

ГЛАВНОЕ АРХИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МВД СОЮЗА ССР

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ИСТОРИИ РУССКОГО ФЛОТА



ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА 1960

ГЛАВНОЕ АРХИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МВД СОЮЗА ССР

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА



С.О. МАКАРОВ

ДОКУМЕНТЫ

ТОМ

II

ПОД РЕДАКЦИЕЙ

кандидата военно-морских наук

капитана 1 ранга

В. С. ШЛОМИНА



ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА—1960



ВВЕДЕНИЕ

Второй том Сборника документов вице-адмирала С. О. Макарова посвящен важнейшему периоду деятельности этого выдающегося русского флотоводца.

Если имя Макарова-офицера получило широкую известность на флоте благодаря его работам по непотопляемости корабля, смелым новаторским действиям минных катеров в русско-турецкой войне 1877—1878 гг. и научному труду по океанографии («Витязь» и «Тихий океан»), то Макаров-адмирал заслужил мировую славу «покорителя» брони, основателя русского ледокольного флота, создателя тактики броненосного флота, выдающегося флотоводца современности. Как и в предыдущий период, деятельность Макарова была чрезвычайно разносторонней.

С 1890 по 1904 г. он последовательно исполнял должности младшего флагмана, главного инспектора морской артиллерии, командующего эскадрами в Средиземном море, на Тихом океане и в Балтийском море, главного командира Кронштадтского порта и, наконец, командующего русским флотом в Тихом океане. Кроме того, он принимал участие в многочисленных комиссиях по укреплению обороны государства и строительству флота, работал над усовершенствованием средств связи, оружия и кораблестроения, продолжал научные исследования по гидрографии, гидрологии и океанографии.

Второй период деятельности Степана Осиповича Макарова хронологически охватывает 90-е годы XIX и начало XX в. Этот период в истории насыщен крупными событиями в экономической, политической и военной жизни России.

На рубеже XIX и XX вв. в основном заканчивается переход капитализма в его высшую и последнюю стадию развития — империализм. В эпоху империализма в наибольшей степени проявляется действие закона неравномерности экономического развития капиталистических стран, что порождает ожесточенную борьбу за рынки, колонии и сферы влияния. Но к началу XX в.

раздел мира между главными капиталистическими странами был в основном завершен. Потребность в колониях и рынках сбыта у молодых капиталистических стран привела к усилению противоречий между капиталистическими государствами, в конечном итоге сделала неизбежными войны за передел уже поделенного мира, за порабощение слабо развитых в экономическом отношении стран. Особенно обострилась борьба за сферы влияния в бассейне Тихого океана, за раздел Китая.

В борьбу за новые колонии и рынки сбыта все больше втягивалась и царская Россия, вступившая в конце XIX — начале XX в., как и другие капиталистические страны, в период империализма. Несмотря на остатки крепостничества, сдерживавшие экономическое развитие страны, в 90-е годы в России наблюдается промышленный подъем, который к началу XX в. достиг высокого уровня. За десять лет продукция тяжелой промышленности России выросла более чем в три раза. В стране возник ряд новых мощных машиностроительных заводов, значительно возросла выплавка чугуна, стали, железа, добыча каменного угля и нефти¹. Несмотря, однако, на быстрое развитие капитализма в стране, Россия отставала в своем экономическом развитии от других капиталистических стран. Она оставалась еще аграрной страной, в которой преобладало мелкособственническое малопроизводительное единоличное крестьянское хозяйство. Феодално-крепостнические отношения не были полностью уничтожены и являлись тормозом для дальнейшего развития экономики страны. В области внутренней политики царизм, с одной стороны, поощрял развитие промышленности, всячески помогая капиталистам и сотрудничая с ними в безудержной эксплуатации и ограблении народных масс, с другой стороны, своей реакционной политикой, направленной на поддержание и укрепление феодално-крепостнических пережитков, задерживал развитие капитализма, рост производительных сил страны, усиливая отставание страны в общей мировой капиталистической системе. В интересах капиталистов и помещиков царское правительство в конце XIX в. активизировало свою внешнюю политику на Ближнем и Дальнем Востоке.

С развитием капитализма значительно вырос количественно и окреп организационно рабочий класс России. В обстановке подъема массового рабочего движения и оживления крестьянского движения В. И. Ленин на рубеже XIX и XX вв. создал в России революционную партию, возглавившую борьбу пролетариата за свержение буржуазно-помещичьего строя в стране.

Подготовка империалистических стран к войнам за передел мира породила в конце XIX в. гонку вооружений. Огромные

¹ В 1900 г. выплавка чугуна достигла 171 млн. пудов в год, производство стали и железа — 163 млн. пудов, добыча каменного угля — 986,3 млн. пудов, нефти — 632 млн. пудов.

средства расходовались и на строительство и содержание военно-морских флотов. Объясняется это, с одной стороны, возросшей в тот период ролью флота в борьбе за удаленные от метрополий колонии и на морских сообщениях, приобретающих жизненно важное значение для ряда стран, и, с другой стороны, увлечением империалистами реакционной теорией «морской силы», утверждавшей, что флот является решающей силой истории, средством к достижению мирового господства.

Гонка морских вооружений сопровождалась быстрым развитием боевых средств и кораблей, происходившим на базе новых достижений науки и техники. В последней четверти XIX в. получили дальнейшее развитие паровые машины (двойного и тройного расширения), на корабли внедрялись водотрубные котлы с большой производительностью и высоким давлением пара. В этот же период были изобретены паровая турбина и двигатели внутреннего сгорания, в промышленности и быт стало прочно входить электричество. В черной металлургии начали применяться способы массовой выплавки стали, что позволило резко увеличить ее производство. Достижения в металлургии оказали прямое влияние на все области военно-морской техники и особенно на военное кораблестроение и артиллерию. Химическая наука разработала дешевые способы получения в больших количествах взрывчатых веществ и других химических продуктов.

Все эти достижения науки и техники способствовали развитию старых видов оружия, появлению новых боевых средств, совершенствованию боевых кораблей. К концу XIX в. в основном завершился длительный процесс выработки тактико-технических данных боевых кораблей основных классов, определилась классификация надводных кораблей, сложились взгляды на их боевое назначение. В состав флотов входили эскадренные броненосцы, броненосные крейсера, бронепалубные (легкие) крейсера, эскадренные миноносцы, миноносцы и минные заградители. В начале XX в. появились подводные лодки.

Развитие артиллерии в этот период характеризовалось увеличением ее мощности, что достигалось применением высококачественных сталей для изготовления орудий и снарядов, внедрением в артиллерию бездымного пороха и других более сильных взрывчатых веществ, изобретением бронебойного наконечника; быстро совершенствовалась скорострельная артиллерия малого и среднего калибров. В развитии минно-торпедного оружия наблюдалось стремление повысить его разрушительное действие за счет применения более сильных взрывчатых веществ (тротил) и увеличения веса заряда. Широкое внедрение в конструкцию мины автоматического приспособления для установки ее на заданное углубление превращало мину из оружия обороны в средство нападения. Увеличение скорости хода (до 32 узлов) и изобретение гироскопического прибора сделало торпеду эффективным оружием в морском бою.

Наряду с совершенствованием оружия все большее внимание уделяется разработке средств защиты и обороны корабля — бронированию, противоминной и противоторпедной защите, средствам борьбы с минами и торпедами (сетям и тралам). Крупнейшим событием конца XIX в. явилось изобретение радио великим русским ученым А. С. Поповым. Все больше развивалось воздухоплавание.

Огромный вклад в дело развития военно-морской техники и оружия внесли русские ученые, изобретатели, инженеры и моряки. В наибольшей степени в России было усовершенствовано минно-торпедное оружие и средства борьбы с ним. Русские конструкторы создали первые в мире миноносцы, броненосные крейсера, крейсера-разведчики, минные заградители и тральщики, боевые подводные лодки.

В этот период, когда броненосный флот находился еще в стадии становления, особенно важное значение имело участие многих морских офицеров в решении тактических и технических вопросов проектирования и строительства кораблей. Вот почему в числе кораблестроителей и конструкторов новых образцов оружия и военно-морской техники мы встречаем не только ученых и инженеров, но и строевых офицеров — Г. И. Бутакова, А. А. Попова, С. О. Макарова, В. А. Степанова, М. Н. Беклемишева, К. Ф. Шульца, Н. Н. Азарова и других.

Научная и практическая деятельность С. О. Макарова опиралась на богатый опыт лучших представителей русского флота в прошлом. Да и сам Макаров не был одинок, вокруг него сплотились передовые силы отечественного флота, двигавшие вперед русскую морскую технику и национальное военно-морское искусство.

Однако представителям передовой военно-морской мысли приходилось прокладывать путь новому в упорной борьбе против реакционной верхушки, стоявшей во главе русского флота. «Царизм оказался помехой современной, на высоте новейших требований стоящей организации военного дела»¹, — указывал В. И. Ленин. Многие предложения и взгляды С. О. Макарова и его единомышленников не получили официального признания. В обстановке развивающегося рабочего движения и нарастания революции царизм стремился заглушить все передовое, творческое.

Документы второго тома Сборника, кроме непосредственной деятельности и взглядов Макарова, раскрывают перед читателем общее состояние русского флота конца XIX — начала XX в., развитие кораблестроения, отдельных классов кораблей, боевых средств, формирование тактических взглядов, организационные изменения, уровень и способы боевой подготовки. Широко представлены в документах практические плавания русского флота,

¹ В. И. Ленин. Сочинения, т. 8, стр. 35.

демонстрация русского флота на Дальнем Востоке в связи с окончанием в 1895 г. японо-китайской войны, а также один из этапов русско-японской войны 1904—1905 гг.

* * *

Говоря о передовом характере флотоводческого искусства адмирала Макарова, следует прежде всего остановиться на его отношении к матросам, на его взглядах на роль морального фактора, то есть на том основном вопросе в области военного дела, который во многом определяет характер стратегических и тактических воззрений военных деятелей.

Уже в юношеские годы будущий флотоводец познал богатырский дух русского матроса, способного переносить любые трудности, выполнять любую работу. Действия в русско-турецкой войне 1877—1878 гг. укрепили в нем эту веру в простого русского человека. «Русский воин идет на службу не из-за денег, он смотрит на войну как на исполнение своего священного долга, к которому он призван...» (док. № 5). Молодой моряк делает серьезный вывод о том, что степень усердия и развития личного состава зависит от командира и офицеров корабля и достигается «беспрестанной заботливостью об удобстве команды... Эта заботливость не должна распространяться только на хорошее качество провизии и амуниции, но, главное, на удобство жизни»¹. Вся последующая деятельность его как командира корабля была пронизана постоянной отеческой заботой о подчиненных. На флагманских должностях возможности плодотворной работы в этом направлении неизмеримо возросли.

В этот период сформировались и взгляды С. О. Макарова на роль морального фактора в войне. Наследуя лучшие традиции национального военно-морского искусства, Макаров придавал огромное значение моральному фактору. Он считал, что «дело духовной жизни корабля есть дело самой первостепенной важности, и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нем долю участия»². В практической деятельности и теоретических трудах флотоводец стремится познать пути и способы поддержания высокого морального духа личного состава. Для него вполне ясно, что моральный дух не есть величина постоянная, а изменяется она в зависимости от обстановки, от отношений между различными категориями личного состава, от способов, которые применяет командование для поддержания духа экипажей кораблей. Во взглядах Макарова мы находим мысль, что наступательный характер боевых действий

¹ С. О. Макаров. Документы, т. I, М., Военмориздат, 1953, стр. 42.

² С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики. Военмориздат, 1943, стр. 135 (в дальнейшем все ссылки даются на это издание).

способствует подъему морального духа¹, что одной строгостью достичь хороших результатов нельзя².

У своих командиров флотоводец воспитывает сознание необходимости постоянного внимания к этому важнейшему участку — заботе о непрерывном поддержании морального подъема личного состава. В тактических документах Макаров не забывает напомнить офицерам об их обязанностях в бою по отношению к личному составу. В «Инструкции для похода и боя» флотоводец говорит о необходимости воодушевления матросов в ходе боя: «Дело офицеров руководить артиллерийским и минным огнем, но они не должны забывать ободрять команду... О потерях неприятеля надо все время ей напоминать, чтобы команда чувствовала, что ее артиллерийский огонь производит опустошения на неприятельских кораблях. С мостика должно как можно чаще посылать в батарею, башни и машину известия о каждом нашем успехе, который встречается в батареях криком «ура...» (док. № 333).

В практической деятельности в мирное время и в ходе войны Макаров всегда был близок к матросам. О нем можно сказать, что, как и другие выдающиеся военные деятели России, он знал путь к сердцу русского матроса. Постоянной отеческой заботой, личным обаянием и примером Макаров умел воодушевить матросов на выполнение поставленной задачи, вдохнуть в них уверенность в достижении цели, в победе. Эти качества флотоводца в условиях все нараставшей политической реакции резко отличали Макарова от его современников адмиралов типа Дубасова, Рожественского и многих других. Достаточно беглого сравнения приказов Макарова с приказами командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой³, чтобы уяснить коренное различие их воспитательных систем, а также в понимании роли морального фактора в бою и методов поддержания наступательного порыва у подчиненных. Эти две системы можно характеризовать словами самого Макарова из его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики»: «Если мы возьмем два совершенно одинаковых корабля, с одинаковыми командирами, но дух одного из них поднимем несколькими успехами, даже в каких-нибудь неважных и небоевых делах, а дух другого удручим выговорами, замечаниями и неудовольствиями, не оставив при этом луча надежды на исправление в мнении начальства (именно так было дело на эскадре Рожественского.— В. Ш.), то первому из них все будет удаваться, а от второго нельзя ожидать инициативы и смелых решений, а скорее робости и неуверенности в действиях»⁴.

¹ См. «Морской сборник». 1886 г., № 3, неоф., стр. 4.

² См. С. О. Макаров. Рассуждения, по вопросам морской тактики, стр. 137.

³ См. Сборник приказов и циркуляров по 2-й эскадре флота Тихого океана за 1904 и 1905 гг. Владивосток, 1905.

⁴ С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 137.

Не удивительно, например, что один из исследователей русско-японской войны — царский офицер — вынужден был признать, что вопросов подъема морального духа личного состава «ни до, ни после Макарова в течение всей войны мы не встречаем ни в одном из предписаний или указаний командующих своим подчиненным»¹.

Макаров проявлял особый интерес и внимание к быту матросов, вникал в мельчайшие подробности их размещения на берегу и кораблях, питания, обмундирования. Все замеченные недостатки встречали с его стороны самое решительное осуждение. Однако он не ограничивался одним лишь осуждением и всегда выдвигал конкретные предложения по устранению недостатков. Все, что зависело от власти адмирала, делалось без ожидания повеления свыше. Об этом свидетельствует ряд документов.

Сбережение сил экипажа адмирал считал предметом особенного внимания офицеров (док. № 90). В кампаниях 1896 и 1898 гг. им был пересмотрен распорядок дня, чтобы выделить личному составу время для отдыха. Ряд приказов этого периода посвящен организации досуга матросов. Макаров был противником принятой в вооруженных силах царской России системы, при которой солдата и матроса старались занять в течение всего дня, не давая ему ни минуты свободного времени для размышления и отдыха.

Показательны мероприятия Макарова и в области организации питания и наблюдения за здоровьем личного состава (рекомендации по приготовлению пищи, личная проба пищи командиром, борьба с хищениями, взвешивание личного состава, прогулки, физические упражнения). «Сбережение здоровья нижних чинов есть важнейший долг не одних командиров, но и всех офицеров, и каждый в кругу своих обязанностей должен принимать все меры к тому, чтобы сохранить здоровье подчиненных ему людей» (док. № 136).

Но забота о подчиненных не являлась единственным методом воспитательной системы флотоводца. Много времени он уделял личному общению с матросами. Макаров часто посещал корабли своих эскадр, знакомился с жизнью матросов, беседовал с ними, выяснял их интересы, просьбы, предложения. Показателен следующий пример, описанный самим Макаровым. Кораблям предстояло выполнить сложную задачу — совершить учебную ночную атаку «неприятеля», стоявшего на рейде под прикрытием береговых батарей. Была проведена всесторонняя подготовка. «Из приказа видно, — указывал Макаров, — какие меры я принял для обеспечения успеха, но, кроме буквы приказа, нужно живое слово, поэтому за несколько дней до исполнения этой задачи я произвел ночную тревогу на некоторых судах эскадры и старался

¹ ЦГАВМФ, ф. 449, оп. 1, д. 35, л. 6.

лично внушить комендорам, что необходимо прицеливаться как можно тщательнее» (док. № 151). Важное место в воспитательной практике флотоводца занимали и поощрения отличившихся.

Следует, однако, иметь в виду, что в своих теоретических трудах Макаров допускал ошибки в определении роли морального фактора в войне. Глава II его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики» носит в значительной степени комплиментный характер; Макаров часто находится в плену других военных авторитетов. Кроме того, Макаров оставался человеком своего времени. Вся его деятельность была направлена на усиление флота — надежной опоры царизма. Уже поэтому он не смог подняться до материалистического понимания морального фактора.

Для нас важнее его личные высказывания о роли морального фактора в войне, а главное, его практическая деятельность: знание русского матроса, умение добиться сознательного выполнения им задачи, умение в решительный момент поднять моральный дух личного состава.

Взгляды Макарова на роль морального фактора основаны на богатом жизненном опыте, глубоком знании людей, понимании психологии русского матроса и правильной оценке его боевых возможностей. В этом отношении С. О. Макаров стоит в одном ряду с наиболее выдающимися русскими полководцами и флотоводцами.

* * *

Макаров был выдающимся стратегом. Но его взгляды в этой области, за исключением отдельных высказываний, не получили широкой гласности. Богатый архивный материал длительное время не изучался. Тактические же работы адмирала были хорошо известны, и поэтому в исторической и художественной литературе не вполне верно освещается его флотоводческое искусство. В Макарове видели только тактика. Это в свою очередь приводило к неправильной оценке некоторых общеизвестных положений Макарова по вопросам стратегии. Публикуемые впервые в настоящем Сборнике документы убедительно свидетельствуют о широте стратегических воззрений Макарова, правильном понимании им роли флота в системе вооруженных сил страны, его задач, особенностей войны на море того периода, роли военно-морских баз и т. д.

Уже на основе изучения опыта русско-турецкой войны 1877—1878 гг., в отличие от иностранных теоретиков и практиков военно-морского дела, видевших в развитии парового флота только изменение маневренных качеств корабля, связанных с ними боевых и походных порядков и в лучшем случае тактики морского боя, Макаров глубоко понимал, что появление и развитие новых боевых средств, кораблей и способов их активного использования привели не только к изменениям в тактике, но и

к серьезным изменениям характера борьбы на море в целом. Слабый по своей численности флот, обреченный в предыдущих войнах на бездействие или вынужденный ограничиваться решением второстепенных задач, получил теперь мощное средство борьбы с сильным противником — минно-торпедное оружие.

Чтобы убедиться в том, насколько взгляды русского офицера С. О. Макарова опережали кабинетные рассуждения создателей теории «морской силы», достаточно вспомнить, что Коломб и Мэхэн в начале 90-х годов XIX в. утверждали, что в развитии флота и его боевых средств ничего не произошло такого, что могло бы поколебать старые принципы морской войны, что мощь линейного флота остается решающей силой истории.

Особенно важен для исследования этого вопроса тот факт, что вывод Макарова не являлся случайным или неуверенно проскользнувшим среди других высказанных им положений. В ряде его работ и в документах Сборника можно найти глубокое развитие этой мысли. Исключительную ценность для исследователей представляет документ № 205 из первого тома Сборника, датированный 1879—1880 гг. и опубликованный впервые. Основная мысль, заключенная в нем, состоит в том, что «развитие минного и механического дела совершенно опрокидывает все сложившиеся временем понятия о боевой силе судов», что «в настоящее время даже очень сильному флоту весьма трудно достигнуть полного преобладания на море»¹ (курсив наш.— В. Ш.). Почти пятнадцать лет спустя Макаров развивает этот вывод в своей работе «Рассуждения по вопросам морской тактики». Подвергая критике только что появившиеся в русском переводе книги Мэхэна и Коломба, он советует «не считать, что выводы их, основанные на примерах парусной эпохи, безусловно верны в наш век машин и электричества»².

Макаров понимал, что развитие парового флота вносит коренные изменения в способы действия флота на морских сообщениях, проведение десантных операций, борьбу с береговыми укреплениями, характер морского боя и т. д.

Анализируя взаимосвязь различных отраслей военного и военно-морского искусства, Макаров главное место отводит стратегии. «Есть однако же наука, которая выше морской тактики — это стратегия»³, — пишет он.

Следует иметь в виду, что в конце XIX в. еще не выделялось оперативное искусство как одна из составных частей военного и военно-морского искусства. Ряд высказываний Макарова, особенно в его лекции «Влияние ледоколов на военно-морские операции», позволяет предполагать, что он понимал зарождение

¹ С. О. Макаров. Документы, т. I. Военмориздат, 1953, стр. 254—255.

² С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 377.

³ Там же, стр. 127.

нового явления в военно-морском искусстве — операции. В его практической деятельности в Порт-Артуре по организации и налаживанию различных видов обороны на театре, оперативной разведки, планированию повседневной боевой деятельности также отражались изменения, происходившие в войне на море в связи с зарождением операций.

Для стратегии Макарова показателен взгляд на войну как на единый процесс, в котором государственная политика определяет действия армии и флота. «Задание и цели как для армии, так и для флота одни и те же — разбить неприятеля и заставить его подчиниться нашим требованиям»¹. Он неоднократно указывал на необходимость разработки общих согласованных планов войны, в которых бы конкретно, с учетом всей обстановки, определялись задачи флота. Отвлеченным рассуждениям о программах кораблестроения Макаров противопоставлял требование: «Вопрос этот должен разбираться в зависимости от целей, для которых флот назначается» (док. № 272). Он прямо предупреждал, что без разработки плана военных действий все суждения о составе флота лишены достаточно веского основания (док. № 128, 129).

Вместе с тем Макаров предостерегал руководителей русской политики и стратегии от поспешных, непродуманных решений и планов, основанных не на строгом расчете соотношения сил, а на отвлеченных пожеланиях отдельных лиц, интересах определенных групп, толкавших политику на путь авантюризма. Это особенно ярко видно из документов, связанных с разработкой кораблестроительных программ и оценкой обстановки накануне русско-японской войны.

В своих теоретических трудах и практической деятельности Макаров уделял большое внимание совместным действиям флота с войсками, развивая тем самым славную традицию русского военно-морского искусства. Он был решительным противником искусственно создаваемой царизмом розни между армией и флотом, всемерно пропагандировал необходимость взаимного доверия, тесного боевого содружества представителей двух видов вооруженных сил.

Документы Сборника позволяют пересмотреть выдвигавшееся ранее в нашей исторической литературе обвинение Макарова в недооценке роли военно-морских баз и разведки в современной войне. Подобное мнение возникло вследствие ошибочного толкования известных положений о разведке и тыле эскадры, изложенных в «Рассуждениях по вопросам морской тактики»². Обвинения Макарова в недооценке роли военно-морских баз и тыла в целом, некоторые авторы, как это справедливо заметил один из

¹ С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 123.

² Там же, стр. 275—279, 379—380.

современников Макарова¹, не учитывают того факта, что флотоводец имел в виду так называемый тактический тыл эскадры, то есть хотел подчеркнуть необходимость организации круговой обороны эскадры в море в условиях вероятного появления сил противника с различных направлений. И в этом он был, безусловно, прав, ибо его взгляд отражал специфику боевых действий на море.

Что касается роли военно-морских баз и тыла в целом, то в той же работе мы находим ряд высказываний Макарова о роли баз и коммуникаций, связывающих эскадру с базами². Знакомство с новыми документами позволяет установить более полно взгляды русского адмирала по этому вопросу. В первом томе Сборника можно найти его высказывания о выборе базы, организации ее обороны, создании временных станций (баз) для миноносцев, о переоборудовании Кронштадтского порта.

Из документов второго тома в этом отношении особого внимания заслуживает «Записка об организации обороны крепости Порт-Артур» (док. № 245). В ней Макаров прямо указывает, что Порт-Артур является главным опорным пунктом русского флота на Тихом океане и что его падение «будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке». Оценивая общую обстановку на Дальнем Востоке, Макаров неоднократно отмечал, что противник имеет значительные преимущества в базировании, а это при равных силах флота дает ему огромные стратегические и тактические выгоды. Глубокий смысл имеет его положение о том, что «сборный пункт (то есть база.— В. Ш.) должен удовлетворять главным стратегическим требованиям» (док. № 93). Изложенные в записке требования к организации обороны крепости (базы) не потеряли своего значения и до настоящего времени. Поднятые Макаровым такие вопросы, как обоснование плотностей артиллерии при сооружении крепости, установка тяжелых орудий для борьбы с осадной артиллерией врага в случае долговременной осады, использование береговых батарей в общей системе сухопутной обороны, создание необходимых запасов для длительной обороны, в то время еще не получили должного разрешения.

В начале 90-х годов в связи с усиленной разработкой плана крейсерской войны Макаров одним из первых высказался о необходимости использования Владивостока в качестве базы (Порт-Артур тогда еще не принадлежал России). Он указывал, что Владивостокский порт в случае войны должен существовать для флота и обеспечивать его всем необходимым. Задачей военно-морской базы, по его мнению, является не только снабжение флота всем необходимым, но и обеспечение базирования кораблей.

¹ См. «Котлин», 11 июня 1897 г.

² См. С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 349, 377, 379—380.

Некоторые исследователи, предъявляя Макарову претензии по поводу определения им роли разведки, смешивают воедино два положения адмирала — о роли разведки вообще и о возможности ведения разведки в частности, а также не разграничивают отношения Макарова к стратегической и оперативной разведке. Говоря о нецелесообразности посылки одиночных кораблей в дальнюю разведку, Макаров имел в виду условия того времени и, в частности, отсутствие средств связи на большие расстояния (см. ниже). Вместе с тем русский флотоводец всегда уделял большое внимание разведке. Он, как известно, еще в мирное время тщательно изучал противника, собирая все необходимые данные о его вооруженных силах и экономике. Только всестороннее знание вероятного противника — Японии — позволило ему сделать правильные выводы о возможных планах противника в будущей войне (док. № 272).

«С началом войны, — указывает он, — должна начаться разведочная служба»¹. Понимая всю важность сведений о движении неприятельского флота, Макаров считал отсутствие или пробелы в организации разведки «весьма крупным недостатком» (док. № 93). В качестве одной из мер по организации разведки Макаров предлагал развертывать вдоль побережья сеть наблюдательных постов, связанных с базой телеграфом. Несмотря на то что он считал опасным посылать отдельные корабли и отряды в разведку, Макаров не отрицал необходимости делать это и сам часто прибегал к такому виду разведки².

Коренные изменения в составе флотов потребовали серьезных перемен в боевой организации отдельных кораблей и флота в целом, а также пересмотра системы комплектования, подготовки и обучения кадров. Макарову непосредственно приходилось заниматься всеми этими вопросами.

Большой интерес для историков представляет «Записка о принципах комплектования флота...» (док. № 274). Подвергая серьезной критике существовавшую в начале XX в. организацию Балтийского флота, Макаров приходит к неутешительному выводу, что русского боевого флота на Балтийском море не существует: отсутствует постоянная боевая организация, нет единого командующего всеми силами на театре. Эта мысль сквозит и в других документах (док. № 250, 289).

Но Макаров не ограничивается простой регистрацией недостатков, он указывает необходимые мероприятия по их устранению и пути, по которым надо действовать. Прежде всего Макаров предлагает создать в составе флота постоянную боевую эскадру «со специальным назначением быть в полной готовности для боя», то есть к войне (док. № 274).

¹ С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 275.

² См. С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 277; документы № 314, 351, 384, 385.

Макаров неоднократно поднимал вопрос о необходимости иметь на морском театре (на флоте) единого командующего. Только печальный опыт русско-японской войны заставил министерство произвести реформу боевой организации Балтийского флота и учредить должность командующего морскими силами Балтийского моря. Из этого видно, насколько своевременными и необходимыми были предложения Макарова.

В числе других предложений по упорядочению боевой организации флота важное значение имело выступление Макарова с поддержкой проекта создания оперативного отдела в Главном морском штабе и оперативных отделений при управлениях портов, которые занимались бы вопросами подготовки флотов и соединений к войне, планированием боевых действий в ходе войны (док. № 275, 281, 282).

Еще в 1888 г. комиссия под председательством Макарова выдвинула предложение о необходимости создания специального оперативного органа. Выводы комиссии сводились к тому, «что если бы в Главном морском штабе был учрежден отдел, не связанный с текущими делами и специально ведущий военно-стратегическую часть, то организация войны много бы выиграла»¹.

В течение нескольких лет Макаров усиленно добивался установления правильной постоянной организации соединений миноносцев и отдельных кораблей этого класса, более рациональной системы их укомплектования личным составом. Отсутствие постоянной боевой организации соединений миноносцев, налаженной службы и организации отдельных кораблей, частые перемены офицерского состава и особенно командиров миноносцев — все это создавало большие трудности в проведении боевой подготовки и грозило серьезными последствиями в случае войны.

Ряд документов отражает участие Макарова в комиссиях по комплектованию и подготовке личного состава флота.

Рост технической оснащенности флота требовал большого числа подготовленных специалистов различного профиля. Этим занимались учебные отряды и школы специалистов рядового и унтер-офицерского состава. Но они не удовлетворяли растущим потребностям флота, и подготовкой специалистов приходилось заниматься на боевых кораблях. Макаров в своих приказах уделял большое внимание этому важному вопросу. Он считал необходимым умело сочетать теоретическое и практическое обучение специалистов рядового и унтер-офицерского состава, поэтому выступал против установившегося порядка, при котором практическое обучение производилось на учебных кораблях. Рядовой специалист, по мнению Макарова, после теоретического обучения в школе должен приходиться на тот боевой корабль, где ему предстоит проходить службу.

¹ ЦГАВМФ, ф. 417, д. 55496, л. 26.

Большое значение в деле укомплектования флота квалифицированными специалистами унтер-офицерского состава имело новое положение о сверхсрочнослужащих, разработанное комиссией под председательством Макарова и введенное в действие в 1891 г. Этот документ предусматривал создание на флоте постоянных кадров специалистов с большим практическим опытом эксплуатации боевой техники и обучения рядовых матросов. Однако нельзя забывать, что, вводя это положение, царское правительство преследовало и другую цель — воспитание на флоте надежных слуг трона.

* *
*

Несмотря на разносторонний характер деятельности С. О. Макарова в этот период, центральное место в ней занимает все же работа по военно-морской тактике. Книга «Рассуждения по вопросам морской тактики», являвшаяся классическим научным трудом своего времени в этой области и получившая широкую известность как в русском, так и в иностранных флотах, составляет только часть огромного полезного вклада русского адмирала в военно-морское искусство. «Рассуждения по вопросам морской тактики» — результат огромной практической и научной работы, изучения и обобщения богатого боевого опыта, практических маневров, тактических игр и учений русского флота, а также опыта иностранных флотов.

Непосредственно с вопросами тактики Макаров столкнулся еще во время русско-турецкой войны 1877—1878 гг., когда он командовал пароходом «Вел. кн. Константин». Опыт этой войны дал обширный материал по действиям на морских сообщениях, обороне баз и побережья, но главное — по активному использованию минно-торпедного оружия, действиям минных катеров. Этот опыт, обобщенный Макаровым, положил начало тактике минных судов — миноносцев, явился основой для дальнейшего развития минно-торпедного оружия и способов его использования.

О необходимости разработки морской тактики Макаров писал еще в 1893 г. заведующему военно-морским ученым отделом Главного морского штаба. В этом письме он высказывал мысль, что, несмотря на то что морская тактика — единая наука, следует развивать ее составные части, охватывающие различные роды оружия, обобщение которых и позволит создать «одно целое» (док. № 37). Однако в полном объеме вопросами тактики флота Макаров занялся в 1895 г., когда соединенная эскадра Тихого океана и Средиземного моря, младшим флагманом которой он был, оказалась перед возможностью начать военные действия против Японии.

В документах второго тома Сборника подробно излагаются обстоятельства, побудившие русского адмирала заняться глубоким изучением морской тактики, начать работу в этой области,

ознаменовавшуюся составлением инструкции о приготовлении кораблей к бою (док. № 90). Быстрое урегулирование конфликта на Дальнем Востоке прервало, но только на время, решение второй части этой задачи — окончание «соображений о ведении морского боя». Еще на Дальнем Востоке, воспользовавшись кратковременным отдыхом, вызванным болезнью, Макаров изучает состояние тактики в иностранных флотах и приходит к неутешительному выводу, что «на флоте не хватает тактики» (док. № 89). Получив в командование Практическую эскадру Балтийского флота, адмирал в первую очередь составляет программы тактических учений; вся кампания 1896 г. проходит в напряженной учебе — практические стрельбы и минные постановки, совместное маневрирование, разработка новых тактических приемов, наконец, тактические учения. Все это дало обширный материал, позволило на практике проверить некоторые мысли. Наибольший интерес представляют документы с программой тактических учений и с изложением их результатов. В них мы находим оригинальные для своего времени мысли об использовании кораблей различных классов, боевых средств, организации морского боя и перехода соединения кораблей морем. Характерно, что результаты этих учений тщательно изучались, обсуждались и исследовались командирами кораблей и флагманскими специалистами. Весь этот огромный созидательный труд был обобщен Макаровым в его работе «Рассуждения по вопросам морской тактики». Труд по тактике флота не являлся плодом кабинетных рассуждений ученого или голой практики командующего эскадрой, а представлял собой результат умелого сочетания теоретических расчетов и практических опытов. В этом сильная сторона труда Макарова, жизненность многих его положений.

Книга Макарова прочно вошла в жизнь флота как основное и долгое время единственное пособие по морской тактике. Лекции Макарова в Кронштадтском морском собрании, а затем и самая книга широко обсуждались и получили весьма многочисленные отклики в печати, главным образом периодической. Критика в их адрес позволила автору внести ряд добавлений и изменений в свой труд. Таким образом, «Рассуждения по вопросам морской тактики», являясь сами по себе выдающимся событием в жизни отечественного флота, разбудили дремавшую до тех пор русскую военно-морскую теоретическую мысль. Книга была переведена на английский, японский, турецкий, испанский и итальянский языки и получила широкую известность во всех больших иностранных флотах.

В кампанию 1898 г. Практическая эскадра Балтийского флота вновь превратилась в научную лабораторию. На этот раз боевая подготовка проводилась уже на основе накопленного опыта. Теперь в приказах командующего нередки ссылки на «Рассуждения по вопросам морской тактики» или на приказы, изданные им в кампанию 1896 г., в ряде приказов повторяются некоторые по-

ложения книги. Из всего этого можно сделать вывод, что книга Макарова была настольной у каждого офицера эскадры¹.

Публикуемые в сборнике документы, особенно такие, как приказ по соединенным эскадрам от 25 апреля 1895 г., составленный Макаровым, материалы о тактических учениях 1896 и 1898 гг., «Инструкция для похода и боя» и другие приказы командующего флотом Тихого океана (док. № 90, 104, 105, 111, 114, 134, 146—156, 333) позволят исследователям более глубоко изучить формирование тактического искусства выдающегося русского флотоводца и дать ему более полную оценку.

Для тактического искусства Макарова характерными являются передовые для того времени взгляды на роль отдельных боевых средств и их использование в одиночном бою и эскадренном сражении, на выбор основного боевого порядка, на совместное использование броненосцев и миноносцев в бою, на организацию управления силами в бою и другие.

От правильной оценки роли того или иного оружия зависело определение тактических приемов его использования. Почти до конца XIX в. эта проблема не сходила с повестки дня. Под влиянием опыта боев на Гемптонском рейде и у о. Лисса, где выявилась слабость артиллерии в единоборстве с броней, в 60—70-х годах сложилось убеждение, что главным боевым средством корабля является таран. Минно-торпедное оружие в ряде флотов недооценивалось; на торпеду длительное время смотрели как на оружие ближнего боя, как на длинный таран.

Макаров, как уже отмечалось выше, обратил внимание на минное оружие еще в ходе русско-турецкой войны 1877—1878 гг. В дальнейшем у него сложился определенный взгляд на торпеду как на самостоятельный вид оружия.

Большое влияние на формирование правильных взглядов Макарова на все виды оружия оказало его пребывание на посту главного инспектора артиллерии, где адмирал со свойственной ему энергией изучил артиллерийское дело в деталях. Артиллерия рассматривается им во всех случаях как основное боевое средство флота. В 1891 г. Макаров приходит к выводу, «что от правильного пользования артиллерийскими силами корабля будет много зависеть исход боя»². В 1902 г. Макаров прямо указывает на артиллерию как на главнейшее оружие (док. № 272).

В своих основных теоретических трудах Макаров рассматривает сначала артиллерийское оружие, затем минно-торпедное и в заключение таран. В одной из своих последних работ, написанной накануне русско-японской войны, Макаров приходит к выводу: «Тараны надо... считать, как холодное оружие, лишь второстепенным средством, ибо для нанесения удара необходимо

¹ Подробный разбор и оценка книги не входят в задачу данной статьи.

² ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1891 г., д. 31, лл. 421—422; см. также примечание к док. № 22.

сойтись с неприятелем вплотную, тогда как этому в значительной мере будет препятствовать артиллерийская и минная стрельба»¹. Характерно, что в основном тактическом документе, изданном в Порт-Артуре, таран и приемы его нанесения не получили никакого права гражданства. Действительность полностью подтвердила правильность такого взгляда.

Много внимания Макаров уделил определению наилучшего боевого порядка и тактического приема, соответствовавших наиболее полному использованию в бою основных боевых средств корабля — артиллерии и торпеды. Над этой проблемой работали многие теоретики и практики морского дела за границей. Продолжительное время военно-морские деятели увлекались сложными боевыми порядками — строями клина, пеленга, каре и в виде других замысловатых фигур. Макаров с самого начала своих исследований в области тактики встал на правильный путь, отказавшись от нереальных сложных боевых порядков и считая простейший строй — кильватерную колонну — самым удобным. Этот строй обеспечивал наилучшее использование артиллерии, отражение торпедных атак противника; он больше всего соответствовал уровню развития средств связи, обеспечивая управление силами в бою. Но Макарова не удовлетворяла старая форма использования данного боевого порядка, основанная на линейной тактике. В «Рассуждениях по вопросам морской тактики» он пришел к мысли о широком применении маневра в бою с целью занятия наиболее выгодного положения для использования боевых средств. Основная идея Макарова состоит в сосредоточении главных сил своего флота против части сил противника путем охвата фланга. В окончательном виде тактический прием охвата головы (хвоста) колонны противника был разработан и изложен в «Инструкции для похода и боя» (док. № 333). В дальнейшем этот прием получил признание во всех флотах. Однако сам Макаров был далек от мысли идеализировать его, превратить в единственный способ ведения морского боя, как это пытался сделать японский адмирал Того во время русско-японской войны 1904—1905 гг.

Но кильватерная колонна при значительном числе кораблей в ней была мало подвижна, скорость эскадры определялась в данном случае самым тихоходным кораблем. Этот недостаток особенно проявился в Цусимском бою. Длинная кильватерная колонна в известной мере ограничивала возможности сосредоточения сил на одном направлении. Положение могло улучшить создание нескольких ударных групп. Однако, не будучи вполне уверенным в возможности управления такими группами в бою, Макаров вынужденно сводил боевой порядок к строю одной кильватерной колонны.

¹ С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 400.

Крупным вкладом русского флотоводца в морскую тактику следует признать разработку им основ тактического взаимодействия артиллерийских и минных кораблей в бою, положившую начало новому этапу в развитии военно-морского искусства. Известно, что бой парусных кораблей являлся преимущественно артиллерийским боем, кроме редких случаев абордажа или применения брандеров. Вопросы тактического взаимодействия приходилось решать только в масштабе однородных по вооружению кораблей или отрядов (дивизий), состоявших из тех же кораблей. Появление кораблей нового класса — миноносцев — в условиях парового флота первоначально не меняло положения, ибо их назначением были самостоятельные минные атаки. К использованию миноносцев в бою главных сил, то есть во взаимодействии с артиллерийскими кораблями, подходили неуверенно, осторожно. Считалось, что в лучшем случае миноносцы будут добивать ослабленного в артиллерийском бою противника (такой взгляд господствовал до первой мировой войны включительно).

Макаров в этом вопросе шел впереди своего времени. Уже в статье «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований» (1886 г.) он предусматривал совместные действия миноносцев с броненосцами. Правда, в этой статье еще не идет речь об организованном и целеустремленном управлении их совместными действиями. В книге «Рассуждения по вопросам морской тактики» задача миноносцев указывается определенно: нападение на неприятельские суда и отражение атак неприятельских миноносцев. При отработке тактических задач миноносцы широко использовались как для выполнения самостоятельных задач, так и совместно с артиллерийскими кораблями (см. документы IV раздела).

В «Инструкции для похода и боя» (док. № 333) определены более точно задачи миноносцев в эскадренном сражении и организация взаимодействия их с броненосцами. В ней указывается, что «атака миноносцев будет успешнее, когда у неприятеля уже подбита часть его мелкой артиллерии... Но лихая атака миноносцев может иметь решающее значение на ход сражения и в ранний период боя». Таким образом, вопрос об использовании миноносцев в эскадренном сражении во взаимодействии с артиллерийскими кораблями решался Макаровым определенно и без колебаний. Высказанные им идеи, подтвержденные практикой учений, легли в основу дальнейшего развития способов взаимодействия артиллерийских и минных кораблей.

Являясь сторонником активных наступательных форм борьбы на море, Макаров вместе с тем в своих теоретических трудах и практической деятельности уделял большое внимание разработке мероприятий по обороне кораблей и соединений флота при стоянке их в базе и во время пребывания в море. Им были даны теоретические обоснования организации охраны кораблей в море

и на якорной стоянке (корабельное охранение, дозорная служба), отражения атак миноносцев, траления. Из документов Сборника видно, что эти вопросы занимали должное место в системе боевой подготовки эскадры в мирное время и еще больше в ходе войны (док. № 113, 144, 146, 155, 333, 386 и другие).

Обычно к заблуждениям Макарова относят недооценку им резерва в бою на море¹. Однако в практической деятельности адмирала мы встречаем решения и поступки, идущие вразрез с его же теоретическими положениями. В задачах, поставленных крейсерам в «Инструкции для похода и боя», можно усмотреть идею тактического резерва. Находясь в общей кильватерной колонне, «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» (док. № 333). С подобным пониманием резерва Макаров соглашался в своих «Рассуждениях по вопросам морской тактики». Не следует забывать также, что Макаров был флотоводцем периода однородного флота. Резервирование ударной силы броненосной эскадры того времени в бою прежде всего означало, как это отмечал и сам Макаров, ослабление мощи решающего удара; противник получал возможность бить другую сторону по частям.

Серьезной ошибкой Макарова являлась недооценка брони, отсюда его проект безбронного корабля и связанное с ним предложение об унификации кораблей всех классов, то есть сведение их к одному типу. В отличие от установившихся взглядов и практики кораблестроения, в 1894 г. им была предложена идея постройки небольших (в 3000 тонн водоизмещения) безбронных кораблей, обладающих достаточной мореходностью, скоростью хода и дальностью плавания, вооруженных сильной артиллерией и способных решать все задачи, которые возлагаются обычно на броненосцы и крейсера. Кроме того, Макаров считал что «для всех боевых целей должно строить корабли одного и того же вида»².

Подобные взгляды могли возникнуть у Макарова под влиянием успехов, которых достигла артиллерия в конце XIX в. Введение пироксилинового пороха, применение новых взрывчатых веществ для снаряжения снарядов и стали для их изготовления, увеличение начальной скорости снарядов, внедрение изобретенного Макаровым бронебойного наконечника значительно повышали мощь артиллерии — на этом этапе она победила броню. Гибель нескольких крупных броненосцев в условиях мирного пла-

¹ См. С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 320.

² Там же, стр. 109.

вания (например, английского броненосца «Виктория») также свидетельствовала не в пользу кораблей этого класса.

Вплоть до русско-японской войны Макаров отстаивал свой взгляд на небронированные корабли и даже добился согласия высшего морского начальства на постройку опытного корабля по разработанным им чертежам. Война помешала осуществить постройку. В документах Сборника представлена вся история этого вопроса. Как и следовало ожидать, данная идея Макарова не получила общего признания.

Оценивая взгляды Макарова на роль броненосцев в боевых действиях, не следует забывать, что за пределами дискуссии по этому вопросу в своей практической деятельности он исходил из конкретной обстановки, учитывая наличие в составе флота и броненосцев, и крейсеров, и миноносцев, и других кораблей. Основные положения его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики» также написаны для современного ему флота. Вся деятельность Макарова в Порт-Артуре свидетельствует о том, что он не был склонен увлекаться не получившими должной проверки идеями, а с полным знанием дела, исходя из конкретной обстановки, направлял усилия личного состава на решение поставленных задач. Офицеры флота Тихого океана склонны были уже в первых мероприятиях и действиях адмирала в Порт-Артуре усматривать отказ от идеи безбронных кораблей (док. № 379, 382).

Нереальной, не получившей признания оказалась и идея Макарова об унификации кораблей всех классов. Увеличение масштабов войны и связанный с этим рост напряженности боевых действий, а также совершенствование старых и рождение новых боевых средств требовали все большей, специализации кораблей, что противоречило положению, выдвинутому Макаровым. Вместе с тем в его предположениях нельзя не отметить и рациональных мыслей. Так, Макаров требовал, чтобы все боевые корабли строились исключительно для военных целей и чтобы в этом деле не допускалось никаких отклонений. Он решительно настаивал на том, чтобы тактико-технические данные боевых кораблей, которые должны выстраиваться в боевую линию, были однообразны, и это требование являлось, безусловно, своевременным и полезным. Макаров предупреждал об огромных трудностях, ожидающих командующего в случае, если его эскадра будет состоять из кораблей различных типов (с разными тактико-техническими данными). В то время этот недостаток, вызванный гонкой вооружений и быстрым совершенствованием боевых средств, был в равной степени присущ всем флотам, и русско-японская война выявила его в полной мере. Ценными были и пожелания адмирала о стандартизации предметов снабжения, приборов, механизмов и вооружения кораблей. Это, по мысли Макарова, значительно удешевило бы постройку корабля, облегчило производство ремонта, обучение личного состава и его за-

мену. В этом предложении, наконец, можно усмотреть зарождение идеи поточного метода постройки кораблей.

Чтобы правильно понять и оценить некоторые заблуждения автора «Рассуждений по вопросам морской тактики», необходимо учитывать, что в своей теоретической и практической работе Макаров мог опереться на ограниченный боевой опыт, накопленный флотами во второй половине XIX в. Опыт боев на Гемптонском рейде, у Лиссы, Ялу и Сант-Яго не давал исчерпывающего ответа на многие вопросы строительства и боевого использования флота. Поэтому в ряде случаев приходилось идти ощупью, основывая свои предположения на теоретических расчетах и в лучшем случае на практических занятиях мирного времени.

Важное место в деятельности С. О. Макарова занимают мероприятия по организации и проведению боевой подготовки, поддержанию боеспособности отдельного корабля и флота в целом. В их основе лежали два девиза, провозглашенные Макаровым: «Помни войну» и «В море — значит дома». Первый из них определял целеустремленность боевой подготовки флота, требовал от каждого корабля повседневной боевой готовности, постоянно напоминал всему личному составу — от адмирала до матроса — их призвание, их долг. Второй же в лаконичной, но весьма выразительной форме указывал пути к достижению необходимой боеспособности корабля, методы проведения боевой подготовки. Он в наиболее приемлемой, понятной и вместе с тем необходимой для каждого моряка форме выражал крылатую фразу великого русского полководца: «Тяжело в учении — легко в бою».

Большой не только познавательный, но и практический интерес имеют документы Сборника, раскрывающие организацию боевой подготовки на практических эскадрах, которыми командовал Макаров, а также в период командования им флотом в Порт-Артуре.

Макаров стремился проводить боевую подготовку с учетом требований войны, в условиях, приближенных к боевым. Обращает на себя внимание продуманная последовательность в отработке задач. В начале кампании адмирал обращал особенное внимание на отработку организации службы на кораблях, дисциплину и внешний вид матросов и офицеров. Хорошо отработанная повседневная и боевая организация на корабле являлась залогом успешного освоения личным составом более трудных задач боевой подготовки. При разработке тактических занятий, пишет Макаров, «обстановку задач я старался постепенно усложнять так, чтобы упражняющиеся имели дело первоначально с легкими условиями и только постепенно переходили к более трудным» (док. № 146).

Макаров широко применял в практике боевой подготовки тактические учения как одну из рациональных форм тактической подготовки одиночного корабля и соединения в целом.

Как уже отмечалось, в этот период жизни Макарова не прекращалась его новаторская деятельность в области военно-морской техники и оружия.

Работа адмирала на посту главного инспектора артиллерии ознаменовалась рядом усовершенствований. Одним из важнейших является изобретение бронебойного наконечника на снаряды, повышавшего их пробивную способность и в значительной степени решившего исход длительной борьбы между артиллерией и броней. Публикуемые впервые документы II раздела свидетельствуют о широких масштабах исследований, которые были проведены Комиссией морских артиллерийских опытов под руководством Макарова. В отличие от установившихся взглядов, из этих материалов видно, что исследования велись не только с наконечниками, сделанными из мягкой стали или железа, но и из более твердых сортов стали. Наряду с этим показательна борьба, которую пришлось вести русскому патриоту с косностью заправил Морского министерства, препятствовавших принятию на вооружение этого ценного изобретения. Русский флот вынужден был вступить в войну без бронебойных наконечников, что поставило его в невыгодные условия.

Не меньший интерес вызывают документы о внедрении в русском флоте бездымного пироколлоидного пороха. Макаров прекрасно понимал преимущества нового взрывчатого вещества и оказал огромную поддержку великому русскому ученому Д. И. Менделееву в организации производства, а затем и быстрого внедрения пороха в морскую артиллерию. Документы свидетельствуют о содружестве двух русских ученых.

Обращает на себя внимание постановка Макаровым таких вопросов проектирования и использования артиллерии, как улучшение организации дальнего дела; увеличение длины ствола 12-дюймовых орудий до 45 калибров, создание приборов управления стрельбой в темное время суток (ночного визира), разработка правил использования десантной артиллерии, увеличение скорострельности главного калибра, создание прибора удержания противника на постоянном курсовом угле во время стрельбы, расчет таблиц стрельбы корабельной артиллерии на дистанции более 30—40 кабельтовых, изучение рассеивания снарядов и др.

Макаров глубоко понимал жизненную необходимость всемерного улучшения приборов управления стрельбой, от чего зависело дальнейшее развитие способов использования артиллерии, а следовательно, как он указывал, и исход боя. Со всей остротой Макаровым был поставлен вопрос о необходимости установления единообразия калибров артиллерии в армии и флоте, стандартизации артиллерийских систем единого калибра на кораблях. Опыт русско-японской войны показал большую государственную

важность всех этих вопросов. Мы далеки от мысли приписывать Макарову изобретение всех этих новинок артиллерийской техники и тактики. Но его заслугой является то, что, понимая пути развития артиллерии, Макаров смог оценить важность того или иного предложения и способствовать его внедрению в практику. Выдвигая теоретические вопросы повышения мощи артиллерии, Макаров направлял усилия артиллерийской науки и техники.

В целом документы II раздела значительно дополняют ранее известный «Беглый очерк работ по морской артиллерии с осени 1891 по осень 1894 г.». К сожалению, в архиве не удалось обнаружить неопубликованной главы 1 и нескольких параграфов этого отчета, выпущенных «по распоряжению начальства».

Не меньший вклад внес Макаров в область минно-торпедного оружия. Его предложения о подогревательном аппарате, стрельбе на большие дистанции, централизованной торпедной стрельбе и другие являлись новыми.

Ледокол «Ермак» занимает видное место в жизни Макарова. В Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота хранится большое количество документов, раскрывающих богатую историю первенца мощного ледокольного флота и его первых побед в Арктике и Балтийском море. В специально выделенной главе Сборника помещены только важнейшие из этих материалов. Разрабатывая проект ледокола, Макаров оценил народнохозяйственное значение его, ибо он видел огромные возможности, которые открывались нашей родине в результате освоения северных районов и установления нормальных экономических связей отдаленных районов Севера, Сибири и Дальнего Востока с центральными районами страны. «Россия,— говорил Макаров,— здание, фасад которого обращен к Ледовитому океану»¹, и поэтому морской путь к берегам рек Оби и Енисея необходим, «он оживит край, вызовет к жизни дремлющий теперь Север Сибири»².

Предложение Макарова нашло живой отклик у передовых ученых и общественных деятелей России. «Ваша мысль блистательна и рано или поздно неизбежно выполнится и разовьется в дело большого значения не только научно-географического, но и в живую практику»,— писал Д. И. Менделеев (док. № 169). Широкую известность «дедушки ледокольного флота», большую популярность в народе и признание за границей заслужил Макаров своим новым вкладом в мировую науку и технику.

Но этот успех не пришел легко — необходимо было преодолеть большие трудности в виде противодействия различных реакционных элементов, технико-экономической отсталости страны и финансовых затруднений. Проект адмирала не только не нашел поддержки Морского министерства, но и встретил активное

¹ «Кронштадтский вестник», 2 апреля 1897 г.

² ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 511, л. 66.

недоброжелательное отношение как со стороны управляющего министерством, так и ряда реакционных адмиралов (Бирилев, Рожественский и др.). Макаров глубоко верил и в большое будущее ледоколов в войне на море для обеспечения боевых действий флотов, особенно в условиях частичного замерзания наших морских театров. Он предвидел возможность использования Северного морского пути для военных целей. «Содержание большого ледокола на Ледовитом океане,— писал он,— может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем» (док. № 163). Этому же вопросу была посвящена прочитанная адмиралом Макаровым в 1899 г. лекция «Влияние ледоколов на военно-морские операции».

Но только в советское время идеи Макарова о развитии ледокольного флота, об освоении Арктики получили должное осуществление. Северный морской путь превратился в наши дни в постоянно действующую водную магистраль крупного народно-хозяйственного значения.

В последней четверти XIX в. перед флотами всех стран очень остро встала проблема связи. Старые средства связи, вполне соответствовавшие тихоходному парусному флоту и его тактике (флаги, пушка, фальшфейер и проч.), перестали удовлетворять возросшим потребностям парового броненосного флота, обладавшего значительными скоростями, мощной артиллерией и совершенно новыми боевыми средствами, такими, как мина и торпеда. Можно с уверенностью сказать, что, несмотря на быстрое совершенствование броненосного флота и оружия, развитие морской тактики шло медленными темпами и тормозилось главным образом из-за несовершенства средств связи, не обеспечивавших быструю связь между кораблями или отдельными группами кораблей, а следовательно, ведение разведки, управление силами в бою, взаимодействие артиллерийских и торпедных кораблей, массированное использование боевых средств. Ничего нет удивительного, например, в том, что многие военно-морские деятели того времени ограничивали роль флотоводца только развертыванием сил и введением их в бой, сам же бой им представлялся свалкой, в которой происходит состязание между отдельными кораблями. Так, известный французский теоретик Жюрьен де ла Гравьер прямо заявлял, что во время сражения без всякого опасения сигнальные книги могут быть закрыты, ибо всякие сигналы во время боя следует считать бесполезными. Взгляды Макарова по этому вопросу в 80-х годах не представляли исключения, в чем можно убедиться по его статье «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований». Даже в своей более поздней работе «Рассуждения по вопросам морской тактики» он, как и многие другие адмиралы, не видел возможности выделения крейсеров в разведку, так как удаление последних за пределы видимости эскадры грозило их уничтожением. При отсутствии

средств дальней связи такой разведчик даже в случае обнаружения противника не мог решить своей задачи. Макаров прямо указывал, что без достаточных средств дальней связи «разведочная служба будет весьма слаба» (док. № 93).

Но пытливый ум русского новатора не мог примириться с подобным положением флагмана, отдававшим исход боя во власть случайностей. Еще в период командования эскадрами Балтийского флота Г. И. Бутаковым в русском флоте велись поиски новых средств связи. Недостаток средств дальней связи особенно выявился в 1895 г., в период натянутых отношений с Японией (док. № 93). Наконец, быстрое развитие миноносцев, основой тактики которых считались ночные минные атаки, резко поставило вопрос о создании надежных световых средств, обеспечивавших связь в темное время суток. «Надо, чтобы даже маленькая миноноска могла подавать отдаленные сигналы как днем, так и ночью» — такое требование выдвигается Макаровым в 1896 г. (док. № 93).

Макаров всесторонне изучает возможности ночной сигнализации. На эскадре проводятся испытания фонарей Табулевича, Миклашевского, внедряется сигнализация боевым фонарем (пржектором) и, наконец, вводится простая сигнализация по азбуке Морзе обычной электрической лампочкой (клотик), достоинства которой сразу оцениваются. В этой области Макаров разрабатывает новое средство связи — мачтовый семафор.

Документы № 101, 110, 117 раскрывают интересные, но мало известные в нашем флоте факты разработки Макаровым мачтового семафора, а затем и широкого внедрения ручного флажного семафора, являющегося наиболее простым, скрытным и быстрым средством связи и по сей день. Семафорная азбука Макарова получила признание и сохраняется почти без изменений и в настоящее время. Мачтовый семафор, хотя и имел ряд преимуществ перед флажной сигнализацией, просуществовал недолго.

Из сказанного следует предположить, что изобретение радио преподавателем Минного офицерского класса А. С. Поповым не является случайным фактом. Во флоте больше, чем где-либо, ощущалась потребность в таком средстве связи, здесь же оно и получило свое первое применение. Ряд документов показывает, как своевременно оценил Макаров достоинства радиосвязи и прилагал все усилия к широкому внедрению ее во флоте. Одним из первых Макаров назвал изобретение радиотелеграфа крупнейшей научной победой, указав на важные тактические преимущества, которые оно представляет. Занимая пост главного командира Кронштадтского порта, он, отстаивая приоритет русского ученого в изобретении радио, разрабатывает проект организации радиослужбы во флоте, указывает на необходимость улучшения всей постановки этого дела в России (док. № 258, 264, 266).

Со свойственной ему настойчивостью Макаров продолжал вести борьбу за улучшение средств непотопаемости корабля,

повышение его боевой живучести. Как видно из многих документов, эта проблема занимала особое место в деятельности флотоводца. Если некоторыми иными вопросами он занимался периодически, то проблема живучести боевого корабля интересовала его на протяжении всей службы на флоте, от мичмана на броненосной лодке «Русалка» до командующего флотом в Порт-Артуре. Участвуя во многих комиссиях по приему новых кораблей, тщательно изучая их в плавании в мирное время, Макаров ни на минуту не забывал о необходимости совершенствования подводной защиты корабля.

Документы по этой части, публикуемые в основном впервые, дают новый богатый материал исследователям истории отечественного кораблестроения.

Макаров считал необходимой дальнейшую разработку научных основ проектирования и постройки кораблей, а также научное обоснование их тактико-технических данных с учетом стратегических задач, стоящих перед флотом. Большое внимание адмирал уделял совершенствованию механизмов корабля, особенно двигателей, отчего во многом зависело повышение тактических качеств кораблей. Он добился осуществления своих предложений об ускоренном разведении пара на кораблях, что удовлетворяло требованиям повышения их боевой готовности. Этой же цели должны были отвечать предложения о применении нефтяного отопления.

Среди гидрографических работ С. О. Макарова особое место занимает произведенная под его руководством в 1895 г. опись западного побережья Японского моря, завершившаяся составлением и изданием новой карты этого района (док. № 94, 95). Ряд гидрографических и гидрологических исследований Макаров провел в Балтийском и Средиземном морях. Из этих исследований большого внимания заслуживают результаты изучения шхерных районов Балтийского моря и разработанная адмиралом методика гидрографических работ (в частности, обследование гидрографическим тралом) (док. № 106). Практическое значение имели также предложения Макарова о создании специальной системы гидрографического оборудования театров с началом войны.

Из других технических проблем, разработанных Макаровым и имевших большое тактическое значение, следует отметить введение защитной окраски кораблей (док. № 107).

* * *

Важным и вместе с тем заключительным этапом деятельности С. О. Макарова является кратковременное, но богатое по своему содержанию пребывание на посту командующего русским флотом в Тихом океане в период русско-японской войны 1904—1905 гг.

Русско-японская война явилась результатом обострения империалистических противоречий на Дальнем Востоке. В ее исходе были заинтересованы Англия, Германия и США, рассчитывав-

шие на ослабление своих империалистических конкурентов в бассейне Тихого океана и последующее установление своего господства в этом районе, а также на дальнейший раздел Китая. Благодаря большой финансовой помощи со стороны США и Англии Япония начиная с 1896 г. тщательно готовилась к войне, перевооружая свою армию и создавая сильный броненосный флот.

Крупная буржуазия и наиболее реакционные помещичьи слои России усиленно толкали царское правительство на эту войну, рассчитывая в результате ее получить новые земли и рынки сбыта в Корее и Маньчжурии. Однако к началу войны Россия оказалась неподготовленной. Политические расчеты царизма на Дальнем Востоке не были подкреплены реальными силами. Русская армия и флот оказались слабее вооруженных сил Японии. Молодой империалистический хищник — Япония, располагая хорошей разведкой, строила свои планы в расчете на войну с неподготовленным противником. Не дожидаясь, пока царское правительство закончит намеченную программу усиления своей армии и флота, Япония первая начала войну, совершив нападение на русскую эскадру в Порт-Артуре, а затем высадив свои войска в Корее.

В Сборник включен ряд документов, достаточно полно раскрывающих политическую и стратегическую обстановку на Дальнем Востоке накануне войны. Макаров, как никто другой в царском флоте, знал будущий театр военных действий и вероятного противника. Именно на Дальнем Востоке начал он сложный путь моряка. Сюда он приходил на корабле лейтенантом, здесь подробно изучал театр на «Витязе», а в 1895 г., будучи флагманом, готовил русскую эскадру к возможному столкновению с Японией. Тщательное изучение военно-политической обстановки, вероятного противника и его возможностей позволило Макарову сделать правильные политические и стратегические прогнозы. Ему было вполне ясно, что в тот период наиболее вероятным и опасным для России противником являлась быстро развивающаяся Япония.

Уже в 1895 г., в период натянутых отношений между Россией и Японией в связи с подписанием Симоносекского мирного договора, Макаров приходит к определенному выводу: «До последней японо-китайской войны предполагалось, что наш флот назначается главным образом для действий против Англии. События 1894—1895 годов открыли нам другого врага, более опасного на Востоке, чем Англия» (док. № 93). В этом же документе указывается и вероятная причина будущей войны — корейский вопрос. Макаров правильно указал возможную расстановку международных сил в случае войны: «В отстранении влияния японцев на Корею заинтересована лишь одна Россия, и когда дело дойдет до вооруженного столкновения, то едва ли другие нации присоединятся к ней и объявят Японии войну. Нам приходится делать свои расчеты для единичного столкновения с Японией».

В документе дается полная оценка противника — его экономики, морального духа, тактики, преимуществ и слабых сторон. Все содержание этого интересного документа свидетельствует о том, что в понимании Макарова война Японии с Россией есть дело ближайшего будущего и что война эта будет ожесточенной.

В дальнейшем, находясь далеко от будущего театра военных действий, Макаров неослабно следит за развитием событий, подготовкой Японии к войне, неоднократно указывает на надвигающуюся опасность, беспокоится об усилении армии и флота на Дальнем Востоке.

Более реально обстановку, складывающуюся на будущем театре военных действий, Макаров оценивает в записках об организации обороны Порт-Артура (1900 г.) и о 20-летней программе судостроения (1902 г.) (док. № 245, 272).

В отличие от установившегося в высших военных кругах взгляда на слабость Японии и ее вооруженных сил, Макаров правильно оценивал силу будущего противника и слабые места русских вооруженных сил, предупреждал Морское министерство о необходимости лучшей подготовки флота. В оценке политической и стратегической обстановки для Макарова характерен учет не только количественного соотношения сил, но и ряда других факторов — окраинное для России положение театра военных действий, затрудняющее дополнительное развертывание сил армии и флота в ходе войны, благоприятные условия базирования японского флота, воинственное антирусское настроение в Японии, уязвимость японского судоходства и пр. Все это приводит его к мысли, «что если Россия желает иметь первенствующее значение на Дальнем Востоке, то надо, чтобы морские силы ее были хотя на 20% значительнее японских» (док. № 93).

Однако это мнение талантливого стратега не было принято во внимание, и к началу русско-японской войны русский флот на театре военных действий не только не превосходил японский, а наоборот, уступал ему в количестве кораблей основных классов, кроме эскадренных броненосцев¹. Не разделяя спокойствия правящих кругов и чиновников Морского министерства, адмирал 22 января 1904 г. пишет генерал-адмиралу: «Война с Японией неизбежна, и разрыв, вероятно, последует на этих днях» (док. № 79). В письме от 26 января управляющему Морским министерством Макаров, указывая на возможность нападения со стороны японцев, подверг тщательному разбору неправильное решение царского наместника на Дальнем Востоке Алексеева, рас-

¹ К началу русско-японской войны русские морские силы на Дальнем Востоке насчитывали 7 эскадренных броненосцев, 4 броненосных крейсера, 7 крейсеров, 6 канонерских лодок, 25 эскадренных миноносцев, 10 миноносцев, 2 минных крейсера, 2 минных заградителя; японский флот имел в своем составе 6 эскадренных броненосцев, 8 броненосных крейсеров, 12 крейсеров, 8 канонерских лодок, 27 эскадренных миноносцев и 19 миноносцев.

положившего русскую эскадру на открытом внешнем рейде Порт-Артура и предоставившего тем самым японцам возможность внезапной ночной атаки. Но зашедшее далеко в своих авантюристических планах политическое и военное руководство царской России не было склонно внять трезвому голосу патриота. В ночь на 27 января 1904 г. отряд японских миноносцев атаковал русские корабли у Порт-Артура и вывел из строя два эскадренных броненосца и один крейсер. Русскому флоту был нанесен серьезный удар и в материальном, и в моральном отношении. Моральный дух русской эскадры сильно упал. Первое поражение серьезно подорвало веру русских матросов в командный состав флота. Ряд последующих неудач еще более ослабил русские силы на Дальнем Востоке; бездарное командование обрекло их на бездействие, что еще более сказалось на моральном духе личного состава.

В этой тяжелой для отечественного флота обстановке вице-адмирал Макаров был назначен командующим русским флотом в Тихом океане.

Публикация документов, относящихся к периоду командования Макаровым флотом Тихого океана, представляет большой научный и практический интерес для широкого круга советской военной общественности. Известно, что основной архив русского Тихоокеанского флота за этот период погиб вместе с командующим на эскадренном броненосце «Петропавловск». Созданная после русско-японской войны Историческая комиссия собрала и опубликовала значительное количество уцелевших документов, но они по условиям издания были известны ограниченному кругу лиц¹. Только приказы Макарова за время пребывания в Порт-Артуре получили всеобщую известность после их напечатания в очередном издании «Рассуждений по вопросам морской тактики»².

Составителям настоящего Сборника удалось выявить ряд новых документов. Из них наибольшую ценность представляют две инструкции Макарова командующему отрядом крейсеров во Владивостоке, несколько приказов командующего флотом Тихого океана и циркуляров его штаба, а также выписки из дневников участников войны и некоторые другие.

Еще до прибытия на Дальний Восток, сразу же после получения предварительного решения о своем назначении, новый командующий развернул энергичную деятельность. На совещании 1 февраля 1904 г. у управляющего Морским министерством им был поднят ряд важных вопросов о снабжении Порт-Артура. В Петербурге же Макаров занялся формированием своего штаба,

¹ См. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2. СПб, издание Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском генеральном штабе, 1911.

² См. С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, стр. 479—516.

сбором сведений об обстановке, а также справочной и оперативной документации и необходимой литературы. Большая работа была проделана адмиралом в пути: тщательно изучен весь собранный в Петербурге материал, в результате чего сделаны запросы и предложения Морскому министерству, а также подготовлен ряд приказов для объявления в Порт-Артуре (об экономии угля, сигналопроизводстве, основные положения «Инструкции для похода и боя»). Из писем, посланных за это время в министерство, заслуживают особого внимания предложения об усилении флота на Дальнем Востоке, организации сбора информации о противнике, о радиотелеграфе для миноносцев, планы предполагаемых действий, требования об издании и присылке «Рассуждений по вопросам морской тактики».

Деятельность Макарова в самом Порт-Артуре развивалась одновременно по нескольким направлениям. Вновь прибывшему командующему флотом сразу пришлось заниматься многими важными вопросами: усилением флота и обороны крепости с моря, воспитанием у личного состава наступательных качеств, планированием и подготовкой активных действий, планированием и организацией повседневной боевой деятельности флота, организацией боевой подготовки флота. При решении всех этих вопросов приходилось преодолевать большие трудности — недостаток боевых сил и средств, рутину и косность, прямое противодействие со стороны царского наместника (он же главнокомандующий сухопутными и морскими силами на Дальнем Востоке) и бюрократического аппарата Морского министерства, а в некоторых случаях саботаж части офицерского состава. Вместо поддержки и помощи от высшего командования он встречал равнодушие; ему отказывали в большом и малом: в присылке подкреплений, в замене некоторых начальников и командиров, в снарядах для стрельбы береговых батарей по вражеским кораблям, в установке радиотелеграфа для миноносцев и даже в печатании книги «Рассуждения по вопросам морской тактики».

Особенно остро перед новым командующим встала проблема подъема наступательного порыва среди личного состава флота. Первые поражения русского флота отрицательно повлияли не только на матросов; шовинистический угар, захлестнувший офицерский состав накануне войны, сменился разочарованием, пессимизмом, неверием в силу своего флота. Некоторые офицеры под всякими предлогами уклонялись от службы на кораблях, от выхода в море, «нервнобольные» стремились покинуть Порт-Артур, определенной части цензовых командиров нужно было выждать время до выхода в отставку или до получения адмиральского чина. Все эти факты свидетельствовали о том, что язва разложения уже поразила офицерский корпус царского флота. Об этом же убедительно говорит и предательское поведение руководителей обороны Порт-Артура.

Сам факт назначения Макарова, по свидетельству современни-

ков, произвел благоприятное воздействие на весь личный состав флота. Его авторитет тактика и военного организатора был велик среди офицеров, особенно молодых, а заботливое, справедливое отношение к людям хорошо было известно матросской массе. Прибытие адмирала в Порт-Артур, его вступление в должность, как отмечают все очевидцы, было встречено радостно, с надеждой на изменение обстановки (док. № 379). И Макаров не обманул этих ожиданий. Первые посещения им кораблей, тщательное знакомство с организацией службы и бытом, расспросы офицеров и матросов о прошедших боях, приказы, обращенные ко всему флоту, и, наконец, выход командующего флотом на легком крейсере «Новик» в море на помощь миноносцу «Стерегущий» окончательно покорили личный состав флота продуманностью мероприятий, целесообразностью действий и личной храбростью.

Многие приказы командующего флотом и циркуляры его штаба проникнуты заботой о матросах, об организации их питания и сохранении здоровья. Особое внимание Макаров уделяет поощрениям и награждению отличившихся в боях. Придерживаясь того взгляда, что наступательные действия благоприятствуют моральному подъему, Макаров постепенно втягивает флот в активную службу, всемерно поощряя инициативу и самостоятельность командиров кораблей.

Наиболее полно взгляды флотоводца на роль морального фактора и способы его поддержания во время войны выражены в «Инструкции для похода и боя», а также в инструкции вновь назначенному командующему отрядом крейсеров во Владивостоке (док. № 313, 333). Макаров не только сам прилагал усилия к подъему морального духа у личного состава, но и требовал, чтобы все офицеры флота занимались этим важнейшим делом. «Вселите в ваших подчиненных уверенность в победе,— писал он контр-адмиралу Иессену,— но вместе с тем предупредите их, что победа дается нелегко, ибо неприятель чрезвычайно настойчив и весьма отважен, разбить его можно лишь умением и хладнокровием».

За короткое время Макаров сумел внушить своим подчиненным чувство высокой ответственности перед родиной, вызвать у них живой интерес к своим служебным обязанностям, привить инициативность и находчивость в повседневной службе и во время боя. Большая часть офицерского состава и основная масса матросов сознавали важность стоящих перед флотом задач и добросовестно, честно выполняли свой долг. Только этим можно объяснить тот факт, что Макарову сравнительно быстро удалось преодолеть внутренние трудности и резко поднять боеспособность своего флота. Все его начинания, наиболее отвечавшие сложившейся обстановке, были поняты подчиненными и находили горячих сторонников, встречали сочувствие и поддержку.

Мероприятия Макарова воспринимались как нечто должное,

необходимое, крайне полезное и вместе с тем близкое и понятное собственным взглядам. «Представьте себе мое удовольствие,— пишет один офицер,— когда вчера в приказе о ведении боя я прочел все то, что я давно уже передумал» (док. № 382). Другой офицер выражает приятное удивление, что его многие взгляды оказались тождественными взглядам Макарова (док. № 381). Объясняется это тем, что командующий флотом хорошо знал обстановку, постоянно общался с личным составом, учитывал его запросы и пожелания, изучал инициативные предложения, идущие снизу. Как свидетельствуют многие современники, Макаров внимательно выслушивал предложения своих подчиненных, и все полезное и ценное получало право на жизнь, встречало поддержку адмирала, внедрялось в боевую практику. Бесспорным является тот факт, что многие предложения по укреплению Порт-Артура с моря и усилению боеспособности флота были представлены Макарову снизу и уже им были узаконены в приказах и инструкциях. Это ценное качество флотоводца — умение поддержать полезную инициативу подчиненных — особенно важно в условиях машинного периода войн, но именно его недоставало многим царским адмиралам.

Вступив в командование флотом, Макаров произвел большие перемещения офицерского состава. Он добился удаления с флота неспособных адмиралов и командиров кораблей, назначив более достойных, проявивших себя в боевых действиях.

Большую помощь в управлении флотом Макаров оказывал созданный им штаб. Адмиралу удалось сплотить вокруг себя наиболее образованных офицеров флота и направить их энергию и знания на решение трудных задач. Необходимо иметь в виду, что уже во время русско-японской войны в связи с развитием сил флота роль штаба значительно возросла в сравнении с прошлыми войнами. Одному командующему стало не под силу охватить все вопросы планирования и ведения боевых действий.

Однако штаб Макарова еще не стал тем полноценным органом управления командующего, каким являются штабы в настоящий период. Слабым местом являлось отсутствие оперативного отдела. Макаров понимал необходимость такого отдела. Призванный решать оперативные вопросы, военно-морской отдел штаба не отвечал своей цели, ибо навязанный Макарову сверху начальник этого отдела великий князь Кирилл Владимирович не отвечал своему назначению и только сковывал своим присутствием свободу действий командующего. Не удивительно поэтому, что Макарову, как командующему, приходилось заниматься второстепенными вопросами, что отвлекало его от более важных дел. В этом, кстати, можно усмотреть и одну из причин, приведших к гибели броненосца «Петропавловск».

Больших усилий от всего личного состава флота потребовало проведение мероприятий по укреплению обороны Порт-Артура с моря, ибо в этом новый командующий видел одно из условий

высокой боевой готовности и боеспособности флота. Дело в том, что оборона военно-морских баз, представлявших, как правило, приморские крепости, в царской России находилась в руках военного ведомства. Последнее, нередко испытывая финансовые затруднения, а также по причине междуведомственной борьбы, старалось поскорее закончить строительство укреплений сухопутного фронта обороны и мало внимания уделяло морскому сектору. Так получилось и с Порт-Артуром, оборона которого с моря имела ряд существенных недостатков. В числе мероприятий, проведенных для усиления обороны базы под руководством Макарова, следует отметить сооружение новых береговых батарей, огонь которых перекрывал «мертвые» секторы, организацию надежной дозорной службы на подходах к гавани, постановку минных заграждений, затопление старых пароходов, устройство бонового заграждения, организацию наблюдательной службы и, наконец, перекидной стрельбы.

Морякам пришлось взять в свои руки организацию береговой обороны военно-морской базы. Сама действительность убедительно показывала порочность и несостоятельность существовавшей ранее организации этого дела в России. Под руководством Макарова силами флота сооружается ряд береговых батарей, укомплектованных личным составом флота. Им же развертывается несколько наблюдательных постов на берегу. Минные заграждения, затопленные пароходы и боны преграждали вход в гавань вражеским брандерам и миноносцам. Этой же цели отвечали и выставляемые на ночь дозоры — своевременное обнаружение подхода вражеских кораблей и их задержка позволяли привести в готовность другие корабли и береговые батареи. Постановка минного заграждения у Ляотешаня, произведенная по указанию Макарова на вероятных путях движения японских кораблей, является одним из первых примеров успешного использования минного оружия в противоблокадных действиях. В период осады и блокады Порт-Артура этот способ борьбы с блокадными силами противника находил широкое применение и дал высокие результаты, полностью оправдав высказанные ранее Макаровым положения о трудности организации ближней блокады надводными кораблями в современных условиях.

Особый интерес представляет организация перекидной стрельбы кораблями через гору Ляотешань. Имеющиеся в Сборнике документы, в том числе приказ Макарова, дают полное представление об этом новом виде артиллерийских стрельб, являющемся не чем иным, как стрельбой с закрытых огневых позиций по невидимой цели. Организация этой стрельбы была научно обоснована и тщательно разработана русскими артиллеристами под руководством Макарова первоначально для отражения морского противника, пытавшегося вести обстрел Порт-Артура из «мертвых» секторов, а затем широко внедрена на кораблях, береговых батареях, в полевой и крепостной артиллерии

в период осады Порт-Артура для борьбы с осадной артиллерией врага и отражения штурмов.

Большое внимание Макаров уделял организации взаимодействия кораблей и береговых батарей при отражении морского противника днем и ночью (док. № 365). Учитывая временное ослабление эскадры, он предусматривал ведение позиционного оборонительного боя с неприятелем, рассчитывая на большую помощь береговых батарей. Этот опыт в дальнейшем тщательно изучался в русском флоте, был использован и значительно развит в годы первой мировой войны.

Таким образом, под руководством Макарова в Порт-Артуре была создана стройная система обороны военно-морской базы с моря, в основе которой лежало тесное взаимодействие маневренных и позиционных морских и береговых сил и средств. Отражение нескольких брандерных атак, неудачные попытки бомбардировки Порт-Артура японскими кораблями, большие потери японского флота на русских минах — все это является убедительным доказательством прочности созданной русскими обороны.

В Порт-Артуре зародились основы современной противоминной и противолодочной обороны на морском театре. Макаров предвидел возможность постановки японцами активных минных заграждений в районе Порт-Артура, поэтому сразу же после приезда он поручил флагманскому минеру Шульцу оборудовать в качестве тральщиков минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак». При Макарове было проведено несколько контрольных тралений входного фарватера, но мин обнаружено не было. Изыскивались меры к оборудованию каждого корабля противоминными средствами. Работы, проведенные в этом направлении при Макарове, получили широкое развитие после его гибели.

Учтя возможность использования противником подводных лодок, Макаров издал ряд инструкций по борьбе с ними. Особый интерес представляет его приказ от 29 февраля 1904 г. Приказ этот по существу первая из известных в военно-морской истории инструкция по борьбе с подводными лодками. В ней правильно разрешались вопросы организации наблюдения за лодками на корабле, уклонения от лодки и торпеды, борьбы с обнаруженными лодками. Предпринимались меры к организации наблюдения за подводными лодками береговых постов и некоторые другие (док. № 322, 325, 329, 356).

Серьезное внимание уделял командующий флотом организации разведки и сбору сведений о противнике. Правда, возможности в этой части были еще очень ограниченными. Обращает на себя внимание первый опыт использования радио как средства оперативной разведки — перехват радиogramм противника и радиопеленгование (док. № 340). Для ближней разведки практико-

валась посылка миноносцев, намечалось применение летательных аппаратов — змеев (док. № 301).

Все эти мероприятия, направленные на организацию всех видов обороны в районе военно-морской базы, разведки и дозорной службы, положили начало повседневной боевой деятельности флота, планирование и руководство которой целесообразно проводить на поддержание благоприятного оперативного режима. В период командования флотом Макаровым некоторые виды повседневной боевой деятельности (дозор, разведка, наблюдение) имели уже развитую форму, другие (ПМО, ПЛО) только зарождались, но требовали все больших усилий, внимания и средств.

С прибытием в Порт-Артур Макаров принял необходимые меры к повышению боевой готовности флота, организовал повседневную упорную учебу. Серьезный пробел в боевой подготовке флота как следствие неоправданной экономии средств и бездеятельности предшественников Макарова (Алексеева и Старка) требовал от всего личного состава больших усилий. Короткий промежуток времени командования флотом не дал, однако, Макарову возможности полностью решить эту задачу. Но все же ему удалось сделать многое. Выходы одиночных кораблей, отрядов и всей эскадры в море, практические стрельбы, совместное маневрирование — все это благотворно отразилось на состоянии боеготовности флота.

В деле улучшения боевой подготовки флота важное значение имели приказы вице-адмирала Макарова, особенно приказы, содержавшие указания по тактике и по сигналопроизводству. Установленные им боевые эволюционные сигналы (однофлажные) значительно упрощали управление силами в бою (док. № 326, 343). «Инструкция для похода и боя», разработанная Макаровым с учетом его научных работ и большого практического опыта, явилась первым подобного рода документом, дополнившим недостающий раздел Морского устава. В ней были в ясной и четкой форме определены основные положения организации перехода морем соединения кораблей с учетом современных особенностей войны, а также основы ведения морского боя соединением кораблей (эскадрой), состоящим из броненосцев, крейсеров и миноносцев. Инструкция отражала передовые тактические взгляды выдающегося русского флотоводца.

Продуманная организация службы, систематические тренировки личного состава кораблей способствовали повышению боеготовности эскадры. Макаров добился того, что эскадра вышла с внутреннего рейда Порт-Артура и возвращалась назад в течение одной полной воды (док. № 330). Важное значение имело и улучшение организации ремонта кораблей; развернулись работы по строительству нового дока (док. № 382).

Представленные в Сборнике документы позволяют раскрыть оперативные планы Макарова. Еще направляясь на Дальний Восток, он пришел к определенному выводу о «необходимости ак-

тивных наступательных действий»¹. И это понятно — вся его предшествующая теоретическая и практическая деятельность свидетельствует о том, что Макаров был противником пассивных оборонительных способов борьбы. Единственным средством для достижения победы, по его мнению, являлось наступление, а оборона — временным вынужденным мероприятием.

Ознакомившись детально с обстановкой, сложившейся в районе Порт-Артура, Макаров наметил более конкретный план действий русского флота на Тихом океане. При этом флотоводец трезво оценивал обстановку и соотношение сил. Он понимал, что состояние флота не позволяет немедленно развернуть решительные действия. В докладной записке от 27 февраля 1904 г. наместнику на Дальнем Востоке Е. И. Алексею Макаров, осветив общее положение, в котором находился русский флот в Порт-Артуре, пишет: «...Но, несмотря на всякие несовершенства и недостатки в исправных миноносцах, я нахожу, что мы могли бы рискнуть теперь же попробовать взять море в свои руки и, преднаметив постепенно увеличивать район действия эскадры, я предусматриваю генеральное сражение, хотя благоразумие подсказывает, что теперь еще рано ставить все на карту, а в обладании морем полумеры невозможны» (док. № 315). Таким образом, Макаров намечает постепенное расширение района действий эскадры, активизацию этих действий, рассчитанную на овладение инициативой и последующее решительное сражение с противником. «...Надо сделать все, чтобы перейти к роли активной», — писал он еще в пути к Порт-Артуру (док. № 297).

В соответствии с этим планом развертываются активные действия миноносцев как для разведки, так и для поиска и атаки неприятельских кораблей (док. № 314, 315, 327, 329), а также выходы эскадры. Большое внимание в своих планах Макаров уделял использованию мин. Начав с оборонительных минных заграждений у Квантунского полуострова, он намечал активные минные постановки у Гензана, Чемульпо, Цинампо (док. № 324, 335, 345), вынашивал также планы заграждения японских баз Иокогама, Нагасаки, Симоносэки (док. № 303).

Большой интерес представляют публикуемые впервые инструкции командующему Владивостокским отрядом крейсеров. Характерна четкая постановка главной задачи отряда — «препятствовать неприятелю перевозить войска в Гензан и другие пункты, лежащие к северу от него» (док. № 313). Заслуживает внимания намечавшееся Макаровым соединение отряда крейсеров с главными силами, находившимися в Порт-Артуре (док. № 391). По его мнению, это мероприятие должно было усилить русский флот на главном операционном направлении.

Стремление командующего флотом к активным наступатель-

¹ Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Поминки по нем. Издание старого его товарища, ГХБ., М., 1904.

ным действиям подтверждается не только наличием планов, но и реальной подготовкой флота к этим действиям. Основные тактические приказы Макарова и особенно «Инструкция для похода и боя» целеустремлены на ведение решительного боя в открытом море.

Трагическая гибель не позволила Макарову осуществить свои замыслы.

Степан Осипович Макаров погиб 13 апреля 1904 г. на эскадренном броненосце «Петропавловск». Вместе с адмиралом русский флот лишился его замечательных помощников и экипажа первоклассного боевого корабля. Это была тяжелая для всей России утрата. Почти вся мировая печать, в том числе и антирусская, выразила соболезнования по поводу гибели выдающегося военного организатора, флотоводца и ученого. Даже противник вынужден был признать в Макарове крупнейшую фигуру броненосного флота, первого всемирно известного морского тактика. И только царский приспешник адмирал Алексеев пытался опорочить это славное имя, свалив на него вину за поражение, чтобы снять с себя ответственность за неподготовленность русского флота к войне.

Передовые русские моряки, несмотря на все препятствия, продолжали развивать наследие С. О. Макарова. На их средства выдающемуся флотоводцу был сооружен в Кронштадте памятник, на котором выбито знаменитое изречение адмирала: «Помни войну!»

Советские моряки глубоко чтут память одного из основоположников русского военно-морского искусства. Теоретическое и практическое наследие Макарова тщательно изучается офицерами, адмиралами и генералами Советских Вооруженных Сил; его передовые взгляды получили дальнейшее развитие в советском Военно-Морском Флоте.

Выход второго тома Сборника документов, отражающих большой творческий путь С. О. Макарова, будет способствовать дальнейшему изучению лучших традиций национального военно-морского искусства.

Капитан 1 ранга В. С. Ш л о м и н





ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ

Второй том Сборника документов «С. О. Макаров» освещает деятельность выдающегося флотоводца и ученого за период с 1890 по 1904 год.

Сборник состоит из семи разделов, отражающих этапы служебной деятельности С. О. Макарова. Исключение составляет раздел II, в котором, кроме документов, относящихся ко времени пребывания Макарова на посту главного инспектора морской артиллерии, даны также материалы и о его дальнейшей работе в области артиллерии вплоть до 1904 г., и раздел V, посвященный С. О. Макарову как исследователю Арктики, постройке ледокола «Ермак» и его первым полярным плаваниям (1897—1903 гг.).

Документальное наследие С. О. Макарова огромно. Поэтому перед составителями стояла задача отобрать наиболее интересные и важные материалы, не потерявшие своего значения и в наши дни и могущие быть полезными не только историкам, но и офицерам советского Военно-Морского Флота.

Сравнительно мало публикуется документов в разделе I — «С. О. Макаров — младший флагман Балтийского флота (1890—1891 гг.)». Объясняется это тем, что после своего возвращения из кругосветного плавания на корвете «Витязь» и до назначения главным инспектором морской артиллерии С. О. Макаров был занят, кроме исполнения непосредственных служебных обязанностей, обработкой результатов гидрологических и других научных исследований, произведенных на «Витязе», обобщенных впоследствии в его книге «Витязь» и Тихий океан».

Также недостаточно дано документов в разделе VII — «Командование флотом в Тихом океане во время русско-японской войны 1904—1905 гг. (февраль — март 1904 г.)». Большая часть этих документов погибла у Порт-Артура на флагманском броненосце «Петропавловск» вместе с Макаровым и его штабом. Почти все сохранившиеся документы были собраны и опубликованы

Исторической комиссией по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском генеральном штабе (Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III. Книга первая. Выпуск 2-й. СПб, 1911). Чтобы дать более или менее полную картину деятельности Макарова во время войны, составители были вынуждены поместить в Сборнике часть уже опубликованных в этой книге документов. Тем более, что издание Исторической комиссии было предназначено для служебного пользования и давно уже является библиографической редкостью.

Большая часть документов публикуется впервые.

Внутри разделов документы расположены, как правило, в хронологическом порядке. В отдельных случаях нарушение этого порядка вызвано необходимостью сохранить логическую и тематическую связь между документами.

Сборник составлен из документальных материалов следующих фондов Центрального государственного архива Военно-Морского Флота: личного фонда С. О. Макарова, Главного морского штаба, Морского технического комитета, Комиссии морских артиллерийских опытов, Управления Кронштадтским портом, Морского походного штаба заместителя на Дальнем Востоке адмирала Е. И. Алексеева, коллекции дневников, заметок, записок, вырезок из газет о русско-японской войне, доставленных в историческую часть Морского генерального штаба, Коллекции приказов и других. Ряд документов взят из фондов Центрального государственного исторического архива в Ленинграде, архива Академии наук СССР и Ученого архива Географического общества СССР. Кроме того, несколько документов позаимствовано из современной С. О. Макарову периодической печати и других изданий.

Археографическая обработка документов произведена в целом в соответствии с «Правилами издания исторических документов» (изд. 2-е, М., 1956). Заголовки к документам даны составителями; при сохранении заголовка оригинала в подстрочных примечаниях сделаны соответствующие оговорки. Должности и чины авторов и адресатов документов приводятся в заголовках лишь один (первый) раз в каждом разделе, в последующих случаях они указываются только при перемещении по службе или при присвоении следующего чина. Большинство публикуемых документов — автографы или подлинники; при отсутствии таковых использованы отпуски и копии. В целях уменьшения объема Сборника многие документы печатаются в сокращенном виде, в извлечениях. Это отмечено в заголовке документа, а все опущенные места обозначены отточием. При публикации дневников, журналов, протоколов, отчетов, в ряде случаев — приказов, воспоминаний, записок исключены части документов, не относящиеся к теме; в этих случаях пропуски не оговариваются. Во всех же других случаях сделаны соответствующие оговорки в подстрочных примечаниях.

Текст документов печатается по современной орфографии. Слова или части слов, восстановленные составителями, заключены в прямые скобки. Явные ошибки и описки исправлены; когда слово не удалось расшифровать или определить его смысл, в подстрочных примечаниях оговорено: «Так в документе» или «Слово неразборчиво».

Документы датированы по старому стилю. В тех случаях, когда в оригинале имеется дата и по старому и по новому стилю, двойная датировка сохранена при публикации. Восстановленные составителями даты приведены в прямых скобках.

В конце документов в легендах (контрольно-справочных сведениях) указаны: сокращенное название архива, номера фонда, описи (где требуется) и дела, номера листов в деле, откуда взят документ, а также характер документов (автограф, подлинник, копия, отпуск, телеграфный бланк и т. п.). Когда документ взят не из архива, в легенде указывается соответствующий печатный источник. Если документ публикуется не впервые, в легенде указывается, где он был опубликован ранее.

Подстрочные примечания, содержащиеся в документах, не принадлежащие составителям, оговорены: «Примечание в документе», «Примечание автора».

К Сборнику приложены: комментарии, терминологический словарь, указатели — имен, географических названий и названий кораблей, список сокращений, перечень использованных источников, перечень документов и библиография произведений С. О. Макарова и литературы о нем.

Сборник составлен старшим научным сотрудником Центрального государственного архива Военно-Морского Флота И. А. Лившицем, предисловие и комментарии написаны кандидатом военно-морских наук капитаном 1 ранга В. С. Шломиным.

В работе по выявлению части документов для Сборника принимали участие: А. А. Богданова, Н. Н. Дормидонтов, А. В. Соколов и Н. Г. Эйдинова.

Указатели и терминологический словарь составлены научными сотрудниками ЦГАВМФ В. И. Александровой и Т. С. Дмитренко, библиографический указатель — Центральной военно-морской библиотекой под редакцией Э. М. Казаис.

В рецензировании первого и второго томов Сборника принимали участие адмирал Ю. А. Пантелеев и контр-адмирал Н. Б. Павлович.



РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ



**С. О. МАКАРОВ —
МЛАДШИЙ ФЛАГМАН
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА**

1890 — 1891 гг.



№ 1

ИЗ ПРИКАЗА ПО ФЛОТУ И МОРСКОМУ ВЕДОМСТВУ
О ПРОИЗВОДСТВЕ С. О. МАКАРОВА В КОНТР-АДМИРАЛЫ
И НАЗНАЧЕНИИ ЕГО МЛАДШИМ ФЛАГМАНОМ
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

№ 491

1 января 1890 г.

...Производятся: в контр-адмиралы, за отличие по службе, на основании ст. 120 и 130 кн. VIII «Св[ода] м[орских] п[остановлений]: флигель-адъютант, капитан 1 ранга Макаров 1-й, с назначением младшим флагманом...

Генерал-адмирал *Алексей*
ЦГАВМФ, ф. 248, д. 106, л. 1. Подлинник.

№ 2

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ МОРСКОГО
ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ К. П. ПИЛКИНУ
О ВЫПЕЧКЕ ХЛЕБА НА СУДАХ В ДАЛЬНОМ ПЛАВАНИИ *

27 января 1890 г.

Его высокопревосходительство управляющий Морским министерством поручил мне разработку некоторых вопросов относительно эскадры Тихого океана¹: При докладе соображений касательно неприкосновенного запаса главнейших материалов во Владивостоке выяснилось, что требуется устроить большое помещение под сухари, которых для обеспечения эскадры на случай войны необходимо держать в запасе весьма большое количество.

¹ С. О. Макарову после возвращения из кругосветного плавания на «Витязе» была поручена разработка вопросов, относящихся к проблеме крейсерской войны на Тихом океане. О результатах его деятельности см. документ № 13.

Посему его высокопревосходительство управляющий Морским министерством приказал мне просить ваше превосходительство рассмотреть в Техническом комитете вопрос о выпечке хлеба. Его высокопревосходительство придает весьма большое значение этому делу ввиду следующих обстоятельств:

1) Хлеб представляет более питательный и здоровый продукт, нежели сухари.

2) В случае на военных судах дальнего плавания установится хлебопечение, то при том же размере помещений мукой можно взять запасов на более продолжительное время, чем сухарями.

3) При хлебопечении на судах нет надобности держать в портовых магазинах огромного количества сухарей на случай разрыва.

4) В военное время крейсер на взятом им призе, может быть, найдет муку, перевозимую из одного порта в другой, но почти невероятно, чтобы он нашел сколько-нибудь значительное количество сухарей, ибо таковые теперь приготавливаются во всех портах и почти не перевозятся, и

5) Продовольствие команды хлебом вместо сухарей будет весьма выгодно в экономическом отношении, ибо порция хлеба стоит значительно дешевле, чем порция сухарей, приготовленных из той же муки.

Управляющий Морским министерством просит ваше превосходительство пригласить в числе прочих лиц в имеющее быть заседание генерал-майора Александра Михайловича Линдена и меня¹.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части, 1890 г., ч. 1, лл. 106—107. Подлинник.

№ 3

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА К. П. ПИЛКИНУ С ЗАМЕЧАНИЯМИ О ПРОЕКТЕ НОВОГО БРОНЕНОСЦА

25 сентября 1890 г.

Согласно желания вашего превосходительства я рассмотрел проект нового броненосца для Балтийского флота водоизмеще-

¹ Во время командования корветом «Витязь» в 1886—1889 гг. Макаров приспособил для выпечки белого хлеба судовой камбуз, хлеб выпекался в количестве, почти полностью удовлетворявшем потребность команды в хлебе (см. «С. О. Макаров». Документы, т. I, М., Военмориздат, 1953, стр. 492).

Обсудив письмо Макарова и приняв во внимание опыт «Витязя», «Морской технический комитет признал полезным ввести печенье белого хлеба на судах дальнего плавания, для чего безотлагательно к имеемым на этих судах обыкновенным камбузам сделать приспособление, подобно устроенному на корвете «Витязь», и отвести помещение для квашней и вынутых из печей хлебов... Было бы желательно присоединить к вышеназванному устройству еще и отдельные хлебопекарные печи, установив их на тех судах, где окажется удобное для того помещение». (ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части, 1890 г., ч. 1, л. 104 об.)

нием в 8500 тонн¹ и имею честь представить следующие замечания:

1) Броненосец проектирован с тараном и на ровный киль. Не будет ли он при таких условиях рысклив, как «Русалка», «Чародейка» и другие подобные суда? Полагаю, что было бы надежнее придать кораблю 2 или 3 фута дифферента, это позволило бы, кроме того, иметь все трюмы суше.

2) Нахожу, что жалко жертвовать 457 тонн от водоизмещения, чтобы прикрыть 5-дм бронью большое пространство, где стоит только несколько орудий малого калибра и минных пушек.

3) Считаю, что 6-дм орудия отжили свой век и во всех случаях их место должны заступить скорострельные орудия наибольших калибров, которые ко времени постройки можно считать достаточно усовершенствованными для службы. Для настоящего времени это 4,72-дм Армстронга.

4) Помещение орудий в углах казематов, находящихся на середине судна, считаю неудобным, ибо не верю в возможность стрелять вдоль длинных срезов. Бортовую артиллерию, по моему мнению, лучше оставить по бортам.

5) Я считаю, что для корабля, подобного проектируемому, самое выгодное держать неприятеля под углом 45° от траверза, чтобы неприятельские снаряды били под косым углом по всей броневой поверхности. По этим направлениям должно иметь возможность сосредоточить всю артиллерию. Этим условиям не удовлетворяют ни башенные обстрелы, ни поставленные в углах казематов 6-дм орудия. Башенные обстрелы необходимо увеличить до 270°*.

6) Дуло 12-дм орудия должно быть настолько возвышено над палубой, чтобы не было никакого сомнения в возможности действовать артиллерией по всем направлениям безнаказанно для корабля. Я бы расстояние между палубами уменьшил на 1/2 фута, а башни поднял на 1 фут выше, тогда от оси орудий до верхней палубы, даже при середине, будет 7 фут, и вероятность повреждения значительно уменьшится.

7) Силу машины я считаю недостаточной, тем более, что когда проектируют корабль в 8500 тонн, то выстроят 9500 тонн. Количество перегрузки надлежит теперь же выяснить, и все расчеты хода, углубления, брони и прочего вести относительно действительного углубления, а не предположительного. По части перегрузки судов и наши корабельные инженеры и иностранцы имеют огромный запас опытности.

8) На основании всего вышеизложенного я полагаю броню обоих казематов в 457 тонн упразднить. Также упразднить

¹ В деле имеется препроводительная записка МТК, согласно которой С. О. Макарову предлагается рассмотреть чертеж и пояснительную записку к проекту нового броненосца водоизмещением 8500 тонн (№ 1627 от 20 сентября 1890 г.).

6-дм артиллерию весом 85,6 тонны. Этот избыток веса в 542,6 тонны употребить следующим образом:

Добавить еще одно 12-дм орудие в кормовую башню	100 тонн
Снаряды и заряды к нему	40 тонн
Два 9-дм орудия наверху по бортам на выдающихся за борты полубашнях	100 тонн
Снаряды и заряды	50 тонн
Еще четыре 4,72-дм скорострельных пушки Армстронга	40 тонн
Увеличение команды на 100 человек, провизии для них и вода	40 тонн
Утолщение 1½-дм палубной брони до 2 дм	50 тонн
Повышение башен на 1 фут	30 тонн
Увеличение машин на 600 сил	90 тонн

Итого... 540 тонн

Все вышеприведенные цифры даны приблизительно, и вместо них необходимо подставить цифры более точные.

600 тонн угля, по моему мнению, недостаточно, на случай дальних посылок надо сделать помещение на 1000 тонн, но дополнительные 400 тонн считать перегрузкою на переходах.

Контр-адмирал *Макаров*

Резолюция Н. М. Чихачева: «Заслуживает полного внимания».

Резолюция К. П. Пилюкина: «В кораблестроительный отдел для составления общего резюме из всех замечаний».

Резолюция главного инспектора кораблестроения Н. А. Самойлова: «Прошу Э. Е. Гудяева исполнить согласно резолюции».

ЦГАВМ/Д, ф. 421, кораблестр. отд., 1890 г., д. 16, лл. 12—14 Подлинник.

№ 4

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА и. д. НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО
МОРСКОГО ШТАБА КОНТР-АДМИРАЛУ П. П. ТЫРТОВУ
О НЕГОТОВНОСТИ БРОНЕНОСЦА «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР II»
К ХОДОВЫМ ИСПЫТАНИЯМ *

26 сентября 1890 г.

Его превосходительство временно управляющий Морским министерством словесно поручил мне одновременно с испытанием артиллерии произвести испытание корабля «Император Александр II» в морском отношении. По прибытии на корабль я объявил об этом командиру его, но он доложил мне, что корабль не готов к испытанию, и действительно, как я лично убедился, у некоторых орудий не все походные крепления на месте, мино-

носки и паровые катера также закреплены не вполне и приспособления к подъему не закончены. По части боевой хотя многое уже и сделано, но управление кораблем в бою, по-видимому, еще не обставлено должным образом и в боевой рубке почти пусто.

Вследствие всего вышеизложенного решить вопрос на месте, всем ли корабль снабжен для управления им в бою, невозможно.

Относительно циркуляции командир заявил мне, что она определена была в то время, когда определяли ход на мерной миле.

Обо всем вышеизложенном в дополнение к моему личному докладу имею честь донести.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417; д. 8236, л. 59. Подлинник.

№ 5

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА ПО ПОВОДУ ПРОЕКТА ПОЛОЖЕНИЯ О МОРСКИХ ПРИЗАХ¹

28 сентября 1890 г.

Определяемое морским призовым правом денежное вознаграждение военных чинов за совершаемые ими военные заслуги не подходит к 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 всеми зависящими от него средствами. Если деятельность его и его подчиненных будет признана достойной поощрения, то начальство найдет, каким образом вознаградить отличившихся, но никто из военнослужащих в своих 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, к которому он призван судьбой, и не ждет денежных наград за свою службу. Отучать его от этих правил — значит подкапывать тот принцип, на котором зиждется вся доблесть русского солдата.

Я всегда смотрел на дело таким образом, и в минувшую войну² я захватил под неприятельским берегом 9 парусных су-

¹ Новое положение о морских призах начало разрабатываться сразу же после Крымской войны. Для этой цели была образована специальная комиссия при Морском министерстве. Работы комиссии продолжались с перерывами до весны 1890 г., когда проект положения о морских призах был разослан главным командирам портов и флагманам для предварительного рассмотрения. С. О. Макарову он был прислан канцелярией Морского министерства 20 июня 1890 г. с предложением сообщить свои замечания до 1 октября 1890 г. (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 96, л. 1).

² То есть во время русско-турецкой войны 1877—1878 гг.

дов, но, чтобы не вносить в среду служивших под моим начальством деморализующих разговоров о денежном вознаграждении, я все 9 судов уничтожил под неприятельским берегом, хотя не было никакого затруднения привести их в русский порт. Мои действия должны были произвести впечатление на турецких каботажных моряков и затруднить перевозку грузов между турецкими портами. Этих результатов я достигал гораздо больше, сжигая корабли в виду турок, нежели отводя их к русскому берегу для получения призовых денег.

Я считаю, что от призовых денег командиры судов не будут ни храбрее, ни искуснее, ни предприимчивее. Тот, на кого в военное время могут влиять деньги, не достоин чести носить морской мундир. Что же касается судовых команд, то можно ручаться, что они всегда пойдут за своими начальниками, а где нужно, то безропотно встретят смерть. Соразмерять заслуги этих людей дробными расчетами рублей и копеек неправильно и даже оскорбительно.

Вследствие всего вышесказанного я нахожу, что право на денежное призовое вознаграждение военнослужащих, как несовместимое с доблестью, присущей русскому воинству, следует отменить.

Относительно подробностей проекта считаю долгом предложить некоторые незначительные изменения.

Ст. 10.

Надо упомянуть, что под словом военное судно подразумеваются не только большие суда, но также миноноски* и шлюпки, если имеют средства силой (мина или артиллерия) взять или утопить призовое судно.

Ст. 10, примечание 1.

Морское призовое право примечанием 1 к ст. 10 как бы уполномочивает командиров купеческих судов сопротивляться, между тем это сопротивление может вызвать со стороны морского начальника меры весьма негуманные. Может случиться, что командир пассажирского парохода из-за фальшивого убеждения, что его честь заставляет его сопротивляться, откроет ружейный огонь, на что последует ответ с крейсера в виде разрывных снарядов, и пострадают ни в чем не повинные пассажиры.

Считаю, что в случае войны мы должны объявить, что мы не признаем за купеческими капитанами права сопротивляться силой, что всякая ответственность за жизнь убитых и раненых на сопротивляющемся призе падает на командира, который сопротивляется, и по взятии купеческого корабля такой командир будет судим военным судом и подлежит строгому наказанию. Следует оговорить, что попытка убежать от крейсера не будет считаться за сопротивление. Крейсер, догоняя приз и приблизившись настолько, что его ядра могут достать приз, должен

пустить два ядра, направленных мимо. После сего, если приз не остановил ход, то командир крейсера может стрелять в него, но как только что будет замечено, что приз остановил ход и не сопротивляется, стрельба с крейсера должна быть остановлена.

Приз ни в коем случае не должен поворачиваться носом по направлению к крейсеру. Такой поворот может быть принят командиром крейсера за намерение нанести ему удар форштевнем и слагает всякую ответственность с командира крейсера, если он тотчас же откроет по призу огонь или пустит в него мину.

Все вышеизложенное по отношению к действию призов не нуждается в международном одобрении. Мы должны объявить эти правила при начале войны, а соглашается ли с этим неприятель или нет — безразлично. Надо его разбить, тогда он, наверное, со всеми нашими правилами согласится.

Ст. 7, пункт 1.

Согласно пункту 1 статьи 7 конфискации подлежит только то нейтральное судно, идущее в неприятельский порт, у которого $\frac{3}{4}$ груза составляет военная контрабанда. Предположим, что задержан небольшой пароход, поднимающий 2000 тонн груза, из которых 1000 тонн ситца, а 1000 тонн ружей. По этому правилу его конфисковать нельзя, хотя на нем будет не менее 300 тысяч ружей. Я полагаю, что если на нейтральном судне есть хотя 1 тонна военной контрабанды, то оно должно быть конфисковано¹.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 96, лл. 2—3. Отпуск.

№ 6

ИЗ ОБЪЯСНИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСКИ КОМИССИИ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ С. О. МАКАРОВА ПО СОСТАВЛЕНИЮ НОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ О СВЕРХСРОЧНОСЛУЖАЩИХ ВО ФЛОТЕ²

27 ноября 1890 г.

Существующее боевое вооружение флота вызывает необходимость иметь в составе судовых команд значительное число ниж-

¹ «Положение о морских призах» было утверждено 27 марта 1895 г. и объявлено приказом по морскому ведомству № 112 от 14 июня 1895 г. Основное, принципиальное предложение С. О. Макарова об отмене призового вознаграждения не было принято во внимание. Не были учтены также и его частные замечания. Лишь предложение о конфискации нейтрального судна с военной контрабандой в какой-то мере отразилось в «Положении»: было установлено, что судно конфискуется в том случае, если контрабандный груз на нем превышает по объему или весу половину всего груза.

² Осенью 1890 г. С. О. Макаров был председателем комиссии, разработавшей новое положение о сверхсрочнослужащих во флоте, утвержденное 1 апреля 1891 г. и объявленное приказом по морскому ведомству № 38 от 14 апреля 1891 г.

них чинов, специалистов по разным отраслям военно-морского дела, на образование которых ежегодно расходуются значительные суммы. А потому в видах производительности такого расхода возникает потребность извлечь для службы от таких специалистов возможно большую пользу в приложении их познаний; но препятствием к сему служит относительно краткий срок службы, установленный Уставом о воинской повинности.

При таких условиях необходимо стремиться к более продолжительному удержанию на службе опытных и нужных по своим специальностям нижних чинов, чего достигнуть возможно только более существенными преимуществами, так как установленные законом 1875 и 1878 годов оказываются вполне недостаточными.

Опыт времени указывает, что громадное большинство нижних чинов, всего более полезных для флота, а именно: боцмана и квартирмейстеры из специалистов (артиллерийских, минных и машинных), получив на службе образование, имеющее применение в частном быту и достаточно оплачиваемое (в особенности для машинистов), стремятся оставить службу тотчас за окончанием обязательного срока. Охотно лишь остаются в большинстве нижние чины таких специальностей, в удержании которых флот не заинтересован настолько, чтобы создавать для них новые преимущества. Расширить же привилегии нижних чинов первой из вышеуказанных категорий составляет задачу по настоящему времени неотложную...¹

На документе помета: «Эта записка представлялась при всеподданнейшем докладе 1 апреля 1891 г.»

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 101, л. 15. Типогр. экземпляр.

№ 7

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ МИНИСТЕРСТВОМ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Н. М. ЧИХАЧЕВУ ОБ ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ КОМИССИИ ПО СОСТАВЛЕНИЮ НОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ О СВЕРХСРОЧНОСЛУЖАЩИХ ВО ФЛОТЕ

№ 14

27 ноября 1890 г.

Комиссия, состоявшаяся под моим председательством, окончила свои занятия, составив положение о сверхсрочных и расписание их, которые вместе с журналом и сметой добавочного годового содержания при сем имею честь представить².

Считаю долгом донести вашему превосходительству, что последним положением высочайше дарована огромная льгота сверхсрочным в виде выдачи 150 руб. по прослужении 2 лет на сверх-

¹ Опушен конец записки, содержащий сведения о работе комиссии, не имеющие существенного значения для темы публикации.

² См. примечание к док. № 6.

срочной службе. Комиссия полностью без перемен применила эту льготу к чинам флота, но ввиду соображений, изложенных подробно в конце журнала, комиссия считает эту льготу как бы переходной к введению прогрессивно увеличивающегося пособия при увольнении в запас.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 101, л. 1. Черновой автограф.

№ 8

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ИНСПЕКТОРУ МИННОГО ДЕЛА НА ФЛОТЕ КОНТР-АДМИРАЛУ И. М. ДИКОВУ С ЗАМЕЧАНИЯМИ НА ОТЧЕТ ОБ ОПЫТАХ С ПРЕДЛОЖЕННЫМИ С. О. МАКАРОВЫМ ВЬЮШКАМИ ДЛЯ СФЕРОКОНИЧЕСКИХ МИН

13 декабря 1890 г.

Милостивый государь Иван Михайлович.

Лейтенант Ломанов, согласно вашего желания, показал мне сегодня отчет об опытах с моими вьюшками для сфероконических мин¹ и даже предлагал отдать копию с него в мое полное распоряжение. Познакомившись с отчетом, я пришел к тому заключению, что лейтенант Ломанов отнесся к порученному ему испытанию с не меньшим рвением, как если бы это было его собственное изобретение, и покорнейше прошу вас передать лейтенанту Ломанову мою глубочайшую благодарность за его труды.

С предложениями его я вообще согласен, но имею сделать 3 замечания:

1) Опыты показали, что предложенная мною вьюшка имеет главным образом тот недостаток, что щитик при ударах об стержень обнашивается и от этого мина, поднимаемая снизу, проскакивает свою глубину. Для устранения этого недостатка я предлагаю к щитику приставлять небольшой кружок, который и крепить небольшим болтиком с гайкой. После каждой постановки кружок надо повернуть на своей оси так, чтобы к стержню прилегало совершенно свежее место кружка. Когда вся окружность кружка будет попорчена, то его поворачивать другой стороной, и тогда он прослужит еще столько же раз.

Следует установить правилом, что не допускается делать две постановки мины кружком в одном и том же положении, тогда мины будут становиться совершенно точно.

2) Вьюшку испытывали установкой на продолжительное время. Для этой цели вьюшка снабжена особым зажимом намертво, который состоит из двух деревянных, разбухающих от

¹ Об этом изобретении С. О. Макарова см. «С. О. Макаров». Документы. т. I, стр. 397, 410—411, а также «Развитие минного оружия в русском флоте». Документы. М., Военмориздат, 1951, стр. 227—231.

воды щек: Я это приспособление пробовал, и оно действует хорошо. Разумеется, деревянные должного размера заводятся главным образом у боевых мин, на ученьях же во избежание необходимости их выколачивать в деревяшках надо делать отверстия просторные.

3) Регулирования глубины мины лейтенант Ломанов достиг тем, что считал число оборотов диска и выверял пружину до ее установки. Выверку пружин на заводе я считаю весьма полезной, но все же для корабля следует установить пробные грузы, которые и должны определять степень натяжения пружины.

Для выверки вьюшки мина приводится в такое положение, чтобы стержень от автоматического прибора стоял вертикально, концом кверху. На этом конце имеется маленькое центральное углубление, на которое и накладывается специально приготовленный груз своим острым концом. Рукой придерживают груз, чтобы он не свалился. От этого груза стержень нажатием должным образом не должен опускаться вниз, но когда сверху наложат добавочно груз, то стержень должен опуститься на нижнюю точку. Это испытание покажет, правильно ли нажата пружина вьюшки. При таком испытании выкажется, если попадет на корабль неправильно выделанная пружина.

По сделании этих небольших приспособлений и стопоров к гайкам, предложенных лейтенантом Ломановым, пропадут все причины к неточности установки, и можно быть уверенным, что мина примет свое углубление с точностью до 1 фута, будет ли постановка на якорь или на ходу.

Считаю также долгом заявить, что я ничего не имею против сделания по этому предмету сообщения в Мин[ном] офицерск[ом] классе.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 162, лл. 109—110.
Черновой автограф.

№ 9

ИЗ ОТЧЕТА С. О. МАКАРОВА ОБ ИНСПЕКТОРСКОМ СМОТРЕ 1-го И 2-го ФЛОТСКИХ ЭКИПАЖЕЙ¹

7 марта 1891 г.

*Наружный вид
и строевое ученье*

При осмотре команд 1-го и 2-го флотских экипажей в манеже оказалось, что люди имеют бодрый и здоровый вид и хорошо обучены в строевом отношении. Во 2-м экипаже новобранцы представлены бы-

¹ С. О. Макаров дважды инспектировал 1-й и 2-й флотские экипажи: в феврале—марте 1890 г. и в феврале—марте 1891 г. Настоящий отчет включает в себя также замечания Макарова о результатах смотра этих экипажей в 1890 г., изложенные в его памятной записке главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу С. П. Шварцу от 29 марта 1890 г. (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 99, лл. 17—21).

ли с теми старыми ружьями, с которыми они занимаются, причем как в ружейных приемах, так и в маршировке они, несмотря на краткость времени обучения, немногим отличались от старослуживых. Новобранцы 1-го экипажа тоже хорошо обучены.

В обоих экипажах шаг большой и маршировка прекрасная. Десантные роты обучены ломке фронта и всем перестроениям. Не могу не упомянуть о том, что помощник [командира] 2-го экипажа капит[ан] 2 ран[га] Александровский, знающий прекрасно строевое ученье, вместе с тем чрезвычайно опытный и умелый руководитель этого дела. Результаты трудов капит[ана] 2 ран[га] Александровского чересчур хорошо видны, чтобы, инспектируя экипаж уже второй раз, я не обратил на них внимания, о чем считаю долгом упомянуть в настоящем отчете.

Претензии 11. офицеров...¹

Претензии нижних чинов

В 1-м экипаже претензий не оказалось. Во 2-м экипаже одна претензия заключается в неполучении матросом денег, оставленных им на родине, в размере 408 руб. Переписка велась недостаточно энергично, на что мной обращено было внимание командира 4-ой роты лейтенанта Одинцова, к вине которого я это отношу.

Гимнастическое ученье

Гимнастическое ученье преподается во всех экипажах большим знатоком этого дела капит[аном] 2 ран[га] Армфельдом, который внес предложение о больших переменах в этом деле. Он показал на новобранцах 2-го экипажа гимнастическое ученье в его новом виде, и я вполне присоединяюсь к его мнению, что новое ученье с сокращенными командами и соединенными в группы различными движениями будет гораздо лучше прежнего ученья, чересчур монотонного.

Артиллерийское ученье

Артиллерийское ученье в манеже делается правильно.

¹ Опущено перечисление несущественных претензий нескольких офицеров.

*Обмундирова-
ние*

Относительно обмундирования я остаюсь того же мнения, какое имел честь высказать в прошлогоднем отчете. В дополнение к сему считаю нужным прибавить, что в нынешнем году качество сукна на мундирах еще хуже прошлогоднего. Попадаются мундиры и хорошего сукна, но большей частью положительно недоброкачественного. Донося об этом, полагаю, что дело сие должно быть расследовано, мундиры плохого сукна сданы к порту и на счет виновного замещены мундирами из сукна надлежащего качества, образцы хорошего и худого сукна при сем прилагаю, ибо отпущенные в настоящее время мундиры не годятся для двухлетней службы. Также представляю образцы равендука для рабочего платья поставки нынешнего и 1885 года, разность в качестве весьма заметна. Также бросается в глаза разность цвета рабочего платья, отпущенного в нынешнем году. Вообще было бы полезно снабдить экипажи образцами материалов, из которых должно шиться обмундирование нижних чинов, дабы в самих экипажах могли проверить качество полученных предметов.

Подпись на мундирах

На мундирах нижних чинов не имеется подписей, думаю, что подписи на мундирах должны быть обязательны, тем более, что подписанный мундир труднее будет продать.

Холодные коридоры

Осмотревши казармы, вообще я был поистине поражен большим благоустройством служительских камер, но не могу себе ясно представить причин, по которым в таких прекрасных казармах оставлены холодные входы. Это единственное больное место казарм, и было бы чрезвычайно полезно устранить это неудобство. С этой целью уже поставлены каминные, и необходимо только сделать более правильную пригонку наружных дверей, поставив их на пружины. Такие пружины имеются в Гвардейском экипаже, равно как и в других казармах, осмотренных мной в Петербурге. Пружины, как мне говорили, не ломаются и особого ремонта не требуют; летом же и

вообще в теплую погоду двери держатся открытыми на особых крючках.

Холодные коридоры порождают частые простуды нижних чинов, выбегающих ночью из теплого помещения в отхожие места. Устройство теплых коридоров значительно убавит общую простудность в командах; в настоящее же время замечается даже во фронте довольно много кашляющих.

Дурной запах в казармах

Самый главнейший недостаток казарм заключается в зловонии, которое из отхожих мест распространяется по камерам. В этом отношении особенно неисправны помещения 6-й роты 1-го экипажа, где зловоние так сильно, что даже на смотру, пред которым все помещения усиленно вентилировались, нельзя было оставаться в камере сколько-нибудь продолжительное время. Причина зловония объясняется тем, что воздушный ход вентиляционной трубы завалился упавшим кирпичом или чем-нибудь иным. Есть такого рода ремонтные работы, которые могут быть откладываемы до известного времени, но неисправности, ведущие за собой заражение воздуха жилых мест, должны быть устраняемы в самом непродолжительном времени, ибо они действуют на здоровье нижних чинов.

Вентиляция

Для поддержания более чистого воздуха в камерах следовало бы обратить большее внимание на впускание свежего воздуха, нежели на вытягивание испорченного. Число дующих вентиляторов в стенах и рамах полезно прибавить, и все те, которые не дуют на спящих людей, полезно иметь открытыми как можно больше. Если в камеры будет входить воздуха больше, чем его вытягивается, то тогда избыток из камер пойдет в коридоры, а из этих последних в отхожие места, почему и запах этих последних никуда распространяться не будет.

Отхожие места вентилируются посредством печей, отапливаемых непрерывно от строительной части. В экипажах жалуются, что истопники не всегда держат огонь — казалось бы, что работу эту лучше передать в ведение экипажей, ибо тогда будет

лучший надзор. Также в экипажи передать топливо и расходимые строительной частью деньги на истопников.

Во 2-м экипаже сделали своими средствами самозапирающиеся двери при входе в отхожие места. Двери такие очень полезны, и весьма важно устроенное также во 2-м экипаже приспособление для очищения воздуха в отхожих местах посредством карболовой кислоты.

Отпотевание бимсов

В третьем этаже 1-го экипажа железные бимсы отсыревают, с них вода капает вниз. В прошлом году этого не было заметно. Отчего это происходит, я судить не берусь, но полагаю, что как для предохранения самих бимсов от обржавливания, так и для того, чтобы с них не капало, полезно покрыть их пробковой мастикой или обшить деревянными досками. Во 2-м экипаже в слуховых окнах крыши поставлены стеклянные рамы, чего не сделано в 1-м экипаже, не в этом ли заключается одна из причин к отсыреванию бимсов?

Помещение боцманов

Боцмана, даже сверхсрочные, если они не женаты, помещаются в общих камерах. Все командиры признают необходимым даже на судне давать боцману отдельное помещение, тем более необходимости обставить должным образом боцмана на берегу.

Помещение фельдфебелей

При некоторых ротах имеются небольшие комнаты для фельдфебелей. Если фельдфебель неженатый, то он действительно живет в этой комнате, в противном случае комната служит складочным местом для некоторых предметов, находящихся у фельдфебеля на руках, и каковых вообще очень немного. В армейских и гвардейских полках эти комнаты с успехом занимают даже женатые фельдфебеля, и я бы думал, что нет никаких причин и нашим женатым фельдфебелям не жить в этих комнатах со своими семьями, что дает две выгоды, а именно: фельдфебель будет подле своей роты и семейство его будет гораздо лучше помещено, чем теперь.

Дворы

Дворы еще не отремонтированы, и можно только выразить желание, чтобы очередь ремонта до них дошла как можно скорее.

При этом считаю нужным упомянуть, что на черном дворе 2-го экипажа строительная часть устроила свою глиномятную и, так как таковая не огорожена забором, то грязь от этой работы и перетаскивания глины разносится по всему двору, который и без того трудно поддерживать в чистоте. Необходимо, чтобы строительная часть или перенесла глиномятную в другое место, или огородила ее забором.

Единовременные пособия экипажам при увеличении комплекта

При усиленном кораблестроении, которым отличаются последние года, возрастают также комплекты экипажей, между тем кухонной принадлежности, постельного белья и прочего оказывается достаточно только на прежний комплект экипажей. Экипажи не располагают никакими средствами для увеличения количества кухонной посуды и прочего, и должны быть отпускаемы средства на этот предмет по мере увеличения их комплекта. Между тем в подобном ходатайстве было отказано командиру 1-го экипажа, у которого, кроме корабля «Император Николай I», добавлен еще крейсер «Рюрик». Копию рапорта команд[ира] 1-го эк[ипажа] от 16 октября 1890 г. № 6209 при сем прилагаю.

Натирание полов

В прошлогоднем отчете я докладывал, что в казармах 2-го экипажа полы были натерты мастикой. Я испрашивал, чтобы на натирание полов выдавалось по-прежнему 250 руб. в год на экипаж. Денег этих не выдают, и поэтому натирание полов прекращено, о чем можно очень пожалеть, ибо натирание полов не только служило к сохранению этих последних, но и устраняло причины к распространению насекомых и сырости, вызываемой мытьем полов.

Кухни, столовые и хлебопекарные

Кухни и столовые по-прежнему не ремонтированы и нуждаются в ремонте. Хлебопекарная для обоих экипажей действует хорошо.

Контроль над количеством мяса

Варка пищи производится надлежащим образом, но нет приспособлений для проверки размера пайков мяса.

В этом отношении полезно бы было установить те правила, которые практикуются в некоторых гвардейских полках,

а именно: все пайки роты укладывают на противень, вес которого известен. Кок обязан взвесить противень с пайками и полученный вес, за исключением веса противня, прописать мелом на доске, висящей в кухне.

Вес вываренного пайка дает возможность судить не только о весе употребленного на щи мяса, но и о его качестве, ибо чем лучше мясо, тем более будет размер пайка.

*Сало взамен
масла*

В кашу употребляется масло столовое — 30 коп. фунт. В гвардейских полках употребляют сало, поджаривая его с луком на сковороде. При таком приготовлении сало приобретает вкус масла и, так как оно стоит 13—14 коп. фунт, то на те же деньги его можно употребить в два с лишком раза больше.

Хорошо бы было испробовать, насколько это будет по вкусу нижних чинов.

Каша, приготовленная на сале, которую я пробовал в Павловском полку, была очень вкусна, и никаким образом нельзя бы было сказать, что она приготовлена на сале, а не на масле.

*Дверцы к печкам
для варки
пищи*

В печках под котлами полезно устроить дверцы для поддувал. Это дает порядочную экономию в дровах. Если дверцы на петлях не держатся, то можно иметь простой формы вкладные заслонки.

Баки

Баки в обоих экипажах, как и во всем флоте, медные, луженые. Мне случилось видеть в некоторых полках баки из металла, в который олово входит главной составной частью. Баки эти дешевле, красивее, не требуют лужения и их легко перелить, когда они состареются и побьются.

Постная пища

Употребление постной пищи нижними чинами не обставлено должными правилами, и по этой части в обоих инспектировавшихся экипажах не существует однообразия. Ввиду дороговизны рыбы при постной пище ее приходится отпускать в количестве, равном количеству мяса, что весьма непитательно. Между тем в положении о довольствии команд морской провизией указано, что мясо заменяется рыбой в двойном количестве.

В видах здоровья команд желательно сократить сколько возможно употребление постной пищи, а для однообразия полезно выработать правила, обязательные для всех экипажей.

Квасоварня

Квас готовится во 2-м экипаже в русских печах в помещении женатых поротно. В 1-м экипаже делают сухарную воду, но переходят к квасу. Ввиду того, что квас есть вкусный и здоровый напиток для нижнего чина и во всех полках пехоты его выдают командам, желательно, чтобы во всех экипажах имелись необходимые настоящие устройства для делания квасу.

Артели нижних чинов

В прошлом году я доносил, что было бы полезно по примеру всех армейских и гвардейских полков завести при экипажах столовые, в которых нижний чин мог бы получить за весьма ограниченную плату не только различные кушанья, но и также предметы, необходимые ему в обиходе. Считаю, как и доносил в прошлом году, что устройство таких артелей, которые составляют необходимую принадлежность каждого благоустроенного полка, было бы весьма полезно и при наших экипажах.

Обучение морских чинов военному делу

Вообще можно сказать, что в военном ведомстве на казарменную жизнь в последнее время обращено очень много внимания, и знакомство с тем, что оно выработало, можно считать весьма полезным для нас.

Также между флотскими офицерами мало распространены сведения о полевой пехотной службе. Офицеры, обученные в офицерской стрелковой школе, выходят оттуда в таких молодых чинах, когда их влияние на флоте весьма незначительно, а к тому времени, когда они подвинутся в чинах, приобретенные ими познания устареют, и когда приходится решать вопросы о десанте или десантных операциях, то во флоте нельзя отыскать ни одного человека, который бы знал более, чем обыкновенное ротное ученье в манеже.

Имея в виду, что морским командам весьма часто приходится во время войны действовать на берегу, обучению матросов умелому действию на пересеченной мест-

ности нельзя не придать важного значения. Наши офицеры и нижние чины поставлены в более выгодные условия, чем в какой-либо другой нации, ибо они три четверти службы проводят на берегу.

К тому, что сделано, остается добавить очень немного, чтобы достичь тех преимуществ, которые в других флотах дадутся не так легко. Я полагаю, что нам не хватает некоторых упражнений, которые проделываются во время лагерного сбора.

С этой целью полезно было бы учредить должность заведующего строевым образованием на флоте, приравняв его по положению с командиром судна 2 ранга. В зимнее время заведующий строевым обучением руководит десантными занятиями в манеже, летом часть времени он проводит в лагере в Красном Селе при одном из гвардейских полков, а остальную часть руководит десантными занятиями на Практической эскадре. Полагаю, что подобное мероприятие может в значительной мере улучшить правильность занятия с нижними чинами в строевом образовании, которое в настоящее время предоставлено вполне случайностям. Ни офицеры, ни нижние чины не знают ничего, кроме ротного или батальонного учений в манеже, и, без сомнения, не имеют никакого понятия о действии на пересеченной местности, о лагерных порядках и прочем, и прочем. По незнанию военного дела десантные упражнения на эскадре, которые могли быть очень поучительны, по преимуществу оканчиваются высадкой на берег, т. е. тем самым, с чего они должны были начинать.

По-прежнему у экипажей нет присвоенных им маршей.

Заканчивая настоящий отчет, я не могу не добавить, что, к сожалению, флотские экипажи далеко не представляют таких цельных единиц, как Гвардейский экипаж. Причина этого заключается не в том, что офицеры часто переводятся из одного экипажа в другой, а в том, что не существует удобств, обеспечивающих связь офицеров со своим экипажем. Так, например, ни эки-

*Экипажные
марши
Распределение
офицерских флигелей
по экипажам*

пажный командир, ни его помощник и никто другой не живет подле самого экипажа. Между тем расположение офицерских флигелей таково, что экипажные командиры и другие ближайшие к экипажу лица могут жить близко к своим частям.

Командир 1-го экипажа капитан 1 ранга, ныне контр-адмирал¹ Назимов занимал квартиру во 2-м офицерском флигеле, который окнами своими выходит во двор 1-го экипажа; но, чтобы попасть из своей квартиры в экипаж, он должен был обходить кругом около полуверсты, причем он проходил Соборной улицей между двух рядов лавочек и через место, которое похоже на толкучий рынок и где экипажному командиру быть неудобно.

Экипажи значительно выиграли бы, если бы экипажные командиры, их помощники, адъютанты и хотя часть ротных командиров помещались в соответствующих экипажным зданиям флигелях и была бы устроена калитка для прохода через глухую стену, отделяющую флигель от экипажа.

Офицерские флигеля в настоящее время как бы не имеют хозяина. Если же они будут предоставлены по преимуществу офицерам своего экипажа, то экипажный командир само собой делается хозяином флигеля, от чего удобства такового значительно выиграют.

Все роды обязанностей флотского офицера обставлены некоторыми материальными преимуществами. Ротные командиры в этом отношении поставлены хуже всех, и было бы только справедливо, чтобы, получая роту, офицер этим самым приобретал право на квартиру в офицерском флигеле, прилегающем к экипажу, где он должен проводить весь свой день.

Все вышеуказанное относится и к имеющему быть преобразованию экипажей.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 99, лл. 1—16. Копия.

¹ В документе ошибка — П. Н. Назимов в 1889 г. был произведен в вице-адмиралы.

ОТЧЕТ С. О. МАКАРОВА ОБ ОСМОТРЕ И ИСПЫТАНИЯХ
БРОНЕНОСЦА «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР II»¹

12 марта 1891 г.

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюция управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>1) Корабль вообще производит хорошее впечатление по своему благоустройству. Многие подробности заслуживают большого одобрения по тщательности выделки и обдуманности. Подача зарядов и снарядов устроена хорошо, а также прекрасно размещены ружья и различные хозяйственные предметы. Содрогания в корпусе на стрельбе были сравнительно весьма невелики.</p> <p>Относительно подробностей позволю себе сделать некоторые замечания.</p> <p style="text-align: center;">Артиллерия</p> <p>2) Отчет об осмотре артиллерии комиссией под моим председательством представлен мной при рапортах от 27 сентября и 10 октября 1890 г.² В дополнение к этому отчету осмеливаюсь привести нижеследующие пункты.</p> <p>3) Необходимо увеличить угол обстрела 12-дм орудий, стоящих в башне. Вопрос этот подробно рассматривался на месте вице-адмиралом Константином Павловичем³, который считает, что было бы чрезвычайно важно увеличить угол обстрела, пожертвовав для этого оконечностями мостика, и даже если нужно, то заменить передние паровые катера более короткими.</p>	<p>Согласен, прошу Технический комитет доложить.</p>	<p>3) Угол обстрела из 12-дм орудий Комитет полагает увеличить только в той мере, какая получится от срезания мостика по направлению имеемого там косоугольного карлингса, не прибегая к изменению в фальшборте, которое вызовет большую ломку сделанного. Стоящую на конце мостика пушку Барановского отнести несколько назад и употребить ее только для десанта и салюта.</p>

¹ Отчет С. О. Макарова был составлен еще в октябре 1890 г.; подлинник не обнаружен; отчет публикуется по тексту журнала Морского технического комитета от 12 марта 1891 г. с замечаниями Н. М. Чихачева и мнением Комитета.

² См. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1891 г., лл. 25—63.

³ К. П. Пилкиным.

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>4) Для испытания, возможно ли оставаться прислуге у 6-дм и 9-дм носовых орудий при стрельбе из башенных орудий, были сделаны комиссией соответственные опыты с расстановкой баранов. Опыты подробно описаны в отчете и на основании их полезно решить вопрос в положительном или отрицательном смысле. Если будет решен вопрос, что прислугу у 9-дм орудий можно держать, то следует установить все-таки же правило, что перед окончательным выстрелом в том направлении, по которому приходится 9-дм орудие, давался бы к этому орудию звонок, по которому прислуга отодвигалась несколько от порта.</p> <p>5) Во избежание могущих быть ушибов от падающих предметов полезно установить правило, чтобы все предметы, развешенные по бортам и под палубой в тех ме-</p>	<p>Еще лучше было бы придумать развешивать и укреплять таким</p>	<p>Ниже мостика, по откосам, поставить стальные щиты, на мостике перед паровыми катерами также поставить узкие стальные щиты для ослабления действия пороховых газов на катера при стрельбе из 12-дм орудия. Для защиты прислуги у носовых 9-дм орудий от действия газов при стрельбе из башенных орудий полезно устроить над портами 9-дм орудий козырьки из стальных листов такой ширины, чтобы они не препятствовали углу возвышения этих орудий. Строителю корабля следует сообразить на месте об устройстве таких козырьков.</p> <p>4) До окончательного выяснения вопроса о полной безопасности прислуги у 9-дм орудий провести к ним автоматические звонки из башни 12-дм орудий, дающие звонки, когда 12-дм орудия подходят к траверзу.</p> <p>5) Строителю корабля совместно с командиром необходимо осмотреть на месте подвешенные предметы</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюция управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>стах, которые при стрельбе вздрагивают, снимались бы со своих мест и клались в назначенные места на палубе.</p>	<p>способом, чтобы предметы от выстрелов не падали.</p>	<p>и принять меры к надежному закреплению их.</p>
<p>Крыйт-камеры и бомбовые погреба</p>	<p>Почему не применить тот же способ, который применен на фрегате „Память Азова“, прошу доложить, как устроена вентиляция на других кораблях.</p>	<p>6) Новые чертежи общей системы вентиляции на корабле «Император Александр II», рассмотренные и одобренные Комитетом по журналу от 22 января 1891 г. № 9, согласуются в основаниях с вентиляцией, устроенной на фрегате «Память Азова».</p>
<p>6) Крыйт-камеры и бомбовые погреба не снабжены трубами для вентиляции. Вопрос этот еще не окончательно решен, и работа не сделана. В практике случается иногда, что строитель представит на утверждение чертеж, между тем в Комитете не могут его решить, не собрав предварительно справок и не сделав соображений. Дело затягивается, и новые вопросы отодвигают прежние назад. Строитель имеет основательную причину, почему работа не исполнена, а в Комитете по множеству дел, возможно, что совсем упустят из виду возбужденный вопрос. Полагаю, что было бы полезно для дела, если бы строители кораблей ежемесячно представляли в Комитет краткий перечень вопросов, решение которых требуется для успеха работ. Перечень полезно писать в том порядке, в котором строителю нужны решения.</p>	<p>Не вижу необходимости снижать обшивку, но прошу Технический комитет обсудить и распорядиться, чтобы на будущее время не обшивали бы бомбовые погреба.</p>	<p>7) Вопрос о том, обшивать или не обшивать бомбовые погреба, подробно рассматривался в Техническом комитете в 1887 г., причем мнения разделились: одни из членов высказались за обшивание, другие — против, и вопрос, таким образом, остался открытым.</p>
<p>Сетевое заграждение</p>	<p>Выстрела и их крепление к борту не переделывать, пока не выработается способ креп-</p>	
<p>8) Выстрела установлены, но предстоят некоторые перемены. Принадлежность сделана, но не установлена. Приспособление для укладки сетей не устроено. Выстрела крепятся к борту обух в</p>		

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>обух, и, как мне говорил командир, существует предположение их переделать.</p>	<p>ления, который будет одобрен по испытанию.</p>	
<p>Постановка мин</p>		
<p>9) Для постановки сфероконических мин предполагается устроить минбалки на гакоборте. Чертежей видеть мне не удалось.</p>		<p>9) По заявлению строителя корабля, минбалки проектированы, и чертеж их устройства будет представлен в Комитет.</p>
<p>10) Минные якоря предположено разместить вокруг машинного люка. Место это весьма удобное в том отношении, что над коффердами проходит рельс, который весьма облегчит подачу якорей. Вопрос о том, может ли это быть допущено, подлежит обсуждению. Не будет ли опасность для машины оттого, что в случае попадания снаряда в один из якорей таковой своими обломками может повредить машину?</p>	<p>Прошу рассмотреть в Техническом комитете и доложить, кажется, на большей части судов коффердамы заняты минными якорями.</p>	<p>10) Если якоря сфероконических мин укладываются в коффердамах вокруг машинного люка, не выступая за верхнюю кромку брони гласиса, то в таком случае помещение их вокруг машинного люка еще может быть допущено.</p>
<p>Таран</p>		
<p>11) Сколько можно судить по чертежу, таран не имеет достаточного горизонтального крепления. Правда, что броня спускается до самого тарана, но она не удержит его от сплющивания, если удар тараном будет нанесен в быстро движущееся судно. В Киле в доке я лично видел, что в германском флоте поставили добавочное крепление таранов даже у старых судов. У крейсера «Адмирал Нахимов» и корабля «Двенадцать апостолов» тараны проектированы с солидным горизонтальным креплением. Полагаю, что было бы весьма полезно и на корабле «Император Александр II» поставить к тарану дополнительные крепления, так чтобы не было никакого сомнения в его крепости.</p>	<p>Прошу переговорить и озаботиться об укреплении таранов на проектируемых кораблях.</p>	<p>11) До сего времени Комитет допускал на судах не слишком острого образования и на которых броня доходила до штевня, опускаясь к самому тарану, как в том числе и на корабле «Император Александр II», не дополнять крепления тарана горизонтальными наружными ребрами, а ограничиваться внутренним креплением брестуками и переборками; на вновь же строящихся судах, как не имеющих бортовой брони до самого фортштвеня, Технический комитет проектирует тараны с дополнительным наружным горизонтальным крепле-</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюция управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p style="text-align: center;">Броневые двери</p> <p>12) В поперечных броневых переборках сделаны отверстия для проходов, но броневых дверей не поставлено. В башне также вырублено отверстие, но броневых затворов не имеется. На корабле «Император Николай I» двери будут. Вопрос о том, следует ли иметь броневые затворы или нет, подлежит обсуждению. Если в бою для сообщения по судну эти двери необходимо держать открытыми, то броневых затворов, по моему мнению, делать не следует. В противном случае необходимо решить вопрос, следует ли снабжать дверями броневое прикрытие, не представляющее замкнутой линии, и если следует, то таковые необходимо сделать и на корабле «Император Александр II».</p>	<p style="text-align: center;">Почему двери не поставлены?</p>	<p>нием. Тем не менее Комитет признает полезным, чтобы строитель корабля «Император Александр II» проектировал какое-либо практически возможное дополнительное наружное крепление тарана, которое по рассмотрению Комитетом и будет представлено на благоусмотрение его превосходительства управляющего Морским министерством.</p> <p>12) Броневое траверзное прикрытие на корабле «Император Александр II» не составляет замкнутой линии, а потому Технический комитет полагал бы двери, сделанные в этих траверзах, не снабжать броневыми заслонами, тем более, что во время боя двери эти должны оставаться открытыми для подачи снарядов и зарядов, но легкие двери во всяком случае должны быть сделаны. Что касается двери, сделанной в броневой башне корабля «Император Александр II» в жилой палубе для доступа в башню, то дверь эту следует защитить броневым щитом толщиной в 4 дюйма и шириной вдвое против ширины двери. Щит этот укрепить на имеющейся вблизи башни, позади ее, поперечной переборке.</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p style="text-align: center;">Управление кораблем в бою</p> <p>13) Для правильного решения всех вопросов, имеющих боевое значение, было бы полезно, чтобы командиры вновь строящихся судов заблаговременно делали свои соображения об управлении их кораблями в бою. Соображения эти должны быть изложены письменно и представлены на утверждение начальства. Согласно таким соображениям, утвержденным начальством, можно правильно наметить все приспособления, служащие для передачи приказаний в бою. Так, например, должно быть указано, где находится командир во время боя, и если это место или приборы, находящиеся в нем, будут повреждены, то куда переходит командир и каким образом будет оттуда передавать свои приказания к машине и рулю. Чилийские моряки боевым опытом¹ убедились в том, что наибольшая потеря в людях происходит на мостике, вследствие этого на «Эсмеральде», которую я осматривал в Вальпарайсо, в четыре различных места выведены приборы для передачи приказаний в машину и для управления рулем. Составляя свои соображения об управлении кораблем в бою, командир должен предрешить вопрос о том, где находятся измерители расстояний и каким образом они передают свои измерения к орудиям, размещенным в различных частях корабля. Следует также решить вопрос о передаче распоряжений командира относительно рода снарядов, которыми надежит стрелять. Весьма важно решить вопрос о том, каким образом командир будет передавать свои приказания относительно направления артиллерийского огня, кто будет распоряжаться стрельбой</p>	<p>Желаю знать мнение Константина Павловича.</p>	<p>13) Эта мера крайне необходима, но так как относительно управления кораблем в бою существуют разные взгляды, то казалось бы необходимым назначить комиссию из наиболее опытных капитанов и адмиралов для выработки этого вопроса, который затем может быть еще вторично рассмотрен в одном из главных центральных учреждений.</p>

¹ То есть во время войны Чили против Перу и Боливии в 1879—1883 гг. (так называемой Тихоокеанской войны).

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>самодвижущимися минами, где его место и как к нему будут доходить приказания командира. Необходимо также решить, какие из непроходимых дверей и люков будут закрыты и какие необходимо держать открытыми для сообщения по судну, подачи угля, снарядов и прочего. Какие машины будут снабжены паром в бою и какие из паровых труб возможно держать в бою разобщенными.</p> <p>Только предприняв все эти вопросы, хотя бы условно, возможно сознательно определить, какие телеграфы, переговорные трубы и прочее необходимы для управления кораблем в бою.</p> <p>Командирская башня</p> <p>14) В настоящее время башня поставлена, но не закончена. Просвет, через который командир будет смотреть, в настоящее время имеет в высоту 5 дм. На корабле мне сказали, что предполагается его еще несколько сузить дополнительными съемными планками. Я бы думал, что этого делать не следует, ибо боюсь, что через узкую щель будет почти невозможно управляться. Относительно переговорных труб, телеграфов и прочих приводов из командирской башни изложено в предыдущем пункте.</p> <p>Брашпиль и машинки для выгрузки мусора</p> <p>15) Как брашпиль, так и мусорные машинки действуют прекрасно. Относительно брашпиля можно сказать, что он занимает чересчур большое место и весьма тяжел.</p> <p>Подъем миноносок и паровых катеров</p> <p>16) Миноноски поднимаются на проволочных шкентелях посредством паровых лебедок. Подъем миноноски до верхней точки —</p>	<p>Согласен.</p> <p>Нужно отказаться от брашпилей двойного действия.</p>	<p>14) Во время боя рамки могут быть вынуты, и тогда просвет будет 5 дм шириной, что превышает даже ширину просвета, делаемого в рубках на английских судах, на которых ширина эта всего 3 дюйма.</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюция управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>2 мин. 20 сек., травление — 1 мин. 35 сек. Подъем разработан хорошо, и лебедки действуют исправно. Есть некоторые мелочи, которые командир имеет в виду устранить. Вопрос о том, нужно ли на военных судах ставить лебедки для подъема миноносков, по моему мнению, подлежит обсуждению. В мирное время на корабле, без сомнения, найдется достаточно команды, чтобы поднять или спустить миноноску, во время же боя люди дороги, а лебедки дают возможность быстро сбросить на воду миноноску, не отвлекая для этого команды. В этом я вижу главные преимущества лебедок.</p>		
<p>Проба различных приспособлений на цепопробной машине</p>		
<p>17) На корабле при подъеме одного из паровых катеров лопнул канифас-блок, а вслед за ним шкентель. Катер полетел в воду, причем несколько человек ушибло. По-видимому, все лопнувшие предметы пробовались на цепопробной машине, но дело это не обставлено должным образом, почему бывший случай и не может быть поучителен. Полагаю, что полезно было бы установить следующие правила:</p>	<p>Прошу соображений Технического комитета.</p>	<p>17) Против предлагаемых контр-адмиралом Макаровым мер Технический комитет не имеет возражений и полагает объявить их циркуляром для сведения и руководства по морскому ведомству.</p>
<p>При посылке на цепопробную машину какого-нибудь приспособления строитель должен письменно уведомить, каким напряжением необходимо вещь опробовать. В цепопробной проба вносится в журнал, и № пробующей вещи согласно этого журнала выбивается, если возможно, на самой вещи. Строителю вещь возвращается с аттестатом о выдержанной пробе.</p>		
<p>Запасный румпель</p>		
<p>18) Запасный румпель помещен сверху настоящего и к нему принайтовлен. Если будет перебит настоящий румпель, то перебьют и</p>		<p>18) Запасный румпель оставить на прежнем месте ввиду того, что он предна-</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>запасный, поэтому я полагаю, что запасный румпель надо перенести и поместить где-нибудь в стороне.</p>		<p>значается главным образом для замены настоящего румпеля в случае повреждений последнего не от снарядов, а от других причин. Иметь же запасный румпель отдельно нельзя потому, что в тесном пространстве кормы под броневой палубой его нельзя было бы поставить скоро на место.</p>
<p style="text-align: center;">Рулевая машина</p> <p>19) Рулевая машина действует хорошо, лопнула однажды цепь Галля, но от случайности, ибо в нее попала посторонняя гайка. Перевод с парового штурвала на ручной удобен и производится в 45 секунд, надо только поставить такие метки, при которых можно было переводить с одного штурвала на другой, в каком бы положении руль в это время ни находился.</p>	<p>К исполнению.</p>	
<p style="text-align: center;">Батарея</p> <p>20) Батарея служит главным местом для жилья команды, но она к этому, как и на всех почти русских судах, не приспособлена. Имеются только столы, опускающиеся для обеда, и леера для коек. Когда столы и скамейки убраны, матросу решительно негде присесть. Железные портовые ставни не имеют резины, и через порта в свежую погоду будет, без сомнения, поддавать воду, отчего палуба в этих случаях будет всегда мокра. Стекланных рам нет, но командир говорит, что таковые проектированы для портов [пушек] Гочкиса. Парового отопления в батарее нет, и его следует непременно устроить.</p>	<p>Стол и скамейки убираются, вероятно, в такое время, когда команда занята и пользоваться сидением не может, что же касается стеклянных рам, то вряд ли они будут выдерживать стрельбу; лучше будет в глухих люках прodelьвать иллюминаторы. Относительно резины в портовых ставнях прошу Техниче-</p>	<p>20) Столы и скамейки в свободное от работ время, казалось бы, следовало разрешить иметь спущенными, чтобы команда могла ими пользоваться, но вопрос этот не подлежит решению Технического комитета. Стекланные рамы будут полезны, и их следует сделать. Употребление резины в ставнях пушечных портов решено было Техническим комитетом в 1889 г. на всех судах, могущих быть назначенными в дальнее плавание. На корабле же «Импера-</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>Боевые угольные ямы</p> <p>21) Боевые угольные ямы для помещения отборного угля на время боя не устроены. Это было бы весьма легко сделать даже простыми деревянными или легкими железными загородками, отделив в некоторых ямах небольшие помещения над самыми угольными выгребями.</p> <p>Скорая разводка пара</p> <p>22) На корабле не имеется приспособлений для скорой разводки пара ни в главных котлах, ни в котлах миноносков и катеров. В механическом отделении Технического комитета мне сказали, что у главных котлов устроены промывательные приборы, которые заменяют собой устройство для быстрой разводки пара. Так ли это или нет, можно решить только</p>	<p>ский комитет объяснить причины, почему она не вставлена.</p> <p>Что же касается отопления батарейной палубы, то это вопрос, который должен быть тщательно обсужден, чтобы, введя его, не подвергнуть команду простудам, вряд ли в каком-либо флоте оно имеется, о чем следует навести справки.</p> <p>Прошу доложить.</p> <p><i>По мнению председателя Комитета, могут быть установлены некоторые ограничения скорости разводки, но в общем она</i></p>	<p>гор Александр II», по объяснению строителя, ставни пушечных портов были устроены раньше означенного постановления. Что касается парового отопления в батарее, то, как видно из прилагаемых отзывов наших военно-морских агентов в Англии, Франции и Германии, отопление жилых палуб на судах там практикуется и случаев заболевания команды до сего времени не обнаруживалось. Ввиду этого, казалось бы, можно было решиться ввести отопление батарейной и на корабле «Император Александр II».</p> <p>21) Боевые угольные ямы удобнее не делать. Отборный уголь в крайнем случае можно держать в мешках вблизи выгребов. Погрузка и возобновление запасов боевого угля упростится. Мнение это разделяется некоторыми судами командирами и инженер - механиками судов.</p> <p>22) Значительность и неравномерность расширения от теплоты частей паровых котлов, труб и других подвергающихся нагреванию частей паровых машин представляет собой такое препятствие, с которым современной технике</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>опытом. При быстрой разводке пара делается усиленная зарядка печей, посредством которой огонь разводится в топках с большой скоростью. Такое быстрое разжигание огня в топках можно делать без вреда для котла только в таком случае, если котел предварительно нагрет почти до своего рабочего состояния, а для этого надо не только нагреть воду, но и поднять в котлах, как это делалось на «Витязе», сколь возможно большее давление пара. Между тем промывательные приборы, по видимому, для этого дела не годны. Следует непременно их испытать и тогда решить, могут ли они служить для быстрой разводки пара.</p> <p>23) Приспособления для быстрой разводки пара на миноносках и катерах необходимо устроить, тем более, что эти приспособления состоят только из нескольких трубок малого диаметра.</p> <p>Непотопляемость</p> <p>24) Я не делал подробного осмотра приспособлений, обеспечивающих непотопляемость корабля. При поверхностном осмотре я заметил, что циркуляционные машинные помпы нехорошо приспособлены к переводу на трюм. На «Витязе» было подобное же устройство, и проба показала его не состоятельность, и завод переделал это приспособление. Затем цир-</p>	<p><i>необходима и должна устраняться на всех боевых судах. В[ице]-а[дмирал] Пилкин.</i></p>	<p>бороться труднее всего. Быстрая разводка паров представляется, с одной стороны, действием весьма желательным; но если с ним сопоставить возможность вреда и опасности для котлов, в особенности двойных, которые вызовутся образованием быстрого и энергичного горения топлива не только на колосниковой решетке, но и в зольниках, заполненных сухой растопкой, то нельзя в том сомневаться, что практикование такого способа по последствиям будет для котлов вреднее, чем употребление форсированной тяги.</p> <p>23) Приспособления для нагревания воды в котлах миноносок паром от других котлов следует сделать, и Комитет полагал бы работу эту поручить исполнить Кронштадтскому пароводному заводу, так как он имеет образец кранов и соединительных гаек с однообразной для таких соединений нарезкой.</p> <p>24) Устройство на корабле «Император Александр II» приспособления для действия циркуляционной помпы к откачиванию воды из трюма действительно сделано гораздо хуже, чем на «Витязе», и должно быть переделано согласно</p>

Отчет контр-адмирала Макарова	Резолюции управляющего Морским министерством	Мнение Комитета
<p>куляционные помпы можно было переводить на триум весьма легко с верхней машинной площадки, и для этого не нужно было стопорить ни главной машины, ни циркуляционной помпы. Полагаю, что на корабле «Император Александр II» необходимо устройство переменить, поставив на концах приемных триумных труб, как на корвете «Витязь», самозапирающиеся клапаны, чертежи которых имеются в Комитете.</p> <p>25) Вообще было бы полезно, чтобы на корабле более обстоятельно опробовали различные водотливные приспособления с напусканьем доверху воды в некоторые из угольных ям и междудонные отделения, доводя в последних давление до полного забортного.</p>		<p>журналу Морского технического комитета по механической части от 13 марта 1886 г. № 13.</p> <p>Комитет признает полезным испытать весной нынешнего года водонепроницаемость отделений на корабле «Император Александр II», как предлагает контр-адмирал Макаров.</p>

Председатель *К. Пилкин*

Члены: *Н. Казнаков*

Николай Самойлов

Николай Нозиков

Александр Дмитриев

Николай Глазырин

Николай Кутейников

Эраст Гуляев

Василий Афанасьев

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1891 г., лл. 288—303. Подлинник.

№ 11

ОТЗЫВ Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА О ТРУДЕ С. О. МАКАРОВА «ОБ ИЗМЕРЕНИИ УДЕЛЬНОГО ВЕСА МОРСКОЙ ВОДЫ»¹

11 апреля 1891 г.

Отвечая желанию Морского ученого комитета, сообщенному мне письмом (от 9 апреля 1891 г., № 120)² его превосходительства г. председателя сего Комитета, имею честь сообщить, что

¹ На основании этого отзыва работа С. О. Макарова была рекомендована специальным циркуляром Морского ученого комитета для использования на судах военно-морского флота — см. документ № 12.

² Письмо не публикуется — см. ЦГАВМФ, ф. 162, д. 2335, л. 1.

труд адмирала Макарова «Об измерении удельного веса морской воды» мною изучен в его отдельных частях, особенно же тех, которые касаются изменения и измерения удельных весов, и я считаю, что в названном труде не только принято во внимание все то, что соответствует точности вывода, но и достигнуты многие новые и чрезвычайно полезные результаты. Науки вообще, а в частности гидрология, по мнению моему, много выиграли от появления труда адмирала Макарова, гидрологические работы которого уже давно обратили на себя общее внимание. Что же касается до вспомогательных таблиц, помещенных в названном сочинении, то, по моему мнению, они должны быть считаемы достигающими как практической цели — легкого и скорого применения оных в соответственных определениях, так и всей возможной в настоящее время степени точности. Если пользование этими таблицами делается общим, то гидрологические исследования приобретут новую, поныне еще не существующую степень точности и прочности достигаемых выводов. А так как определения удельного веса морской воды не только представляют ряд интереснейших и важных данных для физической географии, но и множество прямых видов пользы для кораблеводства, то распространение наиболее точных вспомогательных таблиц адмирала Макарова, по моему мнению, должно принести прямую пользу службе русского военного флота.

С глубочайшим почтением готовый к услугам
Д. Менделеев,

заслуженный профессор, председа-
тель Русского физико-химического
общества и пр.

ЦГАВМФ, ф. 162, д. 2335, лл. 2—3. Автограф.

№ 12

ЦИРКУЛЯР МОРСКОГО УЧЕНОГО КОМИТЕТА В СВЯЗИ С ВЫХОДОМ В СВЕТ РАБОТЫ С. О. МАКАРОВА «ОБ ИЗМЕРЕНИИ УДЕЛЬНОГО ВЕСА МОРСКОЙ ВОДЫ»

№ 7

1 мая 1891 г.

Морской ученый комитет с разрешения управляющего Морским министерством объявляет о выходе в свет сочинения контр-адмирала Макарова «Об измерении удельного веса морской воды».

Сочинение это заключает в себе исследование ареометров, вызванное необходимостью точной обработки наблюдений, произведенных на корвете «Витязь» во время дальнего плавания с 1886 по 1889 г., и другие подробности определения удельного веса и может быть рекомендовано для лиц, занимающихся иссле-

дованиями удельного веса морской воды, как полезное пособие для изучения этого вопроса.

Сочинение это в нескольких экземплярах имеется в Главном гидрографическом управлении и по требованиям может быть отпущаемо на суда заграничного плавания.

Председательствующий генерал-майор *Тресковский*

ЦГАВМФ, ф. 162, д. 2335, л. 8. Отпуск.

№ 13

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ О РАЗРАБОТКЕ ИМ ПЛАНА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ В ТИХОМ ОКЕАНЕ *

№ 52

20 июня 1891 г.
Конфиденциально

По возвращении моем из плавания мне передано было представленное начальником эскадры Тихого океана при рапорте от 10 января 1889 г. дело бывшей под моим председательством «комиссии для выработки плана военных действий» судов эскадры Тихого океана и по приказанию управляющего Морским министерством поручена была дальнейшая разработка этого дела.

По этому предмету я неоднократно имел личный доклад у его превосходительства Николая Матвеевича¹, и о ходе занятий я всегда словесно докладывал начальнику Главного морского штаба генерал-адъютанту Оскару Карловичу².

Возбужденные комиссией вопросы находятся в следующем положении:

1) Склад неприкосновенных запасов на случай войны во Владивостоке приказано образовать и даны средства. Уголь кардиф послан в полном количестве, остальных предметов послано еще недостаточно, но ежегодно количество будет увеличиваться. Все это дело находится в руках генерал-майора Линдена, и из прилагаемой к сему копии предписания ком[андиру] Влад[ивостокского] порта от 28 марта 1890 г.³ видны главные распоряжения об организации этого дела.

2) По вопросу об образовании склада в одном из иностранных портов на случай, [если] разрыв последует зимой, и о заключении с Гиндсбургом контракта по этому предмету был запрошен начальник эскадры вице-адмирал П. Н. Назимов, но так как в своем отзыве, который находится в отделе заготовления, он совершенно не соглашается со взглядами комиссии, то это дело и связанное с ним снабжение крейсеров в военное время

¹ Н. М. Чихачева.

² О. К. Кремеру.

³ Предписание управляющего Морским министерством Н. М. Чихачева — см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 5549б, лл. 63—64.

приостановлено. По мнению вице-адмирала Назимова, крейсера могут и в зимнее время зайти во Владивосток за запасами.

3) По всем другим вопросам, возбужденным комиссией, окончательных решений еще не последовало, и я составил записку «Организация крейсерской войны с Англией»¹. Записка эта заключает в себе вопросы, решение которых необходимо для дальнейшего хода дела. Записка эта 12 марта сего года мною была доложена управляющему Морским министерством в присутствии начальника Главного морского штаба, и затем я ее вручил того же числа генерал-адъютанту Оскару Карловичу.

4) Для решения различных стратегических вопросов необходимо иметь в Главном морском штабе сведения о судах нашего военного и коммерческого флота по отношению к ходу, топливу и поднимаемому грузу. Для собрания таких сведений мною составлены проекты бланков, которые представлены мною при рапортах от 24 марта и 1 апреля начальнику Главного морского штаба².

Ввиду того что в летнее время подобные занятия вообще приостанавливаются, прошу ваше превосходительство принять от меня дело комиссии с перепиской, о принятии меня уведомить и разрешить мне пользоваться им, когда в том встретится надобность.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

Покорный слуга С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «О получении обратно дела уведомить контр-адмирала Макарова; пользование представленными документами в случае надобности разрешается, а о дальнейшем движении указанных контр-адмиралом Макаровым работ попросить указаний временно управляющего Минист[ерств]ом Оскара Карловича [Кремера].

20 июня 1891 г.»

П. Тыртов

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 55496, лл. 81—82. Автограф.

№ 14

ПРЕДПИСАНИЕ П. П. ТЫРТОВА С. О. МАКАРОВУ О НАЗНАЧЕНИИ ЕГО ПОСРЕДНИКОМ НА МАНЕВРЫ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

№ 9873

26 июля 1891 г.

Милостивый государь Степан Осипович.

Прилагая при этом экземпляр программы маневров, уведомляю ваше пр[евосходительств]во, что упр[авляющий] М[орским] м[инистерством], избрав главным судьей маневров, имеющих

¹ См. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 55496, лл. 65—74. Записка представляет собой перечень вопросов, относящихся к проблеме ведения крейсерской войны на Тихом океане, и их решения в комиссии, созданной на эскадре Тихого океана в 1888 г.

² См. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 55496, лл. 74а — 80.

быть с 8 по 15 августа, вице-адмирала Стеценко, назначил вас посредником на нападающую эскадру под командой вице-адмирала Казнакова. Вам предоставляется на время маневров избрать двух помощников из штаб- или обер-офицеров, не находящихся в плавании.

П. Тыртов
ЦГАВМФ, ф 417, д. 8270, л. 44. Отпуск.

№ 15

ИЗ ОТЧЕТА С. О. МАКАРОВА О МАНЕВРАХ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В 1891 г.

8 сентября 1891 г.

...¹ *Атака миноносцем «Борго» фрегата «Герцог Эдинбургский»*

С наступлением темноты того же 17 августа были выставлены вокруг эскадры, стоявшей у N-ой деревни о-ва Гогланд, три объездные шлюпки, которые держались на N, O и S от стоявших судов. Первоначально не приказано было освещать электрическими фонарями. Ночь до 11 часов безлунная, но звездная, с ярким светом Юпитера и с слабым северным сиянием.

В 10³/₄ часа послышались выстрелы северной сторожевой шлюпки, и вслед за этим с фрегата и других судов увидели неприятельский миноносец («Борго») и открыли по нем огонь. Через 1/2 мин. после этого миноносца, находясь в расстоянии около 2 кабельтовых от ближайшего к нему судна, подал несколько коротких свистков.

За ходом атаки наблюдали посредник контр-адмирал Макаров и помощник — капитан 2 ранга Молас 2-й. Сторожевая шлюпка с фрегата «Адмирал Грейг» прекрасно исполнила свое дело. Миноносец «Борго» под командой капитана 2 ранга Хвостова также маневрировал прекрасно и держал большой ход. Мину выпустил с должной дистанции и с прицеливанием, но направление мины относительно атакуемых судов оказалось провальное, при котором мало шансов на успех.

Шлюпочные электрические фонари или осветительные ракеты

Огонь с судов открыли не сразу, потому что не видно было, где миноносец. С этой целью полезно было бы сделать некоторые улучшения. Шлюпочные электрические фонари могли бы оказать пользу, но у обоих фрегатов паровые катера поднимаются без котлов и подъемы обставлены такими затруднениями, что на открытых рейдах ими никогда не пользуются.

¹ При публикации отчета опущены не имеющие существенного значения подробности при описании хода маневров. В дальнейшем подобные пропуски в документе не оговариваются.

Следовало бы также попробовать для сторожевых шлюпок осветительные ракеты, чтобы выяснить, насколько они окажутся практичными, дабы освещать атакующие миноноски и тем дать возможность быстрее открыть по ним прицельный огонь.

Меры против расстреливания сторожевых шлюпок скорострелками

Весьма важно принципиально решить вопрос, на какую дистанцию следует высылать сторожевые шлюпки, чтобы они были хотя до некоторой степени обеспечены от огня скорострельной артиллерии, действующей со своих судов по миноноскам. Что же касается скорострельной артиллерии, то у нее необходимо устанавливать какие-нибудь приспособления, препятствующие ночью в первый момент атаки придавать пушкам возвышение, при котором снаряды могли бы достигать района, определенного для сторожевых шлюпок.

Атака миноносцем «Луга» фрегата «Герцог Эдинбургский»

Во время атаки миноносца «Борго» зажгли электрические боевые фонари, но освещение было несистематично, и часть горизонта по корме фрегата «Герцог Эдинбургский» оставалась неосвещенной. Этим обстоятельством воспользовался другой миноносец «Луга» под командою капитана 2 ранга Александровского, который подкрался безукоризненно. Свисток о выпуске мины был подан в должное время и с надлежащей прицелкой мины по фрегату «Герцог Эдинбургский». Только после свистка, т. е. когда мина была уже выпущена, по миноносцу открыли огонь, и единственное обстоятельство, по которому фрегат «Герцог Эдинбургский» не был признан посредником выбывшим из строя, есть направление мины, как и в предыдущем случае, прямо по корме, т. е. при наименьшем шансе на успех, в особенности ночью при электрическом освещении, когда так обманчивы все расстояния.

При обсуждении, однако же, этого вопроса в собрании всех посредников решено было, ввиду отсутствия в правилах каких-нибудь указаний на разность оценки мин, пущенных перпендикулярно к борту и продольно, считать атаку миноносца «Луга» вполне успешной.

...Необходимость инструкции и тактических задач для миноносцев¹

Миноносцам велено было держаться по левую сторону адмирала, но они не поняли, что от них требуют прикрыться от чу-

¹ 18 августа состоялось учебное сражение между кораблями эскадры, обороняющей шхеры, и кораблями нападающей эскадры, стремившимися воспрепятствовать их выходу из шхер. Далее в отчете излагаются некоторые выводы из этого «сражения».

жих выстрелов бортами своих судов, и держались настолько далеко, что были вне защиты. В этом отношении надо отдать полную справедливость миноносцам обороняющей эскадры, которые все время были должным образом укрыты бортами своих судов. Когда сделан был сигнал миноносцам атаковать неприятеля, они должны бы были тотчас же кинуться в интервалы между своими судами, и тогда, едва высунувшись из-за линии кораблей, они уже были бы в благоприятных условиях выпускать мины в неприятеля при самом выгодном положении относительно его борта. Миноносцы пошли перед носом головного своей эскадры, и так как «Герцог Эдинбургский» был несколько впереди головного корабля противника, то миноносцы были в невыгодном условии для стрельбы своими минами. Миноносцы пошли не одновременно, а именно: два из четырех почему-то запоздали. Взаимное положение судов обеспечивало миноносцам их полную неприкосновенность до момента атаки, который выбран прекрасно в самое горячее время, но миноносцы не воспользовались тактическими преимуществами своего положения. Видимо, существует насущная потребность знакомить командиров миноносцев с тактическими приемами, которыми они должны руководствоваться, и с этой целью составить должную инструкцию и выработать ряд задач, которые должны проделывать миноносцы, чтобы командиры их могли усвоить себе необходимые приемы*.

Посредникам тем тяжелее делать этот упрек, что перед ними были четыре храбрых офицера, правда, что двое из них только за несколько дней поступили к эскадре, но другие два, лейтенанты Казимиров и Лилье, были привычные люди, которые по энергии и готовности на всякое трудное поручение неоднократно удостоивались похвал начальника эскадры.

Спуск ракеты в момент предполагаемого спуска мины

Приходится сделать еще одно заключение относительно минных атак и необходимости приблизить их, сколько возможно, к условиям действительности. Англичане, как известно из газет и печатных источников, при атаках на маневрах выпускают настоящие мины даже ночью, для чего у них приспособляется к минам светящийся состав. Это ведет к неизбежным потерям и может быть признано чересчур большой роскошью, но есть средство не столь дорогое, которое, однако же, дает хоть некоторый контроль над тем, что миноносцы стреляют минами с должной наводкой. Здесь говорится об обычае, существовавшем одно время в Черном море, пускать маленькую ракету, которая ставится под углом приблизительно в 30° к горизонту по направлению миного орудия. Было бы нехудо возобновить этот обычай, в противном случае бывает иногда, что миноносец, идущий в атаку на какое-нибудь судно, считает, что он окончил свое дело, когда приблизился и дал свисток, не поворачивая вовсе

свой миноносец или минный аппарат в положение, необходимое для минного выстрела.

Крейсер «Лейтенант Ильин» пошел в атаку одновременно с миноносцами и имел случай выпустить две мины в броненосную лодку «Чародейка».

...Необходимость тралами обследовать шхеры

При выходе с рейда, проходя белую вежу в расстоянии приблизительно 30 сажень, на фрегате «Герцог Эдинбургский» почувствовали легкое содрогание, видимо, фрегат прочертил своим фальш-килем по мели. Никаких признаков повреждения не обнаружено, но обстоятельство это и вообще частые случаи открывания в шхерах новых камней глубокоосидающими судами подтверждает ту мысль, что шхеры можно будет считать свободными для плавания глубокоосидающих судов только тогда, когда они будут во всю ширину осмотрены тралами, и нельзя не пожелать, чтобы был изобретен наиболее практический способ тралить фарватер и чтобы к этой работе было приступлено. Только после этого шхеры можно будет считать безопасными для глубокоосидающих судов и воспользоваться в военное время всеми преимуществами, которые они дают в руки обороняющихся...

Капитан 2 ранга *Молас 2-й*
Капитан 2 ранга *Давыдов 2-й*¹
Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 8270, лл. 277 об. — 296.
Подлинник.



¹ Капитаны 2 ранга Молас и Давыдов были помощниками С. О. Макарова в качестве посредника.

РАЗДЕЛ ВТОРОЙ

A decorative blue frame with ornate scrollwork and a central floral motif at the bottom. The text is centered within this frame.

**С. О. МАКАРОВ —
ГЛАВНЫЙ ИНСПЕКТОР
МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ
(1891 — 1894 гг.)
ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
В ОБЛАСТИ АРТИЛЛЕРИИ**

1891 — 1904 гг.



№ 16

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О НАЧАЛЕ
ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПОСТУ ГЛАВНОГО ИНСПЕКТОРА
МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ

19 октября — 1 ноября 1891 г.

Октября
19

1) Вступил в исполнение своих обязанностей, приняв дела от вице-адмирала Куприянова¹, который дал отзыв о всех служащих...

24

7) Капитан 2 ранга Иениш*. Прочитал с ним проект положения о дальномерном деле и просил его переделать несколько, а именно, чтобы ст[арший] арт[иллерийский] офицер был главным лицом и ему были подчинены младшие штурмана по этой части.

Я нахожу крайне рискованным отдать все дело старшему штурману, ибо при этом дело может пошатнуться, так как старший штурман не заинтересован в точности определения расстояния. Обещался прислать проект через неделю.

8) Просил капитана 2 ранга Иениша доставить перечень вопросов, которые возбуждены в составленном им руководстве по тактической части артиллерии, но еще не утверждены ни одним авторитетным учреждением...

Ноября
1

11) Был на Обуховском заводе. А. А. Колокольцев считает, что замок Кане наилучший и никаких затруднений при его выделке не встретится.

12) Он же несколько напуган прогибанием орудий в 35 калибров и говорит, что (лучше) далее

¹ С. О. Макаров был назначен и. о. главного инспектора морской артиллерии приказом по флоту и морскому ведомству № 595 от 8 октября 1891 г.

этой длины идти нельзя и что завод может делать при существующих станках не более 12-дм орудий 40 калибров. Считает, что не следует уменьшать крепость орудий, хотя давление газов в канале и будет уменьшено до 2300—2400 атмосфер.

13) Он, видимо, склонен к тому, чтобы принять 13¹/₂-дм орудие, один образец которого им изготовлен...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, лл. 14—16. Автограф.

№ 17

ИЗ ЗАПИСНОЙ КНИЖКИ С. О. МАКАРОВА С ЗАМЕТКАМИ ПО РАЗЛИЧНЫМ ВОПРОСАМ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ДЕЛА ВО ФЛОТЕ
29—30 октября 1891 г.

Дата		
Октябрь 29	9. Составить перечень калибров орудий, входящих в вооружение флота, с обозначением, какие из образцов приняты только нами и какие имеются также в военном ведомстве. 10. То же, снаряды. 11. То же, заряды и порох. 12. Просить А. Ф. *, чтобы он мне рассказал, как составляются таблицы стрельбы, подыскиваются учебные заряды и пр. Не тратится ли излишне порох и снаряды. Кто руководит этим делом?	Сделано.
Октябрь 30	13. Управляющий М[орским] м[инистерством] приказал подумать о том, чтобы приобретаемый для охраны тюленьего промысла пароход был вооружен самыми современными орудиями и ружьями. Орудия чтобы были со щитками. 14. Также подумать о том, успеет ли Обуховский завод приготовить пушки Кане своевременно или лучше для «Саратова» и «Орла» заказать и что для пароходов необходимо иметь артиллерию и во Владивостоке и в Севастополе. 15. По отношению к пироксилин[овым] снарядам с унитарным патроном требуется решить: 1) нельзя ли отказаться от мысли осматривать влажность пироксилина в снаряде; 2) можно ли допустить хранение снарядов, снаряженных пироксилином, с трубками и капсулами, подобно хранению малых патронов; 3) если нельзя не осматривать пироксилин, то не решить ли о принятии системы английской, где снаряд от патрона отделен...	Сделано. Сделано. Исполнено. Исполнено, было много путаницы. Решено не заказывать за границую. Просил И. М Дикова пис[ем]ом взять инициативу на себя. Состоялся журнал.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, лл. 1об.—2. Автограф.

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ ОБУХОВСКОГО
ЗАВОДА ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ А. А. КОЛОКОЛЬЦЕВУ
О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ ОРУДИЙНЫХ
УСТАНОВОК ДЛЯ НОВЫХ БРОНЕНОСЦЕВ

№ 1223

4 ноября 1891 г.

Милостивый государь Александр Александрович.

При обсуждении вопроса о системе орудийных установок для вновь строящихся броненосцев является необходимым прежде всего решить вопрос о типе самых орудий. Калибр их уже назначен управляющим Морским министерством, а именно — 12 дм. Что касается чертежа, по которому должны готовиться эти орудия, то приходится иметь в виду, что существующего у нас образца 12-дм орудия длиной в 35 кал[ибров] развивают при тяжелом снаряде и среднем давлении 2250 атм[осфер] начальную скорость всего в 1700 фут/[сек], каковую скорость нельзя признать достаточной. И хотя скорость эту возможно было бы несколько увеличить путем повышения давлений без опасения разрыва орудий, но неизбежное при этом развитие испарений и скорый износ пушки делают этот путь нежелательным, почему, по мнению Морского технического комитета, увеличение начальной скорости приходится достигать иным путем — увеличением длины канала орудия согласно желания, выраженного управляющим Морским министерством, до 45 калибров, но не увеличивая при этом его веса, а скорее уменьшая этот вес в интересах судостроения и морских качеств судов, и имея в виду проект 9-дм орудия в 35 калибров сухопутного ведомства, который показывает, что такое облегчение орудий не представляется невозможным*.

Предварительно, [до] заседания, имеющего быть по этому вопросу в Комитете, сообщаю о вышеизложенном вашему превосходительству на предмет обсуждения этого дела со стороны заводской техники, причем присовокупляю, что к новым орудиям было бы желательно применить поршневой затвор системы Кане и, вместе с тем, прошу вас не отказать прибыть в заседание 14-го сего ноября к часу дня, пригласив с собой техников вверенного вам завода, кого признаете нужным.

Примите уверения в совершенном моем почтении и преданности

Контр-адмирал Макаров

№ 19

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О НЕОБХОДИМОСТИ
РАЗРАБОТКИ ПРИБОРА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СТРЕЛЬБОЙ
ИЗ СКОРОСТРЕЛЬНЫХ ОРУДИЙ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

12 ноября 1891 г.

...Лейтенанту Яковлеву. Просил его подумать и изобрести прибор для удержания скорострельных орудий, поставленных на уровне моря в горизонтальном положении, так чтобы во время ночной минной атаки оставалась только наводка горизонтальная...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, лл. 16об.—17.
Автограф.

№ 20

ИЗ ЗАПИСНОЙ КНИЖКИ С. О. МАКАРОВА О НЕОБХОДИМОСТИ
ИЗУЧЕНИЯ КОМАНДНЫМ СОСТАВОМ ФЛОТА ТАКТИЧЕСКИХ
ПРАВИЛ УПРАВЛЕНИЯ КОРАБЛЕМ В БОЮ

13 ноября 1891 г.

Дата		
...Ноябрь 13	54. Надо, чтобы все командиры знали тактические правила для управления кораблем в бою и для этого устроить курсы, подобно тому как в армии для капитанов, обязательные для всех перед поступлением в старшие офицеры и командиры судов 3 ранга...	Соображен[ия] по сему предмету представ[лены] мною при отчете о комплектации суд[ов] офицерами.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, л. 5. Автограф.

№ 21

ИЗ ЗАПИСНОЙ КНИЖКИ С. О. МАКАРОВА
О ВЕНТИЛЯЦИИ ОРУДИЙНЫХ БАШЕН *

9 декабря 1891 г.

...83. Чтобы удалять из башен дым и газы бездымного пороха, полезно в башню нагнетать воздух. Не может ли это служить также [для того], чтобы выбросить все горящие части из пушки? Не лучше ли продувать струей сжатого воздуха?..

90. Не следует ли ввиду бездымного пороха и высокой температуры газов бездымного пороха нагнетать воздух в башни?

91. Попробовать продувание канала после выстрела воздухом...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, лл. 6 об.—7.
Автограф.

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА В ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ШТАБ
О ПОДГОТОВКЕ ДЛЯ ФЛОТА ОФИЦЕРОВ-Артиллеристов *

№ 1410

9 декабря 1891 г.

В настоящее время на очереди стоит пересмотр положения об Учебно-артиллерийской команде, начатый моим предшественником около двух лет тому назад. Проект нового положения уже составлен, рассылался для просмотра разным лицам и подвергался обсуждению. Теперь предстоит окончательно редактировать это положение, но ранее, однако же, чем приступить к этому делу, необходимо установить общие принципы относительно распространения на флоте познаний по артиллерии.

Комиссия для пересмотра комплектации судов офицерами наметила по артиллерии 4 рода обязанностей, требующих специальной подготовки:

- 1) Старший артиллерийский офицер.
- 2) Заведующий гальванической стрельбой.
- 3) Батарейный или башенный командир
- и 4) Командующий артиллерией.

Комиссия не входила в детальное рассмотрение способа подготовки офицеров к исполнению вышеприведенных обязанностей, ибо дело это требует многостороннего обсуждения. Вообще же комиссия полагала, что старший артиллерийский офицер должен готовиться, как и теперь, в течение года; курс же батарейных командиров может быть сокращенный без летнего плавания на Учебно-артиллерийском отряде. Относительно заведующих гальванической стрельбой существует два взгляда, а именно: а) что им надо преподавать полный курс Артиллерийского офицерского класса и б) что им можно преподавать сокращенный курс, но с летними занятиями на Учебно-артиллерийском отряде.

Что касается командующих артиллерией на судах, то комиссия вообще высказалась, что на эти места надо назначать из числа старших лейтенантов на судне; что каждый офицер, рассчитывающий быть командиром, должен уметь пользоваться артиллерией своего корабля, и что с этой целью необходимо установить для всех офицеров в известный период службы слушание некоторого курса стрельбы и управления кораблем в бою. Высказывались мнения, что курс этот может быть установлен без вступительного и выпускного экзамена.

На один из первых трех курсов полезно, чтобы офицер поступал приблизительно на 4—6-ом году службы в офицерских чинах, на курс же командующего артиллерией — на 10—12-ом году службы.

Прошу Главный морской штаб не оставить меня уведомленным: будут ли в общих чертах одобрены предлагаемые сообра-

жения с тем, чтобы при редактировании нового положения составить его согласно действительным потребностям флота¹.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1891 г., д. 31,
лл. 375—377. Отпуск.

№ 23

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА ОБ ОСМОТРЕ ИМ ЗАВОДА БЕЗДЫМНОГО ПОРОХА ВОЕННОГО ВЕДОМСТВА

17 декабря 1891 г.

...Был на заводе бездымного пороха.

Мне казалось, что они показывают все откровенно, но когда я спросил ген[ерала] Каминского, какую именно часть дела они считают секретною, то ген[ерал] Каминский сказал мне, что собственно секретную часть они мне не показали, ибо она состоит в соотношении частей. Тут, очевидно, генерал говорил общими словами, так что я не понял, есть ли действительно секрет или такого нет и за секрет можно признать приобретенное ими путем продолжительной работы умение производить различные манипуляции.

Мне показалось, что все это дело обставляется мистификациями, потому что они не желают, чтобы мы имели своего завода, и при угрозе построить его они согласятся на разные уступки, но надо, чтобы они согласились допустить, что мы можем сами предлагать различные пороховые комбинации и что они обязаны исполнять их по мере сил. Надо без сомнения требовать, чтобы наш офицер был на заводе, и на это они соглашаются. Все же самое лучшее в прибавок ко всему поскорее построить или, лучше, закончить постройку нашего завода. Это не только нам будет лучше, но и, кроме того, их подвинтит скорее двигаться вперед.

Вообще считаю, что люди, приставленные к бездымному пороху, имеют скромные изобретательские таланты, и если мы будем ждать, пока они дощупаются до пороха для больших орудий, то пройдет очень много времени бесполезно...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, л. 18. Автограф.

¹ Главный морской штаб в ответ на это отношение просил прислать проект положения об Учебно-артиллерийской команде, чтобы «можно было видеть предполагаемые проектируемым четырем должностям обязанности» и выяснить, «не встретится ли затруднений, когда будет четыре должности» для их замещения (№ 16338 от 14 декабря 1891 г.). 19 декабря 1891 г., препровождая в Главный морской штаб проект положения, С. О. Макаров писал, что «ввиду того, что от правильного пользования артиллерийскими силами корабля будет много зависеть исход боя, желательно, чтобы все офицеры прослушивали некоторый курс»... (см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1891 г., д. 31, лл. 413, 421—422).

№ 24

ИЗ ЗАПИСНОЙ КНИЖКИ С. О. МАКАРОВА
О СООТНОШЕНИИ МЕЖДУ ВООРУЖЕНИЕМ СУДОВ
И ИХ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕМ

4 января 1892 г.

...114. Надо составить расчет, какой процент составляет артил[лерия] на всех новейших судах, и тогда соответственно этому выработать постановление, что на каждом корабле должно быть столько артиллерии, сколько практически можно ее установить, так что на артиллерию и мины надо давать известный процент от водоизмещения, какого бы размера корабль ни был. Размер корабля определяется его ходом и районом действия. Затем, если желают придать броню, то на каждую тонну брони надо прибавить столько же тонн водоизмещения, которые распределяются в некоторой пропорции по всем предыдущим весам. Каждому ходу надо придать известное отношение длины к ширине...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, лл. 8 об.—9.
Автограф.

№ 25

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА ОБ ОБСУЖДЕНИИ
СОВМЕСТНО С Д. И. МЕНДЕЛЕЕВЫМ И И. М. ЧЕЛЬЦОВЫМ
ВОПРОСА О РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ ТИПОВ
БЕЗДЫМНОГО ПОРОХА¹

15 января 1892 г.

...Совещание у упр[авляющего] М[орским] министр[ерством] Технического комитета по артиллерии, вместе с профессором Менделеевым, И. М. Чельцовым и Л. Г. Федотовым. Пришли к заключению:

¹ 14 декабря 1891 г. Д. И. Менделеев докладной запиской сообщил Н. М. Чихачеву о результатах работ Научно-технической лаборатории Морского ведомства по изучению различных типов бездымного пороха и о необходимости для успешного проведения дальнейших исследований решения двух вопросов:

«1) Предполагается ли устраивать для надобностей флота новый небольшой завод бездымного пушечного пороха?»

2) Ввиду... различия двух типов бездымного пороха нельзя ли ныне, на первое время, ограничиться одним типом?»

Единовременное сравнительное исследование обоих типов сильно усложняет задачи Лаборатории и отдалает время решения некоторых первичных вопросов».

На докладной записке имеется следующая пометка С. О. Макарова: «Управляющий Морским министерством приказал сделать совещание в Техническом комитете о том, каких сортов пороха следует выписать для пробы, а потом на праздниках собраться у него для решения различных вопросов о бездымных порохам. 19 декабря [1891 г.]

С. Макаров».

Записка Д. И. Менделеева хранится в ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1891 г., д. 41, лл. 162—163.

1) что в Лаборатории первоначально разрабатывать пироксилиновые сорта, на которые и обратить внимание;

2) управляющий Морс[ким] м[инистерством] склоняется к устройству небольшого завода при пироксилиновом заводе, чтобы выделять бездымный порох как нитроглицериновый, так и пироксилиновый. Докладывал, что лучше на W дамбе или на огороде; но управляющий М[орским] м[инистерством] показал на берег. Это место заливаается при наводнениях, но если только это будет не опасно для домов, то, естественно, это будет наилучшее место...¹

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, л. 19 об. Автограф.

№ 26

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА В ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ШТАБ О СОСТАВЛЕНИИ ПРОГРАММ И УЧЕБНЫХ ПОСОБИИ ДЛЯ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ОФИЦЕРСКОГО КЛАССА

№ 73

20 января 1892 г.

До настоящего времени учебники по предметам курса Артиллерийского офицерского класса были литографированные и составлялись ежегодно преподавателями класса во время прохождения курса, и хотя по действовавшему до сих пор «Положению об Учебно-артиллерийской команде» должны были бы предварительно рассматриваться Морским техническим комитетом, но в действительности иметь фактический контроль над ними почти не было возможности, так как приходилось их спешно литографировать во время самого чтения лекций. Результатом этого порядка часто являлось несоответствие учебников своему назначению, и замечания экзаменных комиссий не всегда достигали цели.

Сознавая это, комиссия под моим председательством, производившая осенью минувшего года теоретический экзамен слушателям Класа, в отчете своем высказала, что по вопросу о руководствах для Класа следует принять такой порядок: а) Артиллерийский класс, руководствуясь указаниями комиссии и своими соображениями, при участии бывшего заведующего Класом полковника Кроткова должен составить теперь же программы предметов для будущего 1892/93 учебного года, которые Комитет мог бы утвердить на несколько лет вперед; б) каждый предмет может быть разделен на две части: 1) часть неменяющуюся и 2) часть не вполне установившуюся. Первая часть могла бы быть напечатана в таком виде, чтобы служить не только учебником в Класе, но и руководством на службе; вторая же часть, представляющая предмет в том переходном положении, в каком

¹ В результате этого совещания был составлен соответствующий журнал МТК по артиллерии (№ 6 от 21 января 1892 г.— См. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1892 г., лл. 21—22).

его застал учебный год, должна по-прежнему литографироваться на один или на два года; в) печатание допускать не иначе, как по просмотре курса — предварительно заведующим обучением, а затем Морским техническим комитетом, и г) для ускорения дела, как то принято в Минном классе, печатать каждый предмет по частям по мере того, как каждая часть будет обработана.

О предназначенном, как изложено выше, порядке составления и издания руководства я сообщил начальнику Учебно-артиллерийской команды прилагаемым при сем в копии предписанием от 15 ноября минувшего года № 1269, а по утверждении этого порядка резолюцией управляющего Морским министерством на отчете упомянутой выше комиссии я уведомил о том начальника Команды предписанием от 14 декабря № 1442, копия с которого также к сему прилагается.

Во исполнение этого при рапорте от 14-го сего января № 213 начальником Команды представлены: 10 программ учебных предметов на 1892/93 год, объяснительная к ним записка и выписка из протокола учебного совета Команды от 23 декабря. При этом начальник Команды приводит свое мнение, что составителями курсов должны быть преподаватели соответствующих предметов в Классе.

Ввиду статьи II приказа по морскому ведомству от 21 декабря минувшего года за № 149 и согласно пунктов 7 и 8 объявленных при этой статье правил все представленные при рапорте капитана 1 ранга Ивашинцова документы имею честь при сем препроводить по принадлежности в Главный морской штаб, причем присовокупляю, что скорейшее рассмотрение программ, а затем и самых курсов Класса, представляется, по моему мнению, делом насущной необходимости, дабы успеть составить руководства и напечатать к весне сего года, так чтобы с началом учебных занятий, осенью, проходить курсы уже по этим руководствам.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1892 г., д. 30,
лл. 11—12. Отпуск.

№ 27

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ГЛАВНОМУ МЕДИЦИНСКОМУ
ИНСПЕКТОРУ ФЛОТА В. С. КУДРИНУ О НЕОБХОДИМОСТИ
ИССЛЕДОВАНИЯ ВЛИЯНИЯ СТРЕЛЬБЫ ИЗ ДАЛЬНОБОЙНЫХ
ОРУДИЙ НА ЗДОРОВЬЕ ОРУДИЙНОЙ ПРИСЛУГИ**

9 апреля 1892 г.

Милостивый государь Владимир Сергеевич.

Морскому техническому комитету иногда приходится обсуждать вопросы о том, могут ли в некоторых местах поблизости к дулу стреляющего орудия находиться безвредно для здоровья

люди. По этой части мы не имеем никаких указаний, которыми можно бы было руководствоваться. При испытании эскадренных броненосцев «Император Николай I» в минувшем году и «Император Александр II» в 1890 г. ставили в сомнительные места баранов. Выстрелы из орудий, по-видимому, не повлияли на их здоровье, тем не менее, все еще существует опасение держать в этих местах людей.

Если вы потребуете к себе медиков с вышеназванных броненосцев, то они могут доложить вашему превосходительству о подробностях этого дела.

Ввиду того что правильное решение подобных вопросов весьма важно не только что относительно уже построенных судов, но также и в отношении новых проектов, я считаю, что было бы весьма полезно разработать какие-либо приспособления, которые помогали бы, исходя из практических опытов с различными животными или измерений по соответствующим инструментам, правильно решать подобные вопросы, не подвергая людей никакому риску. Не признаете ли вы со своей стороны полезным подобную тему предложить на конкурс и в случае вашего согласия не найдете ли удобным поручить кому-нибудь из известных вам лиц составить задание конкурса, которое желательно бы было предварительно [до] утверждения просмотреть в Комитете?

Пользуясь случаем, прошу вас принять уверение в совершенном моем почтении и преданности¹.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1892 г., д. 52,
лл. 2—3. Отпуск.

№ 28

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА ПО ЖУРНАЛУ ПОДКОМИССИИ, РАЗРАБАТЫВАВШЕЙ ПРОЕКТ ПРАВИЛ О ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИНАХ²

19 ноября 1892 г.

Чтобы поставить судостроение в России в такие условия, при которых судовладельцы строили бы корабли в России, а не за границей, подкомиссия постановила, что размер таможенной по-

¹ 29 апреля 1892 г. В. С. Кудрин сообщил К. П. Пилкину, что им поручено заняться возбужденным в письме С. О. Макарова вопросом старшему врачу 9-го флотского экипажа Р. Гловецкому, которым и разработана программа исследования (ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1892, д. 52, лл. 7—8). В этом же деле находится и переписка С. О. Макарова с Гловецким и другими лицами, связанная с организацией и проведением необходимых опытов и наблюдений.

² Указанные правила были окончательно подготовлены и утверждены 27 апреля 1898 г.

шлины должен быть увеличен почти в 5 раз против существующего размера. Такая огромная пошлина едва ли может быть установлена, что же касается до поощрения в том же размере в виде премий на строящиеся корабли, то хотя таковые и могут помочь судостроению, но они вызывают значительные расходы казны, не обеспечивая того, что выстроенные корабли будут иметь русские экипажи.

На основании вышесказанного я полагаю, что решение вопроса о поощрении судостроению надо искать в выдаче некоторой поименной платы судам, построенным в России, плавающим с русскими командами и перевозящим грузы между русскими и иностранными портами.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 103, лл. 1—2. Черновой автограф.

№ 29

ИЗ ЖУРНАЛА МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ПО КОРАБЛЕСТРОЕНИЮ С ЗАМЕЧАНИЯМИ С. О. МАКАРОВА О ПРИНЦИПАХ БРОНИРОВАНИЯ ВОЕННОГО КОРАБЛЯ¹

№ 156

23 ноября 1892 г.

...*Контр-адмирал Макаров*: Действительная защита орудий тогда только может быть достигнута, когда орудия сосредоточены в одном месте; в противном же случае, если они разбросаны по всему борту, то протяжение борта так велико, что защита их невозможна, и их для того и разбрасывают, чтобы оставить небронированными. Оконечности судна лучше защитить броневой палубой, отказавшись от защиты их вертикальной броней. Вертикальную машину, выступающую на 8 фут выше грузовой ватерлинии, нельзя оставить при защите ее 8-дюймовой броней. Непремено должна быть горизонтальная машина, если же для продолжительных переходов непременно нужна вертикальная машина, то следует разделить ее на две отдельные части, из них одна для боя — горизонтальная, скрытая под грузовой ватерлинией, и другая небольшая — вертикальная, для крейсерства с экономическим ходом. Эта последняя по своим размерам не будет выходить выше грузовой ватерлинии...

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1892 г., ч. II, лл. 212об.—213. Подлинник.

¹ Замечания были сделаны С. О. Макаровым во время обсуждения вопроса об усилении бронирования проектируемого крейсера типа «Рюрик».

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА ГЛАВНОМУ ИНСПЕКТОРУ
КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ Н. А. САМОЙЛОВУ С ПРОСЬБОЙ ПРИСЛАТЬ
СВЕДЕНИЯ О ДИФФЕРЕНТЕ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА
„ТРИ СВЯТИТЕЛЯ“ И ОТВЕТ Н. А. САМОЙЛОВА

№ 2161 и 71

23 ноября 1892 г. и 30 января 1893 г.

Содержание требуемого сведения	Отметка
<p>Для вычисления высот башенных прицелов необходимо знать, какой угол составляет ось башни с грузовой ватерлинией, поспею прошу покорнейше Николая Андреевича¹ сообщить мне эти сведения относительно башен броненосца «Три святителя», присовокупив, какому дифференту соответствует грузовая ватерлиния и предполагается ли, что броненосец будет вступать в бой при этом или близком к этому дифференту.</p> <p>Если со временем обнаружатся какие-либо причины к изменению боевого дифферента корабля, то прошу Николая Андреевича не отказать сообщить их.</p> <p>Для артиллерийских целей было бы самое выгодное, чтобы ось башни имела нормальное положение к горизонту моря и, так как броненосец на ходу меняет свой дифферент, то, желая разделить ошибку², полезно, чтобы ось башни была вертикальна при средних ходах, так чтобы отклонениями в разные стороны на «стоп машина» и полном ходу можно было пренебречь.</p> <p>И. д. главного инспектора артиллерии контр-адмирал <i>Макаров</i></p> <p>Резолюции С. О. Макарова: «А. Ф. Бринку. К вопросу о башенных прицелах; и прошу помочь мне наметить, какие опыты можно бы было произвести, чтобы определить перемену дифферента от хода. Надо спросить минный отдел, они, кажется, изучили эти вопросы применительно к миноносцам. 1 февраля 1893 г.</p> <p>Ш[табс]-к[апитану] Берсеневу. Я вам продиктую программу опытов для выяснения перемен в дифференте с переменной в ходе³. 26 февраля 1893 г.</p> <p>ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 18, лл. 52—52а. Подлинник.</p>	<p>На броненосце «Три святителя» ось башни составляет прямой угол с плоскостью грузовой ватерлинии. Грузовая ватерлиния соответствует осадке судна на ровный киль, без дифферента, и предполагается, что броненосец будет вступать в бой с небольшим дифферентом, или же и вовсе не имея дифферента и достигая равномерной осадки оконечностей затоплением таранного и кормового отделений, как это принято на некоторых английских судах.</p> <p>Величина дифферента, получаемого броненосцем при средних скоростях хода, весьма неопределенна, и для правильного заключения об этом предмете не имеется точных опытных данных с других судов.</p> <p>Главный инспектор кораблестроения <i>Н. Самойлов</i></p> <p>С. М[акаров]</p> <p>С. М[акаров]</p>

¹ Н. А. Самойлова.² Так в документе.³ См. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 18, л. 130.

**ПРЕДПИСАНИЕ С. О. МАКАРОВА ЛЕЙТЕНАНТУ А. И. СТЕПАНОВУ
ОБ ИЗУЧЕНИИ ВОПРОСА О ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ДЛЯ ДЕСАНТНОЙ МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ ПРАВИЛ
И НАСТАВЛЕНИЙ ПОЛЕВОЙ АРТИЛЛЕРИИ ***

№ 2159

24 ноября 1892 г.

Прошу вас совместно с лейтенантом Ивковым обсудить вопрос, не можем ли мы для некоторых действий десантных орудий принять подлинные правила, инструкции и уставы полевой артиллерии.

Было бы весьма удобно, если бы мы могли так поступить, причем, однако же, объявляя к руководству приказом некоторые сухопутные инструкции, упоминать, что параграфы такие-то для наших артиллерийских офицеров знать не обязательно и что там, где говорится в сухопутном учении наводчик, надо понимать — комендор, и т. п. Другими словами, желательно дать правила, наставления и пр. сухопутные, но оговорить их должным образом или дать поправку красными чернилами.

Такого рода мероприятия назначаются не для того, чтобы сократить расходы на издание, которые ничтожны, а для того, чтобы без надобности не делать розни и дать возможность при необходимости в той же книжке найти более подробные наставления.

Прошу вас дать мне ваш отзыв, не стесняясь высказанными здесь соображениями, а иметь лишь в виду пользу дела.

Ваше «Командование батареей на берегу» я прочитал, но не могу еще дать своего отзыва.

И. д. главного инспектора морской артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1892 г., д. 23,
лл. 48—49. Черновой автограф.

**ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА В ГЛАВНОЕ АРТИЛЛЕРИЙСКОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ОБ ОКАЗАНИИ СОДЕЙСТВИЯ
ЛЕЙТЕНАНТАМ А. И. СТЕПАНОВУ И Г. А. ИВКОВУ
В ИЗУЧЕНИИ ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ДЛЯ ДЕСАНТНОЙ МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ ПРАВИЛ
И НАСТАВЛЕНИЙ ПОЛЕВОЙ АРТИЛЛЕРИИ ***

№ 2954

28 ноября 1892 г.

Для достижения возможно большего однообразия с сухопутной артиллерией в командных словах и способе пользования десантной артиллерией на берегу в начале настоящего года окончившие курс в Кронштадтском арт[иллерийском] офиц[ерском]

классе лейтенанты Степанов и Ивков были назначены в офицерскую артиллерийскую школу в Царском Селе, где и окончили осенью сего года установленный курс.

Обоим вышеназванным офицерам поручено в настоящее время составление необходимых для десантной артиллерии правил и руководств, и они уже представили и[справляющему] д[олжность] гл[авного] и[нсpectorа] м[орской] ар[тиллерии] выработанные ими главные основания этих правил.

Морской технический комитет имеет в виду, что морским командам, по краткости срока обучения, нельзя дать такие познания по действию артиллерии на суше, которыми обладают сухопутные артиллеристы, и потому нет возможности принять полностью все инструкции и руководства, которые имеются по сему предмету.

Необходимо отличить главное от второстепенного, и для правильного решения вопросов МТК¹ желал бы пользоваться содействиями² одного из лиц, хорошо знакомых с действиями полевой артиллерии.

И. д. главного инспектора морской артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1892 г., д. 23,
лл. 50—51. Черновой автограф.

№ 33

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О НЕОБХОДИМОСТИ ОДНООБРАЗИЯ АРТИЛЛЕРИЙСКИХ СИСТЕМ НА КОРАБЛЯХ

6 декабря 1892 г.

...До сего времени не требовалось, чтобы пушки были совершенно одинаковы, так чтобы можно было их с одного судна переносить на другое. Хочу установить это однообразие. Теперь, в случае переноса пушки с одной установки на другую, они не придутся. Необходимо однообразие и, если возможно, то достичь его даже по отношению к сух[опутному] вед[омству]... *

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 60, л. 22. Автограф.

¹ Морской технический комитет.

² Так в документе.

№ 34

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ КОМИССИИ МОРСКИХ АРТИЛЛЕРИЙСКИХ ОПЫТОВ КОНТР-АДМИРАЛУ К. К. ДЕЛИВРОНУ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТАБЛИЦЫ СРЕЛЬБЫ

№ 113

15 января 1893 г.

Таблицы стрельбы до настоящего времени вычислялись только до 30—40 кабельтов, тогда как углы возвышения и начальные скорости дают возможность стрелять и на большие дистанции. Посему необходимо таблицы стрельбы вычислять для всех дистанций в пределах наибольших углов возвышения, допускаемых станками. Прошу зависящего распоряжения о том, чтобы в возможно непродолжительном времени вычислены были дополнительные таблицы для всех дистанций, на которых можно стрелять при углах возвышения до 20°. Таблицы эти первоначально прошу сделать для 6-дм [орудий] в 35 калибров, снарядами в 101 фунтов, при начальной скорости 2117 фут и для 12-дм орудий в 35 калибров длиною при снаряде в 810 фунтов и начальной скорости 2090 фут. *

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 3,
л. 1. Черновой автограф.

№ 35

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА ГЛАВНОМУ КОМАНДИРУ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА И ПОРТОВ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Н. В. КОПИТОВУ ОБ ОЗНАКОМЛЕНИИ ОФИЦЕРОВ ФЛОТА С НОВОЙ ЛИТЕРАТУРОЙ ПО АРТИЛЛЕРИИ

№ 431

12 февраля 1893 г.

Милостивый государь Николай Васильевич.

Согласно 129 ст., кн. 1, части II Свода морских постановлений, по продолжению 1892 г., главный инспектор морской артиллерии обязан заботиться о развитии между служащими в морском ведомстве полезных познаний по артиллерии, для чего и указывать на соответствующие сочинения, распространять и издавать их. Посему в тех случаях, когда мне удастся, я стараюсь достать различные, даже не находящиеся в продаже иностранные книги, которые было бы желательно по возможности делать известными офицерам, окончившим курс в Артиллерийском офицерском классе...¹

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 16,
л. 43. Черновой автограф.

¹ Опущен конец письма, не имеющий отношения к теме публикации.

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ
ОБУХОВСКОГО ЗАВОДА
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТУ А. А. КОЛОКОЛЬЦЕВУ
ОБ ИЗГОТОВЛЕНИИ ПРОБНЫХ ИЗОБРЕТЕННЫХ ИМ
БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ НА СНАРЯДЫ

№ 431/459

15 февраля 1893 г.

При испытании конкурентных плит осенью минувшего года на батарее Комиссии морских артиллерийских опытов выяснилось, что путем цементования и закалки плит их поверхностям можно придать такую крепость, что снаряды, которые до сих пор были в состоянии не только пронизывать плиты толщиной в $1\frac{1}{2}$ раза больше своего диаметра, но и сохраняли еще значительный запас энергии, теперь разбиваются на мелкие куски.

Так как при испытании весьма сильно закаленных плит в Англии выяснилось, что деформация снаряда происходит главным образом в первый момент соприкосновения вершины снаряда с весьма закаленным слоем плиты, то есть основание предполагать, что если бы поверх закаленного слоя имелся бы хотя небольшой толщины слой из более вязкой массы, то снаряды не будут столь сильно деформироваться, так как головная часть будет работать, уже будучи как бы сжатой в вязком металлическом обруче, который и удержит снаряд от разрушения.

Ввиду этого Комитет полагает, что нельзя ли, приставляя к головной части снаряда наконечник из мягкой тягучей стали, получить то же действие, которое приписывается листу мягкого железа, приставленному к броне.

По докладу о сем управляющему Морским министерством его высокопревосходительство разрешил приспособить к трем 6-фунтовым стальным снарядам Путиловского завода стальные накладки, о чем и было сообщено Главному управлению кораблестроения и снабжений с просьбой предложить вверенному вашему превосходительству заводу выполнить означенную работу, выработав предварительно по соглашению с Комитетом форму и способ укрепления таких накладок. Так как эти накладки, ранее приспособленные к 6-дм снарядам, было бы желательно испытать в применении к 47-мм гранатам, МТК при сем препровождает для соображений чертеж № 2460 накладки из мягкой стали, прикрепляемой к головной части 47-мм стальной гранаты и просит распоряжения вашего превосходительства о приспособлении таких накладок из никелевой стали к нескольким 47-мм стальным гранатам и доставлении их затем на батарею КМАО¹ для испытания.

За председателя Морского технического комитета
контр-адмирал Макаров

¹ Комиссии морских артиллерийских опытов.

Р. С. При вставлении снарядов в каналы орудий наконечники временно будут удерживаться тем, что их будут ставить на резиновый клей.

О доставлении 4 снарядов 47-мм сообщено председателю Комиссии морских артиллерийских опытов*.

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 6,
лл. 34—36. Отпуск.

№ 37

**ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА ЗАВЕДУЮЩЕМУ
ВОЕННО-МОРСКИМ УЧЕНЫМ ОТДЕЛОМ ГЛАВНОГО
МОРСКОГО ШТАБА КАПИТАНУ I РАНГА Н. Н. ЛОМЕНУ
С ЗАМЕЧАНИЯМИ НА ЗАПИСКИ ПО КУРСУ
«ТАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ»
АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ОФИЦЕРСКОГО КЛАССА**

№ 580

23 февраля 1893 г.

Милостивый государь Николай Николаевич.

В заседании, происходившем 18 февраля в кабинете его высокопревосходительства управляющего Морским министерством, и в записке без подписи, которую вы мне передали, высказано несколько замечаний против одной части записок по курсу «Тактическая часть морской артиллерии», а именно «О маневрировании в морском бою».

Сущность замечаний сводится к следующему:

1) Курс не полон, составитель курса не дает ответов на все поставленные им вопросы и разбирает по преимуществу только случаи простые, т. е. стрельбу по неподвижной цели.

Совершенно присоединяюсь к этому мнению и полагаю, что надо бы обсудить дело, как его поправить, т. е. кому поручить дальнейшее развитие дела. По сие время работал по преимуществу капитан 2 ранга Иениш 2-й, и ему мы обязаны за эти первые начинания, но дело много выиграет, если, кроме Иениша, будут прибавлены и другие лица.

2) Тактика морская одна.

Я всегда был такого мнения, но думаю, что эту тактику для изучения надо разделить на три или более частей, охватывающих различные рода оружия, как-то: артиллерия, мины, таран, миноноски и пр. Труд капитана 2 ранга Иениша 2-го касается одной части этого дела, именно артиллерийской; желательно, чтобы были найдены подражатели Иенишу, которые разобрали бы условия минной части и другие, тогда можно будет надеяться, что обобщение даст одно целое.

3) Глава 3 — «О циркуляции» — к тактической части не относится

Если бы законы циркуляции, качки и прочего преподавались бы с должной подробностью в Морском корпусе, то можно бы было в курсе тактики ограничиться лишь ссылками, но, так как офицер, слушающий курс, не знает этого, то необходимо пока о циркуляции и качке говорить в курсе.

4) Много формул, затемняющих дело.

Без формул обойтись невозможно, формулы представляют легчайшее средство подробно разобрать предмет по его составным частям, формулами же предполагается решать вопросы в бою, а для людей, не привыкших обращаться с формулами, надо дать толкования понятным им языком. Надо иметь в виду, что курс писан для учащихся, и их надо приучать к правильному методу мышления. Математическая подготовка в Морском корпусе гораздо выше теперь, чем прежде, и молодые офицеры легко справляются с формулами, в чем вы убедитесь легко, если дадите себе труд присутствовать на экзаменах в Артиллерийском офицерском классе...¹

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 29,
лл. 28—29. Черновой автограф.

№ 38

ИЗ ДОКЛАДНОЙ ЗАПИСКИ С. О. МАКАРОВА
УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ МИНИСТЕРСТВОМ
АДМИРАЛУ Н. М. ЧИХАЧЕВУ ОБ ОТПУСКЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ АССИГНОВАНИЙ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ
УЧЕБНЫХ ПОСОБИИ И ДРУГИЕ НУЖДЫ
Артиллерийского офицерского класса

№ 711

7 марта 1893 г.

Ваше высокопревосходительство неоднократно обращали внимание на неохотное поступление офицеров слушателями в Артиллерийский офицерский класс, вследствие чего случалось даже зачислять их в этот класс помимо собственного их желания.

По совещании с начальником Учебно-артиллерийской команды я убедился, что причина этого заключается не в нежелании офицеров учиться и не в трудности вступительного экзамена и самого курса, а преимущественно в затруднительности хорошо усвоить этот курс при бедности учебных пособий. Развитие материальной части морской артиллерии и преобразование курса из двухгодичного в одногодичный настоятельно требуют

¹ Опущен конец письма, в котором Макаров сообщает о направлении Ломену документов, на которые им сделаны замечания.

увеличения денежных средств Класса, чтобы поставить дело обучения в надлежащие условия.

Между тем общий вопрос об увеличении этих средств остается без решения ввиду производящегося пересмотра положения об Артиллерийском классе. Единовременный отпуск сумм на ту или другую частную потребность Класса также в большинстве случаев оказывается неисполнимым: сравнение расходов на обучение чинов флота артиллерийскому и минному делу показывает, что в отношении денежной поддержки минное обучение поставлено в условия несравненно более выгодные, нежели артиллерийское...¹

Разница не в пользу артиллерийского обучения получается разительная, если принять во внимание, что число офицеров, обучаемых в Артиллерийском и Минном классах, почти одинаково, а материальная часть артиллерийского дела значительно превосходит таковую минного дела. Очевидно, Минный класс создавался в более благоприятных условиях.

По мнению начальника Учебно-артиллерийской команды, отпускаемую команде сумму на обучение нижних чинов при крайне экономном и умелом расходовании можно признать достаточною. Офицерский же Артиллерийский класс нуждается в следующих дополнительных ассигнованиях:

1) на ремонт и приобретение моделей, приборов, чертежей, специальных книг для библиотеки, на ремонт и приобретение классной мебели, на канцелярские расходы и на все прочие учебные и хозяйственные нужды отпускаемую сумму в 1500 р. увеличить до 3000 р. в год,

и 2) назначить ежегодно 3226 р., по образцу Минного класса, на вспомогательный личный состав...²

Таким образом, требуется средства Артиллерийского офицерского класса увеличить всего на 4726 р. в год.

Представляя о сем, имею честь ходатайствовать перед вашим высокопревосходительством: не признается ли возможным удовлетворить настоятельные нужды Артиллерийского класса включением вышеприведенного добавочного кредита в новое положение о Классе, а до тех пор отпуском той же суммы из каких-либо других источников.

В виде временной меры, быть может, оказалось бы возможным перечислить теперь же в распоряжение Артиллерийского Класса около половины этой суммы, т. е. до 2500 р., с тем, чтобы Класс мог употребить эти деньги в текущем году на самые

¹ Опущены не имеющие существенного значения для темы публикации данные о материальном обеспечении «минного» образования.

² Опущены не имеющие существенного значения для темы публикации сведения о предполагаемом распределении средств на содержание личного состава.

неотложные свои потребности и начать осенью новый учебный курс при обстоятельствах, более благоприятных для обучения, чем доньше. С будущего же года желательно отпускать полностью 4746 р.¹

И. д. главного инспектора морской артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 29,
лл. 80—81. Отпуск.

№ 39

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА К. К. ДЕЛИВРОНУ ОБ ИСПЫТАНИИ БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ

11 марта 1893 г.

Препровождая при сем два наконечника к 47-мм снарядам, присовокупляю, что по испытании механических качеств никелевой стали, из которых они приготовлены, оказалось, что упругое сопротивление = 3500 атм., сопротивление разрыву = 5700 атм., при удлинении 20,5%.

До испытания стрельбой необходимо подогнать к наконечникам такие снаряды, к которым они подходили бы как можно плотнее. Потом поискать способ удерживать наконечник плотнее на снаряде. Можно попробовать клей резиновый и столярный или всякие другие средства. На внутренней поверхности наконечника можно сделать легкую насечку, но снаряд трогать нежелательно.

Снаряд выбрать такого же качества, каким стреляли в кусок плиты Броуна, и выпустить один снаряд в тот же кусок. Если наконечник удержится на месте и снаряд не потеряет меткости, то можно выпустить второй снаряд, в противном случае надо обсудить, как удерживать наконечник и сохранить меткость снаряда.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 423, д. 267, л. 68. Подлинник.

¹ 11 апреля 1893 г. Главный морской штаб уведомил С. О. Макарова, что управляющий Морским министерством распорядился перечислить немедленно в распоряжение Артиллерийского офицерского класса 2500 рублей, а об увеличении постоянных средств — включить в новое положение об Артиллерийском офицерском классе (ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 29, л. 97).

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА КОМАНДИРУ БРОНЕНОСЦА
 БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ «РУСАЛКА» И ЗАВЕДУЮЩЕМУ
 ОБУЧЕНИЕМ ОФИЦЕРОВ И ГАЛЬВАНЕРОВ
 УЧЕБНО-Артиллерийской Команды
 Капитану 2 Ранга В. Х. ИЕНИШУ ОБ ИЗУЧЕНИИ
 ВОПРОСА О РАССЕЙВАНИИ СНАРЯДОВ

№ 796

12 марта 1893 г.

Милостивый государь Виктор Христианович.

Сожалею, что по болезни вы вчера не были в комиссии, надеюсь, что ваш недуг не серьезный и что вы скоро поправитесь.

При решении вопросов о бомбардировании крепостей является вопрос о расстоянии, с которого можно вести бомбардировку с надеждою на некоторый успех. Казалось бы, следовало для каждого орудия нарисовать конус его рассеивания и тогда, применяя численные величины, решать вопрос о количестве возможных попаданий на известную площадь — положим будет решено, что рассеивание, соответствующее порокам самого орудия и пороха, составляет 10 градусных минут. Метеорологические явления одни, положим, производят 20' рассеивания. Ошибка наводки — 24'. Качка порождает ошибки вертикального наведения, положим 30', и циркуляция в горизонтальном направлении — 30'. Каждая ошибка отдельно может породить рассеивание, равное своему углу, а все вместе способны дать отклонения, равные сумме отклонений. В нашем примере угол конуса будет 84'. Если рассеивание можно принять за конус, то, исходя из такого предположения, можно построить кривые траектории и перейти к численным величинам.

Нет ли у вас циферных величин для какого-нибудь орудия, лучше всего для большого 12-дюймового в 35 кал[ибров]? Дадите ли вы углы рассеивания для всех выстрелов или же будет практичнее брать такие углы, которые включают в себя приблизительно 80% всех выстрелов, т. е. 20% или иное число признать случайно отклонившимся и к счету не принимать?

Много обяжете ответом с возвращением настоящего письма.

С глубочайшим уважением готовый к услугам

С. Макаров

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА К. К. ДЕЛИВРОНУ
ОБ ИСПЫТАНИИ БРОНЕБОЙНОГО НАКОНЕЧНИКА

№ 1038

5 апреля 1893 г.

Препровождая при сем вашему превосходительству копию с отношения Морского технического комитета начальнику Обуховского завода о выделке магнитных приспособлений¹ и копию с чертежа № 2572², прошу о производстве опытов:

1) Стальные снаряды с магнитными приспособлениями желательно пробовать стрельбой по плитам высокой степени закалки, как-то Тресидера и Гарвея.

2) Закаленного чугуна снаряды пробовать по плитам стальным, как С. Шамон или обуховской более мягкой. Для решения вопроса, подходит ли обуховская мягкая плита к этому опыту, надо выпустить в нее один снаряд 6-дм закаленного чугуна, и если он разобьется, сделав выбоину менее 6 дм, то плита подходит, в противоположном случае надо поговорить.

3) Чугунные снаряды 47-мм надо попробовать по броне 2³/₄ дм стальной. Если плита расстреляна, то прошу поставить меня в известность, чтобы заказать новую или решить вопрос о пробе снарядов в другую плиту.

4) В первую очередь надо выпустить по одному стальному и чугунному снаряду, усовершенствованному по чертежу № 1³.

Результат этого опыта прошу тотчас же сообщить мне запиской, чтобы решить, что делать далее. Дело это желательно вести систематично, но возможно скорее.

По результатам первой стрельбы мы решим:

а) Какого материала придерживаться при изучении формы приспособления.

б) Когда надо произвести стрельбу под углом 25° и с какими усовершенствованиями.

в) Какие усовершенствования применить к снарядам закаленного чугуна.

Надо бы заблаговременно подтащить несколько кусков брони и подготовить место для стрельбы под углом 25° от нормального.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 423, д. 267, лл. 82, 84. Подлинник.

¹ Так были названы в целях сохранения секретности изобретенные С. О. Макаровым бронебойные наконечники.

² Этим отношением заводу предлагалось изготовить по приложенному чертежу бронебойные колпачки на 60 различных снарядов к 47-мм орудиям (см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 6, л. 64).

³ В приложенном к отношению чертеже даны изображения четырех видов «магнитных приспособлений».

ИЗ ОТНОШЕНИЯ С. О. МАКАРОВА К. К. ДЕЛИВРОНУ
О НЕОБХОДИМОСТИ ОСНАЩЕНИЯ КОМИССИИ
МОРСКИХ АРТИЛЛЕРИЙСКИХ ОПЫТОВ
СООТВЕТСТВУЮЩИМ ОБОРУДОВАНИЕМ
ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ОПЫТНЫХ СТРЕЛЬБ

№ 1157

12 апреля 1893 г.

Необходимо обставить Комиссию опытов таким образом, чтобы наблюдения начальных скоростей и давлений производились со всевозможной точностью.

В среду, 14 апреля, полагаю поговорить об этом начерно, а потом можно назначить заседание, пригласив и сухопутных артиллеристов.

1) Необходимо иметь все метеорологические инструменты выверенными. Эту работу я полагаю поручить (если он на то согласится) подполковнику Рыкачеву¹, который состоит помощником начальника Главной физической обсерватории.

2) Если стрельба идет на большие дистанции, то надо иметь анеометр не только на батарее, но и у цели, а также на поверхности земли и по возможности на верхней точке траектории.

3) Ветер никогда не дует равномерно, а порывами. Необходимо приспособление, чтобы измерять скорость ветра в самый момент выстрела.

4) Необходимо изучить величину колебания рам от ветра и, если лаковая окажется, то выработать такой способ крепления рам, чтобы они не колебались от ветра.

5) Необходимо уменьшить размер рам, чтобы проволоки не колебались, и вытягивать проволоки определенным грузом. Проволока должна быть, как то и установлено, тонкая, мишурная.

6) Необходимо сблизить между собой проволоки, чтобы разность между попаданием носком и оживальной частью была наименьшая.

7) Необходимо изучить величину ошибок в измерении расстояния между рамами и найти способ наиболее точного измерения расстояния проволокой, стальной лентой, деревянными рейками или иными приспособлениями.

8) Желал бы видеть из дел, кто определял дистанции до щитов, нет ли в них сомнений. Проверить геодезически будет трудно.

9) Какой точности квадрант, и можно ли перекладкой его на 180° устранить погрешность уровня.

10) Полагаю, что при всякой стрельбе, где точность определения начальной скорости играет роль, необходимо употреблять

¹ В документе ошибка; М. А. Рыкачев в 1890 г. был полковником.

2 хронографа и две независимые пары рам. Разность показаний двух независимых хронографов даст возможность оценить общую величину ошибки в определении расстояний.

11) Прошу, если материальные средства позволяют, поставить при первой стрельбе две пары рам и определить начальные скорости независимо. Если такие наблюдения уже имеются, то хотел бы видеть результаты.

12) При составлении таблиц стрельбы принимается ли во внимание, что прицельная линия не совпадает с осью канала...¹

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 4,
лл. 69—70. Черновой автограф.

№ 43

ЖУРНАЛ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ПО АРТИЛЛЕРИИ ОБ ИЗОБРЕТЕНИИ С. О. МАКАРОВЫМ БРОНЕБОЙНОГО НАКОНЕЧНИКА И ПЕРВЫХ ИСПЫТАНИЙ СНАРЯДОВ, СНАБЖЕННЫХ ЭТИМ НАКОНЕЧНИКОМ

№ 40

14 апреля 1893 г.

С л у ш а л и:

Отчет Комиссии морских артиллерийских опытов от 3-го сего апреля № 21 о стрельбе в кусок 10-дм стальной плиты завода Виккерса, обработанной по способу Гарвея, стальными 6-дм путиловскими усовершенствованными снарядами.

По этому делу было доложено следующее:

При конкурсном испытании 10-дм плит различных заводов, произведенном на Охтенской морской батарее в ноябре — декабре прошлого года, обнаружилось, что плиты с закаленной (цементованной) лицевой поверхностью, а именно: плита завода Виккерс, обработанная по способу Тресидера, разрушают снаряды и тем значительно уменьшают проникание их.

Особенно резко сказалось преимущество гарвеированных плит при стрельбе 1 декабря в плиту завода Виккерс. При этом опыте вполне доброкачественные 6-дм стальные снаряды Путиловского завода разбивались, углубляясь в плиту не более 5 дюймов, и даже снаряды 9-дм калибра того же Путиловского завода не прошли за рубашку сруба, разбившись на куски.

Таким образом, плита размерами 8 фут × 8 фут выдержала без особых повреждений 4 выстрела из 6-дм пушки длиной в 35 калибров, полным зарядом и разбилась на куски лишь после того, как в нее были выпущены два 9-дм снаряда, из коих последний с полной начальной скоростью.

Ввиду этого обстоятельства и. д. главного инспектора морской артиллерии контр-адмиралу Макарову явилась мысль усо-

¹ Опущено описание несущественных технических подробностей.

вершенствовать снаряды посредством надевания на их головную часть наконечников из мягкой, незакаленной никелевой стали.

Опыты начались¹ стрельбою 47-мм снарядами по куску от плиты Броуна.

1 выстрел — снаряд без наконечника, углубление $\frac{1}{4}$ дюйма, снаряд разбился, головка ввалилась в плиту.

2 выстрел — снаряд без наконечника, но плита покрыта $\frac{1}{2}$ -дм слоем мягкого железа; углубление 2 дм, снаряд разбился, но носок его не притуплен.

3 выстрел — снаряд со стале-никелевым наконечником, железного листа на плите не было; углубление $2\frac{1}{2}$ дм, плита разбита, снаряд разбился на крупные куски, головная его часть не притуплена.

Второе испытание было 23 марта. При первом выстреле в кусок плиты Броуна 47-мм снарядом наконечник, вероятно, соскочил, ибо снаряд этот едва оставил след (глубиною $\frac{1}{4}$ дм) на поверхности плиты.

Затем перешли к стрельбе из 6-дм пушки, причем два 6-дм снаряда Путиловского завода с наконечниками были выпущены в тех же условиях, как и при стрельбе 1 декабря прошлого года, в кусок 10-дм гарвеированной плиты Виккерса.

Как видно из отчета № 21 Комиссии морских артиллерийских опытов, первый снаряд углубился вершинкою в плиту на $10\frac{1}{2}$ дм, второй на $11\frac{1}{2}$ дм, причем первый, хотя и разбился, но не столь дробно: вся передняя половина снаряда осталась цела и застряла в плите. Второй снаряд отскочил целым, деформировавшись ничтожно.

После первого выстрела в плите образовались сквозные радиальные трещины; после второго плита разбилась на 5 частей.

На стрельбе 23 марта присутствовали г. Фокс, представитель изобретателя Гарвея, и г. Виккерс, представитель завода, выделавшего плиту. Оба они были столь поражены результатом испытания, что на следующий день г. Виккерс значительно понизил цену на плиты системы Гарвея, ибо г. Фокс от имени своей компании отказался от прав денежного вознаграждения по отношению к плитам на «Три святителя».

При обсуждении этих результатов в заседании Комитета было высказано, что приспособление мягких наконечников, по-видимому, представляет действительное средство для улучшения пробивной способности снарядов при стрельбе по сильно закаленным плитам. Кроме того, есть вероятность предположить, что этим же способом удастся настолько усовершенствовать сравнительно слабые стальные снаряды и снаряды закаленного чугуна, что они будут способны пробивать хорошие стальные негарвеированные плиты.

Дальнейшие опыты в этом направлении крайне желательны.

¹ 19 марта 1893 [г.] (Примечание в документе).

Положили:

Представить на благоусмотрение его высокопревосходительства, управляющего Морским министерством:

1) Для разработки способа усовершенствования снарядов с целью стрельбы по броне произвести дальнейшие опыты со снарядами с наконечниками, выстреливая их в имеющиеся куски различных плит¹.

2) Назначить для сего по 60 стальных и чугунных 47-мм гранат и по 10 стальных и закаленного чугуна 6-дм снарядов, сделав к ним наконечники разной формы и различных материалов, как-то: никелевой стали, мягкой обыкновенной стали, литого железа, красной меди и свинца. Работу эту поручить Обуховскому заводу;

и 3) Комитет находит, что столь простую вещь, как улучшение снарядов посредством приставных наконечников, невозможно сохранить в секрете, и потому полагает не придавать этому делу особенной секретности:

Председательствовал *С. Макаров*

Карл Деливрон

Члены: *Иван Кремков* (при особом мнении)²

Антон Бринк

Председатель Морского технического комитета *К. Пилкин*

И. д. старшего делопроизводителя Н. Иванов

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1893 г., лл. 282—284. Подлинник.

¹ В течение 1893 г. Комиссией морских артиллерийских опытов были произведены испытания наконечников, изготовленных из различных материалов (закаленная и мягкая никелевая сталь, железо, красная медь, свинец, закаленная хромистая сталь). Испытания подтвердили результаты первых опытов, т. е. что наконечники «способствуют большему проникновению снарядов в плиты с сильно закаленной лицевой поверхностью». Как материалу, комиссия решила отдать предпочтение никелевой закаленной стали, а для прикрепления рекомендовала употреблять способ припаивания. (Отчеты об этих испытаниях — см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 6, лл. 103—104, 199—200, 258—260.)

² Генерал-майор Кремков отказался признать наконечники средством, способствующим более легкому пробиванию снарядами сильно закаленных боевых плит, считая, во-первых, что теория сопротивления материалов «не дает никаких данных» для объяснения такого явления, а во-вторых, что опыты не дали бесспорных указаний на то, что пробивание брони вызвано наконечниками, а не какими-либо другими причинами. (См. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1893 г., л. 285.)

№ 44

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА Н. А. САМОЙЛОВУ
О ПРЕИМУЩЕСТВАХ НАГНЕТАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ
ВЕНТИЛЯЦИИ ОРУДИЙНЫХ БАШЕН

№ 1620

20 мая 1893 г.

При стрельбе бездымным порохом получаются весьма тяжелые газы, которые до крайности удушливы и при своей высокой температуре могут значительно затруднять работу в башнях и казематах, посему было бы весьма выгодно для удобства освобождения башен, батарей и казематов от удушливых газов, оставляемых бездымным порохом, во всех случаях предпочитать нагнетательную систему вентиляции, дабы во всех помещениях был избыток воздуха, который мог бы везде выходить в люки, порта, каналы орудий и прочее.

При устройстве вытяжной вентиляции воздух в вентилируемые отделения будет входить из батарей, и так как в эти последние будут попадать удушающие газы от бездымного пороха, то по всему кораблю работа людей будет затруднительна.

С. Макаров

Резолюция Н. А. Самойлова: «К сведению. Все стремления к тому, чтобы иметь на судах флота нагнетательную вдвунную вентиляцию. Другой не признаю, вдобавок же [к] нагнетательной должно быть устроено приспособление для естественного выхода воздуха.

20 мая

Н. Самойлов»

ЦГАВМФ, ф. 421, кораблестр. часть, 1893 г.,
д. 5, л. 6. Подлинник.

№ 45

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ИСТОРИКУ РУССКОГО ФЛОТА
ГЕНЕРАЛУ Ф. Ф. ВЕСЕЛАГО * ПО ПОВОДУ ЕГО КНИГИ
«КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РУССКОГО ФЛОТА»

№ 1742

24 мая 1893 г.

Милостивый государь Феодосий Федорович.

Сердечно благодарен вам за присланный вами ваш труд «Краткая история русского флота». Как все, что выходит из-под вашего пера, это произведение, от которого нельзя оторваться, дышит правдою и отличается глубоким анализом. В нынешний век дешевых изданий подобные труды составляют совершенную редкость.

Позвольте пожелать вам силы и здоровья, чтобы окончить и краткую и полную историю русского флота и видеть вашими глазами благотворные результаты, которые она произведет на мо-

любое поколение, почерпывающее свои силы в исторических примерах, достойных подражания.

Пользуясь случаем, прошу вас принять уверение в совершенном моем почтении и преданности.

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 16,
л. 108. Отпуск.

№ 46

ПРЕДЛОЖЕНИЕ С. О. МАКАРОВА О НЕОБХОДИМОСТИ ПРОБЫ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ КОРАБЕЛЬНЫХ ПЕРЕБОРОК НАПОЛНЕНИЕМ ОТСЕКОВ И ОТДЕЛЕНИЙ ВОДОЙ¹

14 июня 1893 г.

Неоднократные случаи неисправности переборок вследствие их слабости и других причин привели меня уже давно к тому убеждению, что непроницаемые переборки весьма часто не удовлетворяют своему назначению, потому что их не испытывают для выяснения, выдержат ли они то давление, которому подвергнутся при действительной аварии. По этому предмету я высказался в двух моих статьях в «Морском сборнике»: «В защиту старых броненосцев» и «Потопление парохода «Утопия».

К числу жертв неисправности по части непотопляемости принадлежит и погибший на днях корабль «Victoria»*, с которым вместе утонули адмирал и 400 человек экипажа. Случай этот, подробности о котором я еще не знаю, должен убедить кораблестроителей, что продолжать таким образом строить корабли невозможно.

Я предлагаю, чтобы на корабле первоначально не было поставлено внизу никаких предметов, которые боятся воды, и когда машины, котлы и проч. будут на месте и все трубы вентиляции и проч. проведены, тогда на воде начинается проба всех отделений и отсеков наполнением водой.

По окончании пробы все обнаруженные пороки исправляются, и когда все будет приведено в исправность, тогда вновь производится проба, а уже затем ставятся деревянные работы.

Без такой пробы все дорогостоящие корабли тонут при самых ничтожных повреждениях.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1893 г., ч. 1,
л. 437об. Подлинник.

¹ Это предложение было сделано Макаровым в особом мнении к журналу № 98 заседания МТК по кораблестроению от 9 июня 1893 г., обсуждавшего проект новой инструкции для испытания водонепроницаемости корабельных переборок.

№ 47

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА ЧЛЕНУ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО
КОМИТЕТА ВОЕННОГО МИНИСТЕРСТВА
ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ Э. К. ТЕННЕРУ ПО ПОВОДУ
СНАРЯЖЕНИЯ СНАРЯДОВ МЕЛИНИТОМ *

№ 2218

8 июля 1893 г.

Разрывы снарядов, снаряженных мелинитом, показали, в какой мере это взрывчатое вещество действует сильнее, чем пироксилин, даже в сухом виде. Так как мелинит имеет еще и многие другие преимущества над пироксилином, то было бы весьма важно выяснить теперь же, в какой мере мелинит может быть употреблен для орудий, стреляющих при большом давлении. В настоящее время на Морской батарее готовятся испытания стойкости различных веществ, употребляемых для снаряжения снарядов. Опыты будут производиться стрельбой из 47-мм орудий в листы различной толщины. Если вашему превосходительству угодно, мы могли бы также поставить ряд опытов с мелинитом. Первоначально я предложил бы определить, не разорвется ли снаряд при смещении. С этой целью мы возьмем старое, уже негодное орудие, и, увеличивая заряд, доведем давление до того, чтобы снаряд разорвался в канале. Может быть, он на наше счастье и совсем не разорвется, даже при 2500 атмосфер. Потом из хорошей пушки будем стрелять в лист.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 20,
лл. 245—246. Черновой автограф.

№ 48

ПРЕДПИСАНИЕ С. О. МАКАРОВА ЧЛЕНУ КОМИССИИ
ПО ПРИЕМУ ОРУДИЙ И СНАРЯДОВ
ПОРУЧИКУ Н. М. РОДЗЕВИЧУ ОБ УЛУЧШЕНИИ
КАЧЕСТВА СТАЛЕ-НИКЕЛЕВЫХ ПЛИТ

№ 15

17 сентября 1893 г.

Стале-никелевые плиты весьма часто имеют лицевую поверхность весьма неровную. Такая неровность будет в значительной мере способствовать разъеданию металла соленой водой. Просите завод, не может ли он проектировать что-нибудь для выполнения неровностей на самом заводе. Было бы желательно предлагаемое средство в небольшом виде опробовать в соленой воде. Будут ли для сего подходить лучшие сорта цементов, смолы, лаки или какие-либо сплавы. Желательно, чтобы поверхность после нагревания была ровной и в воде не ржавела. При сем надо иметь в виду, что в некоторых случаях броня бывает

в подводной части, и тогда она всегда покрыта водой; в других случаях она бывает на воздухе и на нее брызгает вода, а в третьих случаях она в подводной части бывает прикрыта двойным слоем дерева и потом медными обшивными листами.

ЦГАВМФ, ф 421, арт. часть, 1893 г., д. 15,
лл. 502—503. Черновой автограф.

№ 49

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА В ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ШТАБ О СНАБЖЕНИИ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ОФИЦЕРСКОГО КЛАССА МОДЕЛЯМИ И ОБРАЗЦАМИ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ АРТИЛЛЕРИИ

№ 2936

25 сентября 1893 г.

При установлении одногодичного курса для слушателей Артиллерийского офицерского класса имелось в виду снабжать класс моделями и образцами предметов материальной части артиллерии, на необходимость чего даже при прежнем двухгодичном курсе указывалось неоднократно в отчетах экзаменационных комиссий и журналах Морского технического комитета.

При сложности материальной части прохождение курса без помощи таких пособий не может быть успешным и неизбежно должно приводить к повреждениям в судовой артиллерии вследствие недостаточного практического знакомства с ней офицеров, которым она вверяется по выходе их из Учебно-артиллерийской команды. В доказательство этому можно указать следующий недавний пример:...

В сих видах отношениями от 9 ноября 1892 г. № 2801 и от 7 января с. г. № 33 Морской технический комитет просил Главное управление кораблестроения и снабжений, чтобы при валовом заказе различных предметов по артиллерии, как-то: пороховых ящиков, прицелов и прочего по предварительному соглашению Главного управления с Комитетом было отпускаемо по одному образцу в Артиллерийский класс. В этом ходатайстве, однако, было отказано.

Не менее важно снабдить Артиллерийский офицерский класс моделями тех предметов, которые по своей ценности и громоздкости не могут быть отпущены в Класс натурой.

В настоящее время на СПб Металлическом заводе готовятся башенные установки для 12-дм орудий эскадренного броненосца «Три святителя», по образцу которых заказаны этому же заводу и Обуховскому установки еще для четырех строящихся броненосцев.

¹ Пропуск в документе.

Тип этих уцентрированных установок, предназначенных к тому же для новых 12-дюймовых орудий длиной в 40 калибров, представляет для нашего флота новизну и существенно отличается от имеющихся на судах установок *. Поэтому иметь в Артиллерийском офицерском классе модель этого нового типа установок, по мнению Комитета, было бы, безусловно, необходимо, дабы слушатели могли ознакомиться с устройством и действием механизмов ранее, чем им придется управлять этими механизмами на судах.

По отзыву СПб Металлического завода модель установок броненосца «Три святителя» в $\frac{1}{16}$ долю натуральной величины может быть изготовлена за 350 руб.

Вследствие вышеизложенных доводов и незначительной стоимости модели Комитет докладом от 3 августа с. г. № 2177 представлял управляющему Морским министерством о заказе ее для Артиллерийского класса, но по докладу Главного управления ходатайство это было отклонено. На вторичную просьбу о том же, изложенную в отношении Комитета от 2-го сего сентября № 2391, Главное управление кораблестроения и снабжений отношением от 4 сентября № 9273 снова уведомило об отклонении ходатайства о заказе модели.

Ввиду подобного неуспеха забот Морского технического комитета по снабжению Артиллерийского офицерского класса необходимыми учебными пособиями имею честь довести о вышеизложенном до сведения Главного морского штаба, как учреждения, ведающего учебными командами на флоте и на основании ст. ст. 29 и 129 Свода морских постановлений, по прод[олжению] 1892 г., просить о рассмотрении вопроса о снабжении Артиллерийского класса моделями и образцами в совещании под председательством начальника Главного морского штаба, тем более что, по моему мнению, трудность прохождения курса без помощи подобных пособий служит, несомненно, одной из причин обнаруженного офицерами нежелания поступать в Артиллерийский класс и предпочтения, которое отдается ими Минному классу, несравненно богаче обставленному денежными средствами и научными пособиями ¹.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 29,
лл. 138—139. Отпуск.

¹ Лишь после этого обращения С. О. Макарова в Главный морской штаб было разрешено истратить из суммы, ранее отпущенной Артиллерийскому офицерскому классу на другие нужды, 350 рублей на приобретение модели (ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1893 г., д. 29, л. 140).

№ 50

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О БРОНИРОВАНИИ
Артиллерийских установок на крейсерах¹

[18 января 1894 г.]

Полагаю, что если у проектируемого крейсера назначена слабая артиллерия, то не для того, чтобы уменьшением ее достигнуть возможности поставить броневое прикрытие. Посему полагаю, [что] ни артиллерию, ни подачу броней прикрывать не следует.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1894 г., ч. 1, л. 49. Автограф.

№ 51

ПРЕДПИСАНИЕ С. О. МАКАРОВА К. К. ДЕЛИВРОНУ
О СОСТАВЛЕНИИ ТАБЛИЦ ПЛОТНОСТИ
И ПОВЕРХНОСТИ ЗАРЯЖАНИЯ ПРИ СРЕЛЬБЕ
ПИРОКОЛЛОДИЙНЫМИ ПОРОХАМИ *

№ 285

28 января 1894 г.

1) В журналах стрельбы пирокolloдийными порохами во многих местах не проставлены плотности заряжания. Между тем эти цифры весьма поучительны для сопоставления. Нельзя ли для каждой пушки вычислить таблицу плотности заряжания в зависимости от веса заряда, приняв нормальную камеру и дав поправки в удобной форме в зависимости от длины камеры, получаемой по обмеру перед выстрелом.

2) Для каждого сорта пороха желаю иметь таблицу величины поверхности на 1 фунт веса. Прошу составить таблицу. Полагаю, что наибольшее давление в канале находится в прямой зависимости от поверхности. Сопоставляя эти цифры, мы можем

¹ Эти замечания сделаны С. О. Макаровым в его особом мнении об утвержденной МТК конкурсной программе на составление проекта броненосного крейсера, один из пунктов которой гласил:

«Броневая защита в проекте крейсера, не стесняемая по своей системе, должна иметь целью уменьшение вероятности быстрого ослабления силы крейсера или совершенного его поражения в бою с крейсером преобладающего типа в иностранных флотах. Сюда относятся, по степени важности: сохранение боевой остойчивости и плавучесть крейсера, защита жизненных частей трюма, командира и командных приводов, главной артиллерии с прислугой, подачи снарядов и зарядов» (ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1894 г., ч. 1, л. 51об.).

изучить этот закон. На первое время таблица мне нужна для тех размеров пироколлодийных порохов, которые уже испытывались стрельбой.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1894 г., д. 42,
лл. 71—72. Черновой автограф.

№ 52

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА О НЕОБХОДИМОСТИ УСТАНОВКИ НА НОВЫХ БРОНЕНОСЦАХ 12-ДЮЙМОВЫХ ОРУДИЙ¹

[22 февраля 1894 г.]

Имея в виду, что при дистанции в 5 кабельтовых 10-дм орудие при буром порохе пробивает лишь 20,0 дм стали, а 12-дм — 24,5 дм, что на больших дистанциях разность будет еще значительнее, что при 25° возвышения дальность 10-дм — $100\frac{3}{4}$ кабельт[овов], а 12-дм — 121 кабельт[овов], а также, что в Черном море все суда с 12-дм артиллерией, и что центр тяжести можно понизить уменьшением высоты палуб и утонением верхних поясов брони, признаю более правильным на судах в 8800 тонн ставить по четыре орудия 12-дм калибра. Калибр этот был давно уже установлен в нашем флоте, и, к счастью, мы до сих пор держались его без колебания для судов большого водоизмещения.

Контр-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1894 г., ч. 1, л. 220. Подлинник.

№ 53

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА О ТРУДАХ Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА И НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ЛАБОРАТОРИИ МОРСКОГО ВЕДОМСТВА ПО ВЫРАБОТКЕ ТИПА ПУШЕЧНОГО БЕЗДЫМНОГО ПОРОХА

15 марта 1894 г.

В журнале комиссии, образованной при Охтенских пороховых заводах под председательством полковника Сухинского для рассмотрения составленной в июне 1893 г. докладной записки про-

¹ Записка Макарова приложена в качестве особого мнения к журналу Морского технического комитета по кораблестроению № 32 от 22 февраля 1894 г., посвященному обсуждению чертежей проектируемого броненосца водоизмещением в 8800 тонн (ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1894 г., ч. 1, лл. 210—219).

фессора Менделеева о пироколлодийном порохе, говорится следующее:

«Что касается до идеи приготовления пороха из одного лишь растворимого пироксилина, то таковую нельзя считать новой, так как в 1891 г. генералом Чагиным был доставлен в Охтенские пороховые заводы образец германского пороха под названием «порох из германских боевых патронов, изготовленных в июне 1891 г.», чисто пироксилиновый, который, как оказалось по анализу, был приготовлен из одного растворимого пироксилина; затем в 1892 г. был доставлен образец австрийского пороха, также чисто пироксилинового и также из вполне растворимого пироксилина».

В том же журнале говорится: «При изготовлении растворимого пироксилина» на Охтенских заводах «всегда имеется в виду получить его с возможно большим содержанием азота и вполне растворимым; при этом весьма часто получаются целые партии растворимого пироксилина с содержанием азота в 12,4% при растворимости в 95%, т. е. вполне сходного в этом отношении с пироксилином, доставлявшимся с пироксилинового завода морского ведомства под названием пироколлодия», причем «комиссия полагает, что предложенный профессором Менделеевым пироколлодий есть в сущности тот самый вполне растворимый пироксин, к получению которого пироксилиновый завод Охтенских пороховых заводов постоянно стремился, и который им весьма часто получался, но лишь более или менее случайно».

Вышеприведенные извлечения из журнала показывают, что комиссия Охтенских заводов не признает за предложенным профессором Менделеевым пироколлодием никакой новизны, и общий смысл журнала таков, что применение пироколлодия не представляет в пороховом деле такого улучшения, которое побудило бы сразу перейти к пироколлодийному пороху.

Не будучи компетентен разбирать вопрос с точки зрения химической, я позволю себе в видах справедливости изложить ход дела по разработке вопроса о пушечных бездымных порохах.

Предварительно, однако ж, следует заметить, что трудность получения пушечных бездымных порохов заключается в том, чтобы дать такой сорт, который при сгорании в больших массах и при больших давлениях не обнаружил бы аномальных явлений, которые могут отозваться вредно на орудии. Если бы такого опасения не существовало, то из той массы, из которой готовится ружейный порох, можно было бы готовить и пушечный, увеличивая лишь толщину лент. Опасность же детонации в обыкновенных пироксилиновых порохах, сжигаемых при больших давлениях и в больших зарядах, так велика, что ни один завод еще не считал себя владеющим секретом приготовления бездымного пушечного пороха только на том основании, что он выработал тип ружейного пороха.

Если б это было не так, то в чем же собственно заключались бы затруднения в приискании пушечных порохов?

Между тем такие затруднения существовали. Французы, которые по пироксилиновым порохам стояли впереди других, по настоящее время опасаются стрелять при давлениях свыше 2600 атм. и в прошлом году не позволили г. Кане на его риск сделать порохом несколько пробных выстрелов при давлении в 3000 атм. из орудия в 120 мм.

Затруднения по выделке бездымного пороха, предназначенного для стрельбы из больших орудий при больших давлениях, по-видимому, ощущались и нашим пороховым ведомством. Первоначально военное ведомство, по-видимому, предполагало снабжать флот бездымным пушечным порохом своих заводов и в этих видах в конце 1891 г. запросило, для каких орудий, в каком количестве и в какой постепенности этот порох понадобится для флота; но затем оно категорически заявило, что не в состоянии удовлетворять потребности морского ведомства. Какие соображения руководили военное ведомство в этом деле, нам неизвестно, но не следует ли отчасти полагать, что причина этого кроется в том, что тип пушечного пороха для стрельбы из больших орудий при давлениях, принятых во флоте, пороховыми заводами сухопутного ведомства еще не был установлен, и тогда совершенно понятен отказ готовить то, выделка чего еще не установилась.

При посещении моем Охтенского завода бездымного пороха в 1892 г. я высказал, что мы с нетерпением ждем выработки ими бездымного пороха для морских современных орудий, желаем им всех успехов и с удовольствием воспользуемся их открытиями. На это авторитетное лицо ответило мне, что главная их забота состоит в снабжении армии ружейным порохом, что Охтенский завод построен исключительно для ружейного пороха, что лишь с постройкой Казанского завода будет приступлено к выработке пушечных порохов, и что мы не должны рассчитывать на выработку пороха Охтенским заводом, который совсем для этого не предназначен. Если бы вопрос был только в толщине лент, то упомянутое лицо не ответило бы мне таким образом, ибо образцы толстых лент мне показывались и тогда.

В 1892—93 гг., как мне известно точно так же из разговора с лицами, стоящими во главе сухопутной артиллерии, существовало предположение войти в долгосрочный договор с Шлиссельбургским заводом и предоставить ему выделку некоторого количества ружейных порохов по сравнительно высокой цене (около 50 р[уб]. пуд), с тем, однако же, что Шлиссельбургский завод работает тип пушечного пороха. Мне не известно, по каким мотивам остановилось это дело, но, как видно из приложенной к журналу комиссии полковника Сухинского таблицы результатов стрельбы, и по настоящее время Охтенский завод еще не

имеет пушечных порохов, которые были бы испытаны при давлениях, установленных для современной морской артиллерии. Между тем лишь при больших давлениях и существует опасение относительно детонации, а отказываться от давления — значит отказываться от тех огромных баллистических преимуществ, которые бездымный порох дает. Вот почему я позволяю себе коснуться вопроса о давлениях.

Несколько лет тому назад было, правда на короткое время, принято давление в канале в 3000 атм. Быстрое изнашивание больших орудий при стрельбе с таким давлением заставило понизить его до 2500 атм. Первые опыты стрельбы бездымным порохом в Англии велись нитроглицериновыми сортами их, которые давали большое выгорание. Это заставило англичан при переходе на бездымный порох придерживаться на первое время тех же начальных скоростей, которые имелись при бурых порохам, а следовательно, ограничиться меньшими давлениями и не воспользоваться всеми преимуществами бездымного пороха.

Во время моей последней поездки за границу я из разговоров с людьми, близко стоящими у дела, узнал, что во Франции пироксилиновые пороха не дали почти никакого выгорания при давлении до 2300 атмосфер; следовательно, по отношению к выгоранию нет никаких оснований не принять у орудий давление в 2500 атмосфер.

Есть, однако же, еще одна причина, по которой увеличение давления может быть опасным. Причина эта заключается в случайном нагревании заряда перед выстрелом. Опыты французской артиллерии показали, что при нагревании до 50°C можно вызвать увеличение в давлении на 600 атмосфер. Хотя опыты с пироколлоидным порохом убедили нас, что нагревание от $+13\frac{1}{2}^{\circ}\text{C}$ до 50° в 47-мм одноствольной пушке при заряде 97,5 золотн[иков] вызвало увеличение в давлении лишь на 230 атм, тем не менее с этим фактором надо считаться. Чем давление в канале больше, тем и влияние температуры больше. Посему, если желаем воспользоваться всеми преимуществами, которые дает бездымный порох при 2500 атм. давления в нормальных условиях, надо быть уверенным, что порох этот безопасен и при давлениях в 3000 атм[осфер].

Такие соображения руководили Морской техникой комитет, и по его указанию различные опыты в орудиях Кане начали производить при 2500 атм, вместо 2250, которые предполагались ранее. Вместе с сим Комиссии морских артиллерийских опытов поручено от времени до времени делать выстрелы и при больших давлениях.

Ниже сего таблица показывает некоторые выстрелы при больших давлениях:

День стрельбы	Число выстрелов	Орудие	Заряд	Температура заряда	Снаряд	Начальная скорость	Давление
15 декабря 1893 г.	3	47-мм одноствольное	97 1/2 з ¹ . Пк. п ² 0,72	+50° С	3 ф. 63 з.	Средняя 2556 фт	Среднее 2665 атм.
22 ноября 1893 г.	1	120-мм Кане	11 1/2 ф. Пк. п 0,96	+15° С	50 фн.	2461 "	2595 "
10 июня 1893 г.	1	6-дм в 35 калибров	30 ф. Пк. п 1,7	"	101 1/4 фн.	2443 "	2390 "
	1		31 " смешанный	"		2509 "	2410 "
	1		32 " Пк. п 1,95	"		2631 "	2835 "
10 декабря 1893 г.	1	6-дм в 45 калибров	29 ф. Пк. п. 1,709	+18° С	101 1/4 фн.	2757 "	2740 "
	3		28 1/2 Пк. п. 1,709	—		2720 "	2490 "
30 декабря 1893 г.	1	Д	24 ф. Пк. п. 1,28	+5° С	—	2547 "	2495 "
22 января 1894 г.	3	Д	Д	+13° С	—	Не определена	2485 "
5 июня 1893 г.	1	12-дм в 35 калибров	250 ф. Пк. п. 3,26	+12° С	810 ф.	2578 фт	2535 "
7 сентября 1893 г.	1	Д	245 ф. Пк. п. 2,84	+6° С	—	2470 "	2605 "

¹ Золотник.

² Ширококалостный порох.

Из таблицы, приложенной к журналу комиссии при Охтенскому пороховым заводам, видно, что охтенским порошком в орудиях большого калибра не сделано ни одного выстрела давлением выше 2070 атм. Так как охтенские пороха не были пробованы давлениями, которые соответствуют принятым у нас, то мы и не можем сказать, есть ли у них тип пороха, подходящий к современным орудиям, или нет.

Для предстоящего сравнения охтенского пороха с пирокolloдийным необходимо, чтобы, установив заряд для давления в 2500 атм. при нормальной температуре заряда в $+20^{\circ}\text{C}$, были сделаны тем же зарядом несколько выстрелов при более высоких температурах заряда. Только порох, выдержавший такую пробу, можно признать в отношении влияния температуры заряда годным.

Обыкновенные пироксилиновые пороха состоят из видов пироксилина, растворимых и нерастворимых. Первые преобразуются вполне в роговидную массу, которая может сгорать лишь с поверхности; вторые, не растворяясь, при некоторых не вполне еще выясненных условиях, при большом давлении способны к детонации.

Вполне растворимая нитроклетчатка, которую назвал профессор Менделеев «пирокolloдием», тем и отличается от других видов нитроклетчатки, что она, содержа 12,4% азота, хорошо желатинируется, и получаемая из нее масса не пропускает пламени в средину лент, почему горение идет лишь с поверхности и, следовательно, совершенно однообразно. Это свойство пирокolloдийного пороха при стрельбе из 12-дм орудия 5 июня 1893 г. позволило техникам смело решиться на увеличение заряда более чем вдвое. Первый выстрел был сделан при заряде в 108 фун. с давлением менее 900 атм.; для второго выстрела увеличили заряд на 72 фун. Затем по совещании с техниками нашими и выслушав точно такую же уверенность в порохе, высказанную тут присутствующим представителем Охтенского порохового завода, я согласился по недостатку в наличии толстого пороха на 2 выстрела увеличить заряд до 250 фун. и плотность заряжания до 0,56, и мы получили давление в 2535 атм., а начальную скорость в 2578 фут. Результат этого выстрела подал большие надежды, и день этот был днем общей радости людей, стоящих у порохового дела, без различия мундиров. Радости потому, что давно разыскиваемый бездымный пушечный порох был найден.

Порох, испытанный в этот день в 12-дм орудии, был по своему составу тот же, какой Научно-техническая лаборатория приготовила самостоятельно и независимо от каких-либо посторонних влияний в размере нескольких фунтов. еще в апреле и мае месяцах 1892 г., и по сие время и впредь пирокolloдийный порох будет тот же; по сему надо считать, что с мая месяца 1892 г.

мы уже имеем массу для приготовления бездымных порохов требующихся для нас качеств, и, без сомнения, профессору Менделееву принадлежит приоритет. Он первый указал, что бездымный порох будет иметь желаемые качества, если его приготовить из того вида нитрокетчатки, который назван им для удобства выражения — пироколлодием. Он же вместе с [Научно]-технической лабораторией изыскал способ заводского производства пироколлодия, и мы теперь, работая валовым производством, получаем вполне годный пироколлодий, и ни одного фунта не бракуется, тогда как пороховое сухопутное ведомство, как видно из их журнала, хотя и владеет способом «получения всякого пироксилина постоянного состава», тем не менее, находит, что «переход к валовому приготовлению исключительно одного пироколлодия может представить серьезные неудобства, заключающиеся главным образом в том, что неизбежные при всякой валовой работе отклонения в качествах выделяемого продукта в этом случае должны будут повести к получению более или менее значительных количеств пироксилина, непригодного для выделки пороха и потому подлежащего или переделке или совершенному уничтожению».

Опыты пироксилинового завода морского ведомства показывают, что такое явление не происходит, но вышеприведенная выдержка свидетельствует, что Охтенский завод не владеет истинным способом приготовления пироколлодия.

Нет, однако же, ничего невероятного, что, имея образцы пироколлодия в руках в течение уже 2 лет, химики Охтенского завода подыскивали некоторые из условий, при которых они могут получать продукт, близкий к пироколлодию.

При выборе типа пороха осторожность заставляет подвергать его различным испытаниям, и охтенский бездымный порох пересылался в отдаленные страны, где и хранился в различных климатических условиях. Пробу эту охтенский порох выдержал хорошо. Пироколлодийный порох этой пробе не подвергался, ибо мы за неимением своих мастерских никогда не имели достаточно пороха одной толщины и качеств, чтобы послать в плавание то, что уже хорошо изучено.

Нынешним летом предполагается разослать пироколлодийный порох в различные порты и раздать на корабли. Недостаток подобных опытов не может, однако же, служить поводом к каким-либо опасениям, так как пироколлодий есть одна из составных частей и охтенского пороха, ибо, как говорится в журнале комиссии, — «пироколлодий есть в сущности тот самый пироксилин, к получению которого пироксилиновый завод Охтенских пороховых заводов постоянно стремился», и «часто получают целые партии растворимого пироксилина с содержанием азота в 12,4% при растворимости 95%, т. е. вполне сходного в этом отношении с пироксилином, доставлявшимся с пироксилинового завода морского ведомства под названием пироколлодия».

Вышеприведенные выписки показывают, что на Охтенском заводе иногда получается пироколлодийный порох и что к получению такового Охтенские заводы стремятся, вероятно, не опасаясь, что получат порох, не годный для пересылки в отдаленные части России.

Вышеприведенные выписки также показывают, что пороховое сухопутное ведомство стремится получать пироколлодий, и, отказываясь принять от нас секрет производства, вероятно, надеялось само открыть его; но, как видно из другой выписки из журнала, оно его не нашло и не может получать продукта валовым способом, как то делает морской пироксилиновый завод.

Опасение за детонацию, однако же, так велико, что если бы даже порох из смеси различного вида нитроклетчатки дал бы лучшие баллистические свойства и был дешевле пироколлодийного пороха, то и тогда в силу вышесказанного будет осторожнее готовить порох к орудиям больших калибров из пироколлодия.

Говоря таким образом, я не хочу уменьшить заслуги порохового сухопутного ведомства. Оно не призвано было высшей властью решать научные вопросы, а должно было во что бы то ни стало в возможно кратчайший срок снабдить новые ружья бездымным порохом. С задачей этой, которая представляет первостепенную государственную важность, оно справилось вполне успешно и сделало то, что от него требовалось. Есть дела, где количество играет большую роль чем качество, но и по баллистическим качествам ружейный порох считается прекрасным, хотя бы он даже и уступал на несколько процентов наилучшему, который только можно выделывать.

Что касается выделки пушечных порохов, то работу профессора Менделеева и Научно-технической лаборатории по этой части нельзя, однако, считать законченной. Предстоит еще весьма крупная задача установить однообразие в порохах. В ружейных зернистых порохах, если бы само производство и давало материал несколько разнообразный, все же смешением можно привести его к достаточному однообразию. Если бы при этом одна партия отличалась от другой, то можно подыскать заряд, на что не потребуется более нескольких золотников пороха.

В ином виде представляется дело пушечных порохов. В них надо стремиться к тому, чтобы каждая лента совершенно походила на другую, и обеспечить это однообразие правильностью приемов фабрикации.

Кроме того, не выяснено, какое влияние могут иметь некоторые условия, и, может быть, потребуется в некоторой степени соблюдать еще следующее:

- 1) чтобы сушкой, спиртовой или воздушной, всегда удалялась вода до известного процента;
- 2) чтобы растворители были той же крепости и в том же процентном отношении к пироколлодию;

3) чтобы мешалки для желатинации были устроены так, чтобы обеспечить полное смешение пироколлодия с растворителем;

4) чтобы выход из пресса делался при том же давлении;

5) чтобы ленты были одинаковы как после прессования, так и после вальцовки, причем необходимо выработать лабораторным способом и стрельбой допуски относительно изменения толщины лент при вальцовке, и вообще допуски в толщине лент установить самые минимальные;

6) чтобы воздушные пузырьки в порохе допускались только до известного минимального размера;

7) чтобы как провяливание, так и сушка совершались однообразно относительно каждой отдельной ленты как зимой, так и летом, и

8) чтобы вообще были выработаны допуски по всем вышеприведенным пунктам.

Все вышеназванные требования вызывают усиленную заботу как Научно-технической лаборатории с профессором Менделеевым во главе, так и артиллерийского отдела Морского технического комитета.

Будем ли делать бездымный пушечный порох мы или сухопутное пороховое ведомство, разработка вопросов предстоит та же, ибо сухопутное ведомство не имеет еще опытности по выделке порохов для орудий больших калибров, стреляющих большими зарядами. Но нам этот порох нужен теперь же, а сухопутная артиллерия, как выяснилось в комиссии, приступит к снабжению современных береговых орудий бездымным порохом лишь тогда, когда удовлетворит свои более насущные потребности.

На вновь строящемся заводе морского ведомства вводится все, что только может обеспечить однообразие в порохах, и если в этом отношении мы будем так же счастливы, как по отношению к установлению способов производства пироколлодия, то можно надеяться, что с технической точки зрения будет обеспечено получение благонадежных пушечных бездымных порохов ко всем калибрам, чего еще не имеет ни одна нация.

В силу вышесказанного я осмеливаюсь удостоверить, что профессор Менделеев и Научно-техническая лаборатория действительно уже оказали крупные услуги по решению вопроса о типе бездымного пороха для современных орудий больших калибров. Мнение это разделяется и моими помощниками.

Контр-адмирал С. Макаров

**ПИСЬМО Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА С. О МАКАРОВУ
О ЗНАЧЕНИИ ПИРОКОЛЛОДИЙНОГО ПОРОХА
ДЛЯ РУССКОЙ АРМИИ И ФЛОТА**

19 марта¹ 1894 г.

Милостивый государь Степан Осипович.

Прочитав отзыв вашего превосходительства о протоколе Охтенского порохового завода², я с великим удовольствием увидел в ваших словах явное убеждение в том, что с пирокolloдием мы встали на твердый путь в решении вопроса об однообразном и основном материале, равно пригодном как для ружей, так и для пушек — до высших их калибров. И я надеюсь, что со временем к такому же убеждению придут все те, кому удастся убедиться в свойствах пирокolloдийного пороха, что, конечно, ранее всего и желательнее всего может произойти в русской армии, для обеспечения успехов которой и создана Морская лаборатория. Служа флоту, она служит всей стране. Пусть дело сведется хотя бы к тому, что все надобное знали до нас, это не важно, а важно лишь одно — чтобы в России был бездымный порох, не только не худший, а лучший, чем где бы то ни было. Он обеспечит мир, если на то будет воля государя.

Прошу вас принять уверение в глубочайшем почтении и готовности к услугам

Д. Менделеев

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1894 г., д. 42,
л. 235. Автограф.

№ 55

**РАЗГОВОР С ЛЕЙТЕНАНТОМ КОНОНОВЫМ
О СПОСОБЕ РАЗЫСКАНИЯ БРОНЕНОСЦА «РУСАЛКА»^{3*}**

25 марта 1894 г.

Советовал:

- 1) Советую 2 канонерки, 2 миноноски, 2 пар[овых] катера или еще 2 миноноски.
- 2) Опыт с опусканием на глубину утопленных животных для решения вопроса о том, с какой глубины всплывают трупы.
- 3) Беломорский плотик, как полагает лейтенант Кононов, считаю практичным.
- 4) Мак-Эвоя эвол[юционный] прибор и всякий другой при-

¹ Письмо датировано Д. И. Менделеевым 19 февраля. На самом деле оно было написано 19 марта, ибо в нем идет речь о записке С. О. Макарова от 15 марта, а получено оно было Макаровым, судя по делопроизводственным пометам, 21 марта 1894 г.

² См. документ № 53.

* Заголовок документа.

бор первоначально испытать в гавани на чувствительность и только после сего применить их на деле.

5) Способ Золотухина¹ нахожу практичным, но буксировать не с мачт, а со специального трального плота.

6) Тральный плот советую сделать так:

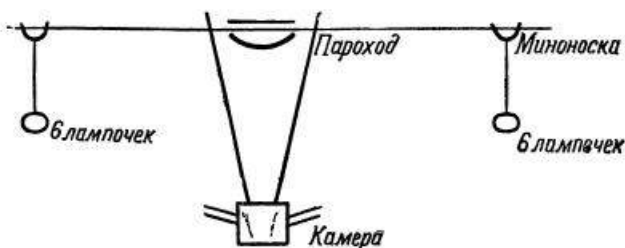


Дл[я] буксир[а]

7) Полагаю, не брать подводных лодок, ибо много времени и труда потратите, пока устраните затруднения различные.

8) Камеру, как предлагает лейтенант Колбасьев, считаю осуществимой, но надо ее разработать технически на 2 человека и на 50 сажень глубины.

9) Способ наблюдать из камеры полагаю так:



Надо опытом найти практическое распределение огней относительно камеры. Иметь в камере прожектор полагаю непрактичным.

10) В Балтийском море верхняя вода по преимуществу мутная, а нижняя с глубины 5 сажень (предположительно) прозрачная. Это надо иметь в виду.

11) Советую на работу выходить в понедельник вечером и оставаться до пятницы вечера без сообщения с берегом.

12) Советую взять планшеты, взять начальника гидрографических работ и пусть составит соображения о числе вех, баканов, береговых знаков и прочего для правильного ведения тральных работ.

13) Суда и миноноски осмотреть по части непотопляемости, проверить помпы, взять пластырь и на всякое судно хорошие паруса и брезент, дал специальные брезенты 30 фут \times 30 фут из № 5, оканаченные 3-дюймовым тросом.

¹ См. об этом, а также о других предложениях статью штабс-капитана Золотухина «О средствах, предложенных для отыскания броненосца «Русалка». «Морской сборник», 1894, № 2, неоф. отд., стр. 162—188.

14) Баллон ...¹ может быть полезен, но предварительно надо, чтобы они в самом порту приспособились к барже, которую им дадут, и, когда испытают, тогда можно вести их на работу.

15) Порядок работ:

а) построить береговые знаки для ориентировки;

б) тральный плот сделать и испытать, первый если удастся, то заказать еще два.

16) Работы тралом производить систематически, чтобы одно дело не повторять несколько раз.

17) Запись гидрографическую вести с секундами, и все часы перед работой по сигналу выровнять.

18) Советую начать работы от линии выдающихся камней внутрь.

19) Вести исследование тралами таким порядком, чтобы в случае откроется банка или камень, то нанести их на карту.

20) Концом работ надо считать осмотр всего судна и описание его положения и состояния. Место обозначить баканом, и точно по углам определить координаты.

21) Советую начинать работы тотчас после завтрака команды, а, если нужно, с 8 до 8^{1/2} [часов] давать передышку. С 11 до 2 [часов] отдых.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 25, лл. 1—3. Автограф.

№ 56

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПОМОЩНИКУ ДИРЕКТОРА
ГЛАВНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ОБСЕРВАТОРИИ
ПОЛКОВНИКУ М. А. РЫКАЧЕВУ О ПОСВЯЩЕНИИ
К КНИГЕ «ВИТЯЗЬ» И ТИХИЙ ОКЕАН»

16 апреля 1894 г.

Многоуважаемый Михаил Александрович.

Поздравляю вас с наступающим праздником, который желаю вам провести приятно и в добром здоровье. Так как вы пишете теперь рецензию на мою книгу, то не найдете ли удобным поместить текст моего посвящения полностью.

По моему мнению, посвящение надо понимать как воззвание к морякам производить ученые работы, и я был бы очень рад, если бы вы в рецензии обратили внимание именно на эту сторону дела. По моему мнению, и «Кронштадтский вестник» мог бы быть полезен именно в этом отношении, призывая на основании моей работы других моряков к работам, но дело это уже конченное.

Душевно преданный
С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

¹ Слово неразборчиво.

№ 57

ПРЕДПИСАНИЕ С. О. МАКАРОВА ЧЛЕНУ КОМИССИИ
ПО ПРИЕМУ НА ФЛОТ ОРУДИИ И СНАРЯДОВ
ШТАБС-КАПИТАНУ М. А. МИХАЙЛОВСКОМУ
О СОСТАВЛЕНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОПИСАНИЯ
ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ

№ 1723

20 июня 1894 г.

Представьте М[орскому] т[ехническому] к[омитету] обстоятельное описание способа приготовления металла, из которого сделаны были магнитные приспособления, употреблявшиеся на стрельбе 16 июня, а также и способ выделки их. Надо так описать, чтобы всякий завод мог сделать такие же приспособления совершенно так же, т.-е. чтобы быть уверенным, что будут сделаны такие приспособления, а не иные.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1894 г., д. 6,
л. 210. Черновой автограф.

№ 58

ИЗ ПРЕДПИСАНИЯ С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ
КОМИССИИ МОРСКИХ АРТИЛЛЕРИЙСКИХ ОПЫТОВ
КОНТР-АДМИРАЛУ П. С. БУРАЧЕКУ О ПРОЕКТИРОВАНИИ
ОСОБОГО УСТРОЙСТВА ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ КРЕПОСТИ
ПАЛУБНОЙ БРОНИ

№ 1724

20 июня 1894 г.

Управляющий Морским министерством в бытность свою в Комиссии морских артиллерийских опытов выразил желание, чтобы крепость нашей палубной брони была опробована броневыми и фугасными снарядами, разрывающимися при прикосновении к этой броне или на воздухе в некотором от нее расстоянии. Прошу ваше превосходительство проектировать такое устройство, при котором можно бы было [это] попробовать, не прибегая к дорогим устройствам и пользуясь шпангоутами срубов и другими предметами и плитами, имеющимися в Комиссии морских артиллерийских опытов.

Не сделать ли так:

Сруб одной из плит повалить плитой вниз и на шпангоуты прикрепить палубную броню, а снаряд пусть рвется при ударе в особый лист...¹

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал *С. Макаров*

¹ Опущен эскизный набросок предлагаемого устройства.

Помета П. С. Бурачека: «За недостатком срубов употребить по исправлении старый для этой цели.

Вследствие личных переговоров с главным инспектором нашел необходимым переговорить с гг. корабельными инженерами по поводу устройства палубы для испытания этих палубных броней¹.

П. Б[урачек]»

ЦГАВМФ, ф. 423, д. 300, лл. 91—92. Подлинник.

№ 59

ПРЕДПИСАНИЕ С. О. МАКАРОВА П. С. БУРАЧЕКУ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПОРАЖАЕМОСТИ ПРИ СТРЕЛЬБЕ ШРАПНЕЛЮ

№ 1848

11 июля 1894 г.

При рассмотрении вновь составленного «Наставления для действия десантной артиллерией на берегу» заведующий обучением офицеров в Артиллерийской офицерской школе сухопутного ведомства полковник Синицын заявил, что для успешной стрельбы шрапнелью необходимо точно определить соответствующую высоту разрыва шрапнели относительно цели. Условие это необходимо не только в смысле меткости, но и по отношению к поражаемости, т. е. силе удара пуль шрапнели в поражаемый предмет.

Ввиду вышеизложенного прошу ваше превосходительство опыт стрельбы из 2¹/₂-дм пушки Барановского произвести в деревянные щиты из сосновых 1-дм досок, определив при этом как поражаемость, т. е. способность пуль пробить означенный щит, так и приискать наивыгоднейшую высоту разрыва шрапнели для получения наибольшего числа повреждений².

Предложение о производстве опыта, изложенное в отношении от 7 июня № 1576³, считать отмененным.

И. д. главного инспектора артиллерии
контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 423, д. 296, лл. 306—307. Подлинник.

¹ Так в документе.

² Т. е. надо подыскать, на каком расстоянии от разрыва пули еще сохраняют такую скорость, чтобы пробивать однодюймовые деревянные доски. Из этой цифры и имея в виду угол падения, можно определить предельную высоту разрыва, выше которой пули должны будут уже пролетать столь большое расстояние, что скорость их будет недостаточна для побивания однодюймовых досок С. М[акаров].
(Примечание автора).

³ Отношение не публикуется. В нем предлагалось использовать подопытных животных для испытания поражаемости шрапнели. См. ЦГАВМФ, ф. 423, д. 296, л. 249.

**ИЗ ЗАПИСКИ С. О. МАКАРОВА О НЕДОСТАТКАХ
В ОТНОШЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ
ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «НАВАРИН»
И МЕРОПРИЯТИЯХ ПО ИХ УСТРАНЕНИЮ¹***

16 июля 1894 г.

Эскадренный броненосец «Наварин» представляет многие несовершенства по части непотопляемости. Не вдаваясь в мотивы и изложение доводов, ниже сего перечисляются лишь главнейшие недостатки и мероприятия к их устранению.

Главные переборки

Броненосец разделен водонепроницаемыми переборками лишь до жилой палубы, и так как эта последняя находится, по чертежу, на высоте всего 3 фут от воды², то в случае наполнения какого-либо отсека жилая палуба окажется под водою, которая и найдет свободный ход по всему судну...³

...9) Продольные переборки, образующие центральный коридор, которым отделяются машинное и котельные отделения одного борта от другого, доведены только до жилой палубы, так что в случае наполнения одного отделения вода будет переливаться в другое, т. е. на другой борт. Посему следует обсудить, поднять ли эти переборки выше для достижения действительной водонепроницаемости или разрубить для свободного перехода воды с одного борта на другой...⁴

Общие замечания по водоотливной системе

23) У семи клапанов магистральной трубы не имеется сеток. Необходимо их расставить.

24) В настоящее время напускание воды в отделения соединено с большими неудобствами. Для устранения этого необходимо общую трубу соединить с кингстоном.

25) В brackets различных мест нет дыр для пропуска воды к нижним частям отделений.

¹ С. О. Макарову, как младшему флагману Практической эскадры Балтийского флота, в кампанию 1894 г. было поручено производство испытаний новых судов, в том числе броненосцев «Наварин» и «Гангут», а записка его о результатах испытаний броненосца «Наварин» была предметом обсуждения Морского технического комитета (см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1894 г., ч. II, лл. 452—465).

² Считая без перегрузки. (*Примечание С. О. Макарова.*)

³ Опущено описание некоторых деталей устройства главных переборок и предложений по усилению их водонепроницаемости.

⁴ Опущено описание второстепенных переборок и предложений по усилению их водонепроницаемости.

26) Не имеется замков у спускных клапанов бомбовых погребов и крьюйт-камер.

27) В приспособлении циркуляционных помп к выкачиванию воды из трюма существуют неудобства, а именно: для того, чтобы помпа начала брать воду из трюма, вероятно, потребуются ее несколько раз остановить, и, кроме того, при выкачивании воды циркуляционной помпою из трюма циркуляция воды в холодильнике прекращается и потому необходимо главную машину останавливать.

28) Переборки угольных ям не были опробованы водой, и потому я приказал при себе наливать в одну из угольных ям воду. Вся высота угольной ямы до жилой палубы 22 фута, но когда налили 12 фут воды, то пришлось прекратить наливание, ибо переборки стали прогибаться. Необходимо их подкрепить и опробовать наливанием воды до верхней палубы.

Общие замечания

29) Ознакомившись со средствами непотопляемости броненосца «Наварин» и высказав выше некоторые замечания, я считаю долгом высказаться вообще, что в таком виде строить корабли невозможно.

Дело случайности, что мне поручено испытание броненосца и что я перед тем занимался вопросом о непотопляемости. В противном случае могло произойти, что «Наварин» остался бы плавать с вышеперечисленными недостатками. Но даже если все замеченное мною и будет исполнено, все-таки броненосец с непотопленными главными переборками не может считаться надежным по этой части судном.

Для устранения этого крупного и хронического недостатка во вновь строящихся судах я не вижу другого средства, как подвергать корабли пробе, о которой я говорю в статье «Разбор элементов боевой силы судов».

30) Кроме сего, считаю уместным доложить, что непотопляемость судов составляет отдельную специальность, и если признается полезным иметь для флота специальных лиц, заведующих компасами и уничтожающих девятицию их, то еще более необходимо иметь специальное лицо, инспектирующее все средства, которые обеспечивают корабль от потопления и ответственное в том, что на кораблях не делается грубых промахов по этой части.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1894 г., ч. II, лл. 454—464. Подлинник.

№ 61

ПРЕДПИСАНИЕ С. О. МАКАРОВА П. С. БУРАЧЕКУ
ОБ ИСПЫТАНИИ ЗАКАЛЕННОГО БРОНЕБОЙНОГО
НАКОНЕЧНИКА

№ 1906

18 июля 1894 г.

Прошу по получении 6-дм путиловских бронебойных снарядов тотчас же вызвать щ[табс]-к[апитана] Михайловского, чтобы он припаял магнитное приспособление закаленное и выпустил этот снаряд в 6-дм плиту Каммеля под углом в 20°, не ожидая меня. Кажется, я сказал в одной бумаге 15°, то это неверно, надо считать 20°.

Если действие закаленных приспособлений будет не лучше, чем незакаленных, то следует 6-дм плиту Каммеля поскорее снять со сруба и ставить плиту Виккерса.

И. д. инспектора морской артиллерии
контр-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1894 г., д. 6,
л. 238. Черновой автограф.

№ 62

ИЗ ЖУРНАЛА МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ПО КОРАБЛЕСТРОЕНИЮ С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ С. О. МАКАРОВА
О НЕОБХОДИМЫХ ПЕРЕДЕЛКАХ НА ЭСКАДРЕННОМ
БРОНЕНОСЦЕ «ГАНГУТ» ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ
ЕГО МОРЕХОДНЫХ КАЧЕСТВ

№ 105

16 августа 1894 г.

...Контр-адмирал Макаров указал на то, что углубление броненосца перед выходом из Кронштадта в Либаву было носом 21 фут 8 дюйм., кормою — 23 фут 5 дюйм. и среднее — 22 фут 6¹/₂ дюйм; следовательно, в это время перегрузка броненосца в пресной воде была 1 фут 6¹/₂ дюймов.

По расчету командира в это время на броненосце не хватало следующего количества грузов, если бы броненосец снабдить провизию не на 4 недели, как проектировано, а на 4 месяца:

угля (до 427 тонн)	125	тонн
снарядов и зарядов	160	"
провизии на 4 месяца	100	"
мин сферокон[ических] 40 шгук	25	"
мин Уайтхеда и проч.	25	"
шхиперских запасов	20	"
сетевого ограждения	30	"
машинных запасов	30	"

Итого . . . 515 тонн

Полагая 32 тонны на 1 дм переуглубления, получается 16 дюймов, а прибавляя уже имевшуюся перегрузку в 1 ф. 6¹/₂ дм, получим общую перегрузку 2 ф. 10¹/₂ дюйм., а при переходе в соленую воду — 2 ф. 7 дюймов.

Вследствие такой перегрузки жилая палуба дойдет почти до воды, и, таким образом, будет более чем когда-либо очевидно, что высота, до которой доведены переборки, недостаточна; кроме того, площадки трапа уйдут в воду и обухи сетевого заграждения будут очень близко к воде.

Командир броненосца указал на то, что нет штормовых шпигатов, что якоря надо приспособить к более плотной уборке во внутрь и что в море нет шлюпки, готовой к спуску.

Вследствие всего вышеизложенного и других соображений, не перечисляя в настоящем собрании других недостатков по части непотопляемости броненосца «Гангут», контр-адмирал Макаров полагает полезным произвести на этом броненосце следующие работы:

1) Сделать две траверзные броневые переборки герметичными, поставив к ним герметические двери и соединив их непроницаемыми палубами с ближайшими к ним непроницаемыми переборками ниже жилой палубы.

2) Поставить в носу и корме по одной непроницаемой переборке от жилой палубы до верхней.

3) Чтобы иметь наготове для скорого спуска во время плавания две гребные шлюпки, требуется кормовые рейдовые шлюпбалки поднять на фальшборт и поместить переднюю шлюпбалку между 75—76, а заднюю между 81—82 шпангоутами.

4) На отверстия выходных трапов надо сделать щит с откидными нижними ставнями.

5) Сделать 2 штормовых шпигата для стока воды с верхней палубы.

6) Укрепить ставни портов 6-дм и 9-дм орудий, чтобы они могли выдерживать удары волны.

7) Поднять нижние площадки выходных трапов.

8) В нишах для закладывания якорных лап сделать клаузы для подтягивания штоков до места.

9) Все наружные коробки, прикрывающие отверстия гальюнных труб, сделаны без надобности широко, и, кроме того, они вследствие перегрузки ушли под воду и сильно задерживают ход. Необходимо их укоротить и сузить.

10) Броненосец рассчитан лишь на внутреннее плавание, а потому у него недостаточно помещения для провизии. Если он пойдет в дальнее плавание, необходимо верхнее помещение сфероконических мин занять под сухари и вообще некоторые из погребов боевых запасов обратить под провизию, что возможно сделать, не сбавляя положенного боевого комплекта.

11) Предполагавшуюся переделку боевого прикрытия на

машинном люке отменить и поставленный на время для испытания вентилятор снять.

12) Относительно уменьшения команды контр-адмирал Макаров обещал доставить свои соображения дополнительно.

13) Для уменьшения перегрузки можно бы было:

- | | |
|---|---------|
| а) снять кормовой машинный вентилятор | 2 тонны |
| б) снять передний паровой и гребной катера и шлюп-балки к ним | 20 „ |
| в) не брать 20 мин заграждения | 12 „ |
| г) не брать броневых люков, тех, которые во время боя должны быть открыты | 10 „ |

44¹ тонны

14) По отношению к избыточному расходу на электрическое освещение контр-адмирал Макаров также обещался доставить сведения дополнительно.

15) Выяснилось, что броненосец может со своим запасом делать переходы в 2000 миль ходом около 10 узлов. Дальнейшие испытания, вероятно, укажут на возможность еще более экономичного хода...

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1894 г., ч. II, лл. 194об.—199. Подлинник.

№ 63

ЗАКЛЮЧЕНИЕ С. О. МАКАРОВА О ЧЕРТЕЖАХ ВОДОУЛИВНОЙ СИСТЕМЫ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «ПОЛТАВА»

31 августа 1894 г.

1) Приступая в рассмотрению чертежей водоотливной системы броненосца «Полтава», я прежде всего обратил внимание на то, что чертежи не дают ясного суждения о том, какие переборки непроницаемые и какие проницаемые. Чтобы пополнить этот пробел, присущий всем вообще чертежам судов, я просил линии непроницаемых переборок проскоблить в концах, сделав три перерыва, как значится ниже.

Это было исполнено, но лишь отчасти, так что чертежи и теперь еще не дают ясного представления, где есть второе дно и где его нет, и которые из второстепенных переборок водонепроницаемы. Между тем вопрос о том, какие переборки следует сделать водонепроницаемыми, весьма важный, а потому я предлагаю:

а) чтобы для всех судов, строящихся и готовых, были приняты на всех чертежах предлагаемые мной или иные знаки для обозначения водонепроницаемых переборок;

¹ В документе ошибочно 54.

б) чтобы был составлен подробный лист, какие именно переборки считаются водонепроницаемыми;

в) чтобы был составлен номерник водонепроницаемых отделений, на котором каждому отделению, как бы мало оно ни было, придан бы был отдельный номер.

2) Рассматриваемые мной чертежи броненосца «Полтава» составлены с точки зрения чертежной весьма полно, и замечания мои относятся не столько к этому кораблю, сколько ко всем кораблям вообще.

3) Относительно непроницаемых переборок можно заметить, что в нижней части корабля их чересчур много, а сверху мало. Обилие переборок внизу нельзя признать особенно желательным. Чем больше переборок, тем больше отделений, а [к] каждому отделению необходимо провести трубы для выкачивания воды, поставить непроницаемые двери для входа и трубки для измерения воды. Если все это сделать, то будет очень сложно, а если этого не сделать, то излишнее разделение во многих случаях принесет больше вреда, чем пользы, ибо оно ограничивает возможность пользования помпами. Между шпангоутами 20 и 31, а также между 70 и 80 столько подразделений, что нет никакой возможности пользоваться всеми турбинами для осушения их, и магистральные трубы служат собственно для выкачивания воды из небольших отделений, не имеющих никакой важности.

Полагаю полезным, чтобы часть переборок поднять до верхней палубы, подразделив этими главными переборками корабль на главные отсеки. Главные переборки полагал бы иметь на шпангоутах №№ 5, 20, 31, 48, 60, 80 и 90.

В этих переборках от низу до третьей сверху палубы не делать ни одной двери, а вентиляторные трубы можно пропустить через них лишь под первой (верхней) палубой. Все выходы в главных отсеках сделать кверху, прорубив для сего люк как в тонких палубах, так и в броневах.

Подразделение главных отсеков на второстепенные отделения сократить, сколько возможно. Упразднить водонепроницаемую переборку на № 32 как ненужную. Также упразднить еще множество переборок.

4) Весьма важно правильно решить вопрос, следует ли оставить продольные переборки в машинном и котельных отделениях или нет. Если будет сделано устройство для быстрого напуска воды в боковые коридоры и решено пробовать переборки водой и не ставить дверей, то можно поставить продольные переборки в машине и котельных отделениях. Если только их будут ставить, то надо продолжить их вверх до верхней палубы, а если продолжать до верхней палубы переборки не намерены, то лучше их прорубить, чтобы они были водонепроницаемые.

5) Надо рассмотреть также вопрос о непроницаемости палуб, которой следует придавать большое значение в тех случаях, когда палубы покрывают верхи водонепроницаемых переборок,

кой нельзя продлить выше. Так, например, палубы, покрывающие боковые коридоры угольных ям, должны быть водонепроницаемы. Что касается палуб и платформ в носовых отделениях, то те из них, которые не могут выдержать давления столба воды до верхней палубы, надо сделать проницаемыми, ибо опасно делать водонепроницаемую переборку недостаточно крепкую, так как во время аварии она может лопнуть и тем нарушить общую крепость судна.

6) Переборки угольных ям или боковых коридоров желательно продолжить, где возможно, до первой сверху или, по крайней мере, до второй палубы, иначе при малейшем крене таранная пробойна откроет доступ воде в главный отсек, и, таким образом, второй борт не исполнит то назначение, для которого он строится.

7) Все непроницаемые переборки и все переборки боковых коридоров и угольных ям надо опробовать наливанием воды в отсеки, отделения и коридоры до верхней палубы. Пробы произвести после того, как все металлические работы будут окончены, механизмы, котлы, трубы и проч. поставлены, но ранее, чем будет приступлено к деревянным работам, облицовкам котлов и машин и прочим поделкам, могущим попортиться от соприкосновения с водой.

Произведенная нынешним летом проба угольной ямы на броненосце «Наварин» показала, что переборки не выдерживают давления воды, налитой всего лишь на 15 фут, тогда как во время аварии они могут подвергнуться давлению свыше 30 фут. Если не выдерживают переборки, имеющие малую площадь, то, без сомнения, не выдержат и главные переборки. Доказательства того, что переборки надо пробовать, приведены мной в статье «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». Здесь я позволю себе сказать, что если корабли строятся для боя, то надо у них пробовать все переборки наливанием воды до верхней палубы. Без этой меры на переборки надеяться не следует и надо ждать от них в бою больше вреда, чем пользы.

8) Введение на судах большого числа непроницаемых переборок породило страшное усложнение водоотливной системы, и мне приходилось нынешним летом, разбирая этот вопрос по некоторым из судов, встречаться с доказательствами того, что сложность устройства может иметь пагубные последствия. Случалось, что при рассмотрении разложенных чертежей присутствовали все специалисты судна и строители, и мы не могли решить, каким порядком выкачать воду из известного отделения. Для решения вопроса надо было идти в трюм и смотреть на месте. Если это так у строящегося судна, то что же будет у судна старого, когда все бывшие при постройке лица выйдут и когда во время аварии некогда будет раскладывать чертежи и коллегиально обсуждать вопрос, есть ли в известном месте ход воды или нет.

Немалую сложность порождает также введение двух маги-

стральных труб и введение двух клапанов для выкачивания воды из того же отделения.

Также усложнение происходит оттого, что для напуска воды в помещения боевых припасов и в боковые коридоры употребляются одни трубы, а для выкачивания — другие. Это удваивает число клапанов.

Вполне уверен, что можно наполовину сбавить число клапанов.

9) Магистральные трубы теперь делают в 18 дм и ставят их по две. При таких размерах круглая форма теряет свои преимущества. Полагаю, что, устраивая магистральную трубу выше верхнего дна, ей лучше всего придать форму четырехугольную, воспользовавшись верхним дном и продольными переборками, если таковые останутся (фиг. 2). Следует обсудить, не будет ли еще практичнее придать ей форму треугольную (фиг. 3). При четырех- и треугольной системе труб устройстве клапана очень упрощается, и одна труба может с успехом служить для обоих бортов. Вес трубы также уменьшится, и она будет занимать меньше места и войдет в систему фундамента под машину и котлы, не отнимая места. При продольной переборке надо ставить трубу с той стороны, с которой нет вертикальных стоек. В трубе в одном месте надо сделать карман и иметь возможность через общую трубу выкачать из нее воду досуха.

Нахожу излишним делать в машине и котельных отделениях 2 магистральных трубы. Достаточно, если будет одна, но хорошая.

10) Предназначено иметь на броненосце «Полтава» 4 турбины на 12 тонн в минуту и 2 турбины на 4 тонны в минуту. Итого предположено выкачивать 58 тонн в минуту или 2030 куб. фут. Если клапана пропускают воду со скоростью в 10 фут в секунду, что соответствует давлению или высоте воды в трюме, надо магистральную трубу в ...¹ фут, то сечение клапанов должно быть 3,4 кв. фута или клапана должны иметь размер 22 дм [X] 22 дм.

В средних отсеках корабля вода, войдя в магистральную трубу, пойдет в обе стороны, а потому там можно бы было трубу сделать сечением в 2 раза меньше.

В оконечностях, однако, где вода от клапана ко всем турбинам идет в одну сторону, также сечение недостаточно, но так как оконечности не имеют такого существенного значения, как середина, и каждый фут воды в оконечности весит значительно меньше, чем в средних отделениях, то можно помириться на среднем размере сечения трубы в 75% от размера клапана, т. е. в 2,6 кв. фута. Это соответствует квадратной трубе 20 дм [X] 20 дм, трубе в форме равностороннего прямоугольного треугольника с величиной каждого катета в 28 дм, а круглой трубе в 22 дм диаметром.

¹ Пропуск в документе.

Сумму отверстий в сетках должно сделать в 4 раза более, чем в клапанах, иначе подступ воды к трубе будет недостаточен.

11) Для напуска воды в бортовые коридоры с целью выравнивания крена провести трубы в 12 дм от приемной трубы холодильника в три ближайших коридора с каждой стороны. Этими же трубами будет вода и выкачиваться.

В остальные коридоры в случае надобности можно накачать воду пожарной помпой через водомерную трубку. Следовательно, проектированной системы трубу можно не ставить.

12) Для затопления крыйт-камер сообщить их с магистральной трубой 12-дм отрезками, а магистральную трубу связать с отливной и приемной трубой от холодильника во все сечение этой трубы. Тогда получим, что та же система будет служить, и для быстрого напуска и для быстрого выкачивания воды и совсем не надо делать клинкетов и множества труб.

13) При устройстве приспособлений для выкачивания воды из машинного отделения циркуляционной помпой принять за образец устройство, сделанное мной на корвете «Витязь», ибо на «Наварине» и «Гангуте» — суда более позднейшей постройки, чем «Витязь» — сделаны приспособления весьма неудачные и одно на другое непохожие. На «Витязе» во время хода достаточно было начать закрывание кингстонного клинкета, чтобы циркуляционная помпа начала брать из трюма, тогда как на «Наварине» и «Гангуте» требуются более сложные действия.

14) При устройстве водоотливной системы необходимо держаться того правила, чтобы каждое отделение было не только снабжено водоотливными приспособлениями, но и водомерными, которые позволяли бы впускать воздух в отделение, когда из него выкачивается вода.

15) В общем еще следует иметь в виду при постройке броненосцев, что пока планширь не подошел к воде, до тех пор на корабле должны быть средства бороться против потопления, и потому все отделения между первой сверху и второй палубами, равно как между второй и третьей, следует считать так же, как если бы они были в подводной части, а потому должны быть средства для запираания шпигатов, средства для выкачивания воды и проч. и проч.

16) Из числа мелких замечаний могу упомянуть, что трюмные насосы состоят¹ на высоте 27 фут. над нижним дном. Такая высота чересчур велика, и я думаю, что они или не будут брать воду с нижнего дна, или будут брать с большими затруднениями.

17) От общей осушительной трубы показаны отрезки в различные отделения. Отрезки эти закрываются клапанами наподобие шпигатов. Такое устройство не обеспечивает достаточной

¹ Так в документе. Правильно «стоят».

воздухонепроницаемости трубы, а потому будет предпочтительнее поставить клапан общепринятой формы. Я лично полагаю, что с карапасной палубы предпочтительнее воду спускать не в общую, а в магистральную трубу.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 174, лл. 1—6. Отпуск.

№ 64

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА
УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ МИНИСТЕРСТВОМ
ВИЦЕ-АДМИРАЛУ П. П. ТЫРТОВУ С ПРОСЬБОЙ
О НАПЕЧАТАНИИ ОТЧЕТА О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЕГО
НА ПОСТУ ГЛАВНОГО ИНСПЕКТОРА МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ
В 1891—1894 гг.

13 ноября 1896 г.

Осенью 1894 г. я был совершенно внезапно назначен командующим эскадрой Средиземного моря, и сдача мной дел по инспекции морской артиллерии была по требованию начальства произведена в весьма короткий срок. Посему я не успел в то время составить отчет о произведенных в бытность мою главным инспектором артиллерии работах, но в плавании я составил такой отчет и представил его в апреле 1895 г. управляющему Морским министерством.

Ввиду того что отчет этот указывает ход работ за те три года, когда совершился переход к патронной артиллерии, уцен-трированными башням, бездымному пороху, однообразным снарядам и пр. и пр., осмеливаюсь просить ваше превосходительство, не признаете ли справедливым разрешить напечатать этот отчет¹.

Вице-адмирал С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «Прошу Карла Карловича [Деливрона] ознакомить меня с этим отчетом. П. Тыртов.

13 ноября 1896 г.»

Помета К. К. Деливрона: «15 ноября [1896 г.] представлен один экземпляр этого отчета лично мною Павлу Петровичу [Тыртову].

К. Деливрон»

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1896 г., д. 42, л. 37. Подлинник.

¹ На хранящихся в этом же деле выписках из отчета С. О. Макарова К. К. Деливроном сделана карандашом следующая запись:

«Сообщить С. О. Макарову, что... (пропуск в документе.— Сост.) не удобно печатать в... (пропуск в документе.— Сост.) главы 1 и § 103, так как в них помещаются не технические сведения, а критические отзывы, которым следовало бы [быть] в докладной записке. Может быть, он согласится исключить и переделать». (ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1896 г., д. 42, л. 39об.)

**ПИСЬМО ГЛАВНОГО ИНСПЕКТОРА МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ
ВИЦЕ-АДМИРАЛА К. К. ДЕЛИВРОНА С. О. МАКАРОВУ
С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ СДЕЛАТЬ ИСПРАВЛЕНИЯ
В СОСТАВЛЕННОМ ИМ ОТЧЕТЕ О РАБОТАХ
ПО МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ С 1891 ПО 1894 г.**

№ 2508

20 декабря 1896 г.

Милостивый государь Степан Осипович.

Препровождая при сем составленный вашим превосходительством «Беглый очерк работ по морской артиллерии с осени 1891 г. по осень 1894 г.»¹ и копию с него, имею честь уведомить, что управляющий Морским министерством, как видно из его резолюции и пометок на «Очерке», не нашел удобным печатать в прибавлениях к годовому отчету о занятиях Морского технического комитета по артиллерии, всю главу 1 и § 103, как и все те места в «Очерке», которые не относятся собственно к технической деятельности Комитета.

Ввиду сего, не признаете ли ваше превосходительство нужным, ознакомившись с замечаниями управляющего Морским министерством, сделать соответственные изменения или сокращения в копии «Очерка» и затем возвратить подлинный и копию в Комитет, дабы подлинник хранился в делах, как документ, а исправленная копия могла бы быть отдана в типографию для набора с нее.

Примите уверение в моем совершенном почтении и преданности

К. Деливрон

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 162, л. 143. Подлинник.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА К. К. ДЕЛИВРОНУ
О СОСТАВЛЕННОМ ИМ ОТЧЕТЕ О РАБОТАХ
ПО МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ ЗА 1891—1894 гг.**

№ 5578

24 декабря 1896 г.

Милостивый государь Карл Карлович.

Письмо ваше от 20 декабря сего года за № 2508² и приложенный к нему подлинный «Беглый очерк работ по морской артиллерии с осени 1891 по осень 1894 года», равно как и копию с него, я получил и при сем очерк и копию возвращаю.

¹ Так С. О. Макаров назвал свой отчет.

² См. документ № 65.

Я ознакомился с резолюциями его превосходительства управляющего Морским министерством и выпустил из отчета все места, которые не подлежат печатанию согласно этих резолюций

Слово «я», где возможно, заменено или выпущено, но везде этого заменить нельзя, ибо во многих местах я высказываю свои предположения, как бывший главный инспектор морской артиллерии, которые мне неудобно говорить от имени Морского технического комитета.

При составлении «Очерка» я руководствовался исключительно желанием сказать обо всем с тою правдивостью, с которой я всегда работаю, и отдать должное заслугам всех участников работы. Если же, однако, случайно я в каком-нибудь месте «обзора» обошел кого-нибудь, то прошу указать мне — я с удовольствием исправлю. Вы сами лучше, чем кто-нибудь, знаете, сколько инициативы как в общих идеях, так и в деталях внесено в дело лично мною, между тем я этого в «обзоре» не говорю, а, напротив, везде выставляю участие сотрудников и в «обзоре» указываю лишь, что то или другое сделано в мое время.

Относительно пометок управляющего Морским министерством на §§ 83 и 114¹, не признаете ли вы справедливым доложить его превосходительству, что сказанное в отчете совершенно верно. Я хорошо помню, что мореходные канонерские лодки и «Владимир Мономах» осенью 1894 г. ушли со снаряженными по новому способу снарядами, а броненосец «Император Николай I», ушедший годом раньше, имел неснаряженные. Я это знаю лучше, чем кто-нибудь, ибо сам по приезде в Средиземное море организовал снаряжение на броненосце «Император Николай I».

Что касается пункта 114, то в нем говорится о размещении пороховых ящиков у орудия. Циркуляр об этом вышел, когда его превосходительство Павел Петрович² был начальником эскадры Тихого океана, и он, вероятно, вспомнит, что именно в это время введено хранение пороховых ящиков у орудий, а не в малых крыйт-камерах, как это делалось прежде. Это нововведение было сделано мною на мой риск на корвете «Витязь», а в должности главного инспектора артиллерии я представил о распространении этого на весь флот, что и было утверждено.

В печати я полагал бы труд озаглавить так:

«Беглый очерк работ по морской артиллерии с осени 1891 по осень 1894 года».

«Составлен бывшим и. д. главного инспектора морской артиллерии контр-адмиралом Макаровым по сдаче дел и отправлении в плавание».

¹ Содержание пометок неизвестно, так как экземпляра «Отчета», на котором они были сделаны, обнаружить не удалось. Однако общий смысл их ясен из возражений на них С. О. Макарова.

² П. П. Тыртов.

«Глава I и §§ 38, 87, 90 и 103 выпущены».

Так как в заголовке о выпущенных главах и параграфах упомянуто, то номерацию следует оставить ту, которая в отчете.

По пунктам 32 и 110 требуются справки, но если их затруднительно разыскать, то прошу изменить редакцию так, чтобы обойти недостающие сведения.

Две фигуры полезно поместить в тексте или в конце, но надо их снять с моего подлинника.

Прошу ваше превосходительство по напечатании выдать мне 30 экземпляров «Очерка».

Прошу принять уверение в моем совершенном почтении и преданности

С. Макаров

Революция К. К. Деливрона: «Н. Т. Федотова прошу озаботиться о напечатании в виде прибавления к отчету 1894 г.¹

К. Деливрон

30 декабря 1896 г.»

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1896 г., д. 42,
лл. 48—49. Подлинник.

№ 67

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ ОБ УНИЧТОЖЕНИИ ВЕРТИКАЛЬНОГО БРОНИРОВАНИЯ КОРАБЛЕЙ, О ПРИЕМЕ НА ВООРУЖЕНИЕ БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ И ОБ ИСПЫТАНИИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ 2520

22 мая 1897 г.

На совещании, бывшем 7 мая в кабинете вашего высокопревосходительства по вопросу о типе крейсеров, я высказал убеждение, что введение броней гарвеевской и крупновской системы не изменило существующее отношение калибра орудия к толщине плит и что вертикальная броня в 2¹/₂ дм не представляет серьезной защиты, и потому ее лучше не ставить*.

Я говорил, что предложенные мной колпачки для снарядов, названные официально магнитным приспособлением, настолько улучшают действие снарядов, что таковые при ударе в наиболее закаленную броню остаются целы, и потому гарвеевская броня пробивается лучше даже, чем броня обыкновенная.

¹ Отчет С. О. Макарова (с выпущенными местами) вышел в свет в 1897 г. как «Прибавление III к отчету о занятиях Морского технического комитета по артиллерии за 1894 г.» (Типография Морского министерства, СПб, 1897, 102 стр.). Перепечатан в книге Ф. Ф. Врангеля «Вице-адмирал Степан Осипович Макаров». Биографический очерк. Ч. II, СПб, 1913, стр. 89—188. Выпущенных глав и параграфов в архиве обнаружить не удалось.

В противоположность этого мнения говорилось, что крупновская броня закалена сильнее гарвеевской и что на днях будет опыт, который прольет свет на эти вопросы.

Как я слышал, опыт состоялся, и снаряд с колпачком моей системы пробил плиту и остался цел. Следовательно, теперь еще раз подтвердилось, что снаряды с колпачками могут пробивать броню наиболее закаленную.

Еще на первых опытах выяснилось, что у снарядов мелкой артиллерии, как, например, 47-мм, колпачок также значительно улучшает пробивную силу, и даже куски толстой 10-дм плиты от действия таких снарядов давали большие трещины. 2¹/₂-дм броня, какой бы закалки ни была, не представляет надежного прикрытия даже от 47-мм снарядов, снабженных колпачками, и пробьется 75-мм снарядом на 6—8 кабельтовых под значительными углами к нормали.

С тех пор как я предложил магнитные приспособления, прошло уже 4 года, и за границей догадались в чем дело, так что в непродолжительном времени все снаряды иностранных флотов будут с колпачками.

Полагаю, что вертикальную 2¹/₂-дм броню не следует ставить на вновь строящихся крейсерах, а на каждую тонну снятой брони уменьшить на 4 тонны водоизмещение. Это даст крупное сбережение в расходе денег на судостроение.

Подробные соображения, почему снятие 1 тонны брони дает возможность уменьшить водоизмещение на 4 тонны, даны мной на стр. 95 моего труда «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов», который при сем представляю.

Что же касается района действия крейсеров то, по моему мнению, его следует увеличивать посредством установки вспомогательных двигателей, о которых я неоднократно входил с представлениями. При вспомогательном двигателе крейсер в 6000 тонн может обойти 5-узловой скоростью кругом света, будучи всегда готовым вступить под полные пары. Соображения о вспомогательном двигателе имеются в том же труде на стр. 8 и 81.

На основании всего вышеизложенного имею честь представить на благоусмотрение вашего высокопревосходительства:

- 1) Отменить на всех вновь строящихся и проектируемых судах тонкую вертикальную броню, уменьшив водоизмещение всех проектируемых судов по расчету 4 тонны водоизмещения на 1 тонну брони.

- 2) Ввести на все бронебойные и фугасные снаряды колпачки моей системы (магнитные приспособления).

- 3) Испробовать на одном из судов, новых или старых, предлагаемые мной вспомогательные двигатели, которые, по моему мнению, могут дать возможность совершать продолжительные крейсерства, не возобновляя запасов угля.

ИЗ ЖУРНАЛА МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ПО АРТИЛЛЕРИИ ОБ ОПЫТАХ СРЕЛЬБЫ СНАРЯДАМИ
С БРОНЕБОЙНЫМИ НАКОНЕЧНИКАМИ

№ 50

11 мая 1899 г.

...Собранию было доложено следующее:

18 февраля 1893 года по предложению бывшего главного инспектора артиллерии контр-адмирала, ныне вице-адмирала, Макарова был сделан выстрел 47-мм стальной гранатой в кусок 10-дм стальной гарвенрованной плиты завода Брауна с $1/2$ -дм железным листом, прислоненным к лицевой поверхности плиты. Граната, выпущенная нормально со скоростью в момент удара в 1970 фут., углубилась в плиту на $1\frac{1}{2}$ дм. и разбилась; головная часть вварилась в плиту частью своей боковой поверхности. Ввиду этих результатов в Комитете был составлен по указанию вице-адмирала Макарова первоначальный чертеж № 2460 «магнитного» приспособления (наконечника) к головной части 47-мм стальной гранаты, и 19 марта 1893 г. была произведена стрельба 47-мм стальной гранатой в кусок той же 10-дм стальной плиты Брауна. Для этой стрельбы наконечник был сделан из никелевой незакаленной стали и укреплен на снаряде помощью тесьмы, пропитанной копальовым лаком. Имея при ударе скорость в 1970 фут., выпущенная нормально граната углубилась в плиту на $2\frac{5}{8}$ дм. и разбилась; выпущенная в ту же плиту приблизительно с той же живой силой граната без наконечника сделала в плите впечатление лишь около $7/16$ дм и разбилась в куски.

Затем, в том же 1893 году следовал ряд опытов стрельбы 47-мм стальными гранатами с наконечниками из разных металлов: из свинца, красной меди и железа, но результаты получались неудовлетворительные. Этими же опытами убедились в непригодности первоначального способа прикрепления наконечников к головной части и перешли к припайке их.

От стрельбы 47-мм стальными гранатами в том же 1893 году перешли к стрельбе 6-дм бронебойными снарядами, к которым были приспособлены наконечники, изготовленные по чертежу № 2559, и первые два выстрела с таким устройством наконечника были сделаны 23 марта 1893 г. С тех пор опыты такие продолжались по настоящее время, причем в течение всего того времени по оставлении вице-адмиралом Макаровым должности главного инспектора морской артиллерии все дальнейшие работы по выработке чертежа, по выбору материала и подысканию способа закрепления наконечников на снарядах велись капитаном Михайловским.

Наконечники для опытов в 1893 и 1894 гг. по заявлению капитана Михайловского были двух родов: из мягкой никелевой

стали ($C = 0,3\%$ и $Ni = 3,2\%$) и закаленной твердой никелевой стали ($C = 0,6\%$ и $Ni = 2,2\%$). Вес их был около 4 фунтов, и они припаивались к головной части снарядов; припой состоял из трех частей олова и одной части свинца. Снаряды для этих опытов были Путиловского завода как прежнего изготовления (прежней закалки), так и новейшей (закаленные по новейшему способу Гольцера), которые, как то показали опыты, в действительности не различаются между собой, и потому далее лишь упоминается, что снаряды Путиловского завода. Стрельба была произведена в следующем порядке: 23 марта 1893 года было выпущено по нормали в кусок 10-дм гарвеированной плиты завода Веккерса два 6-дм бронебойных снаряда с незакаленными наконечниками. Веса незакаленных снарядов с наконечниками были около $100\frac{1}{2}$ фун., оба снаряда имели при ударе скорость около 2134 фут. Первый снаряд углубился на $10\frac{1}{2}$ дм и разбился, второй отскочил целым.

Затем производили стрельбу в гарвеированные плиты: 10-дм гнутую плиту завода Брауна, прямые 6-дм плиты заводов Брауна — № 1 и № 2, Каммеля и Веккерса. При предварительной пробе 6-дм плит керном замечено, что плита Брауна № 1 никаких впечатлений от керна не давала, а на плите Каммеля получались неглубокие впечатления. Плита Брауна № 2 имела негарвеированными кромки и правый верхний угол. В 10-дм плиту Брауна было сделано 7 выстрелов при скоростях в момент удара снарядов с наконечниками около 2200 фут., а без наконечников — около 2300 фут. ...

В 6-дм плиты было сделано всего 27 выстрелов. Из них в плиту Брауна № 1—8, в плиту Брауна № 2—4, в плиту Каммеля — 8 и в плиту Веккерса—7. Из этих 27 выстрелов — 20 было сделано снарядами с наконечниками, в том числе два выстрела снарядами, снаряженными пироксилином, и 7 выстрелов снарядами без наконечников. Из вышеуказанного числа снарядов 12 было выпущено нормально, 5 — под углом 15° , 4 — под углом 20° и 6 — под углом 25° . Что касается наконечников, то 15 было незакаленных и 5 закаленных, устройство их и способ закрепления по заявлению капитана Михайловского были одинаковы и подобны первоначальным. При всех выстрелах скорость в момент удара была около 1850 фут. и 1870 фут. в зависимости от того, был ли снаряд с наконечником или без него...

Для определения влияния наконечников при стрельбе по мягким плитам 21 июня 1894 года был сделан один выстрел 6-дм снарядом Путиловского завода с наконечником в 10-дм в С. Шамоновскую мягкую стальную плиту, в которую уже было сделано 10 выстрелов, причем ни один из этих снарядов плиты не пробил, часть снарядов при скорости около 2200 фут. отскакивали целыми, а часть разбивалась. Снаряд с наконечником, выпущенный при скорости 2350 фут., разбился, и передняя часть его засела в плите.

По поводу вышеуказанных опытов состоялся журнал Комитета по артиллерии от 28 июня 1894 года № 58¹, которым было испрошено разрешение управляющего Морским министерством проделать опыты облической стрельбы с наконечниками (магнитными приспособлениями) по броне и произвести сравнительное испытание на меткость снарядов с наконечниками и без оных.

При всех этих опытах, как было указано выше, наконечники припаивались, но способ этот по самому существу своему не только не может обеспечить прочную посадку их при валовом изготовлении, не изменяющуюся при хранении, но и не обеспечивает от отпадания наконечника при выстреле. Так, 5 марта 1896 г. при стрельбе из 6-дм орудия (№ 1669) в 10-дм плиту завода Шатильон и Коммантри снарядом Путиловского завода, снабженным наконечником, снаряд при скорости 2282 фут. попал в намеченную точку, а наконечник попал в плиту около 4 фут. ниже снаряда. Известен был также случай, имевший место в Америке, отпадания наконечника от снаряда при движении его по каналу орудия.

Были также произведены по предложению адмирала Макарова опыты с намагничиванием снарядов. Опыты эти велись по программе, выработанной техником Главного гидрографического управления г. Добровым и препровожденной в Морской технический комитет при письме генерала Колонга от 23 июня 1894 г. № 93. Сущность испытаний, произведенных на Обуховском заводе над 6-дм бронепойным снарядом Путиловского завода, состояла в том, что была изготовлена катушка соленоид, равная по длине снаряду, и, руководствуясь формулами для наивыгоднейшего намагничивания, было определено число оборотов проволоки в катушке — 3920 при силе тока — 12 амп., при $E = 120$ вольт и сопротивлении катушки — 10 омов.

О результатах испытания намагничивания снаряда артиллерийским приемщиком капитаном Аврамовым был представлен рапорт от 18 марта 1896 г. № 46, из которого видно, что при испытании в вышеуказанных условиях наконечник во время действия тока держался крепко, но лишь прекращался ток, наконечник отпадал.

Ввиду обнаруженной безусловной невозможности сохранения остающегося магнетизма в неравномерно закаленной стали дальнейшие опыты были прекращены.

На основании этих обстоятельств до приступления к дальнейшим опытам решено было прежде всего выработать более надежный способ закрепления наконечников.

После продолжительных попыток только к лету 1896 г. капитан Михайловский выработал два способа закрепления маг-

¹ Документ не публикуется, см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1894 г., лл. 297—298.

нитных приспособлений: а) закрепление приспособления к головной части снаряда помощью винтов и б) закрепление помощью заплечика на головной части. Попутно предлагался им способ навинчивания приспособления на головную часть, но этот способ был признан уменьшающим прочность снаряда. На основании предварительных опытов прикрепления приспособлений наиболее надежным оказался способ закрепления помощью заплечика. Такие окончательно выработанные наконечники были испытаны стрельбой в 14^{1/2}-дм гарвеированную плиту...

Около этого времени правление общества Путиловских заводов предложило испытать стрельбой в плиты бронебойные снаряды с французскими наконечниками значительно большего веса, чем наши. Комитет, ознакомившись с выработанным фирмой Гольцер и К^о способом укрепления наконечников и их устройством, нашел испытание их полезным для сравнения с нашими наконечниками. Вследствие сего с разрешения управляющего Морским министерством три таких снаряда 6-дм калибра, изготовленные на заводе Гольцера во Франции, были испытаны стрельбой в 10-дм гарвеированную гнутую плиту Дилингенского завода, причем направление удара должно было составлять 25° с нормалью плиты в этой точке, а нормальная слагающая скорости — около 2410 фут. При аналогических же условиях была произведена вслед за сим стрельба снарядами с нашими наконечниками (2 выстрела)...

Сравнительно малое действие снарядов с наконечниками нашего чертежа капитан Михайловский объяснил малым весом их (около 4^{1/2} фун.) по сравнению с гольцеровскими (около 14 фун.), а потому предложил увеличить вес нашего наконечника до 7^{1/2} фун., и в то же время этим офицером предложен новый способ (чертеж № 7228) закрепления наконечника помощью медного кольца. Кроме того, по заявлению капитана Михайловского, при всех прежних опытах употреблялся графит, слой которого насыпался в нарочно оставившийся зазор между снарядом и наконечником. По его мнению, графит не позволяет снаряду привариться к металлу наконечника по головной части снаряда в момент удара его в плиту. Хотя этому обстоятельству Комитет и не придавал значения, но решено было из числа трех предназначенных к испытанию снарядов с новыми (утяжеленными до 7^{1/2} фун.) наконечниками один сделать с графитом по образцу прежних.

Стрельба вышеуказанными 3 снарядами, а также одним без наконечника, была произведена в июне 1898 г. в тех же условиях, как предыдущие, причем: первый выстрел был произведен в целый кусок предыдущей плиты, а остальные два в 10-дм плиту того же Дилингенского завода, но от 3-й партии плит, изготовленных для нас...

Так как результаты, полученные при последнем испытании, если не обращать внимания на качество снарядов и плит, ука-

зали на преимущество наконечников большего веса, то было решено продолжить испытание, но с тем, чтобы условия испытания были вполне одинаковы как для наконечников, предлагаемых Гольцером, так и для наших.

Ввиду особенно хороших качеств последней плиты Диллингенского завода представлялась полная возможность сделать в нее еще 6 выстрелов при совершенно тождественных условиях. Для более полного выяснения свойств наконечников и имеющих у нас снарядов решено было испытать по 3 снаряда Путиловского завода (чертежа сухопутной артиллерии, ибо других у нас не было в наличии) и Обуховского завода (последние взяты из валовой партии). По одному снаряду каждого завода подлежало испытать с наконечниками: а) Гольцера, которые были приспособлены на Путиловском заводе и б) капитана Михайловского, приготовленных на Обуховском заводе; остальные два снаряда выпустить без наконечников. Все снаряды должны были быть выпущены под углом в нормали к плите около 25° , при скорости снаряда без наконечника в момент удара около 2825 фут. в секунду. Наши наконечники решено было сделать такого же веса, как и французские, т. е. 14 фун...

При обсуждении собранием результатов всех поныне произведенных испытаний стрельбы снарядами с наконечниками был возбужден вопрос — в чем именно заключается действие наконечников. Большинство собрания пришло к заключению, что при пробивании брони наконечник играет роль предохранителя, который разбивает твердую корку плиты и, хотя сам разбивается, предохраняет головку снаряда от разбития в первый же момент встречи снарядом плиты.

Подполковник Рязанин предполагает, что наконечник при ударе в броню нагревается и тем как бы производит местный отжиг плиты; капитан Михайловский полагает, что снаряд, снабженный наконечником, меньше разрушается потому, что в броне наконечник движется скорее снаряда и, таким образом, как бы прокладывает путь для снаряда.

Обсудив все вышеизложенное, собрание положило:

Представить на благоусмотрение его превосходительства управляющего Морским министерством:

1) По совокупности всех произведенных опытов следует признать, что приспособление к головным частям броневой снарядов наконечников дает преимущество в бронепробивающей способности снарядов при стрельбе по твердым плитам.

2) Из произведенных опытов не представляется возможным оценить в цифрах, насколько приспособление к снарядам наконечников улучшает броневые качества снарядов, так как опыты не могли вестись систематично, потому что для них по необходимости приходилось пользоваться лишь всякими остатками плит.

3) Основываясь частью на опытных данных, частью на теоретических соображениях, должно отдать преимущество из числа испытанных наконечников наконечникам более тяжелым.

4) Относительно материала для наконечников следует считать, что влияние сорта стали и способа ее обработки доныне произведенными опытами не вполне выяснено, а так как большинство последних опытов велось с наконечниками закаленными, то дальнейшие опыты следует производить также с наконечниками из закаленной стали, причем капитан Михайловский должен представить данные относительно требований от материала для наконечников и способа их изготовления.

5) Относительно формы наконечников выяснилось, что очертание наконечника, по-видимому, не влияет на пробивное действие; что же касается способа закрепления наконечников на снаряды, то, хотя большинство собрания признает более прочным способ закрепления по чертежу № 7228 (с медным кольцом), чем помощью заточки на снаряде, но для окончательного выяснения вопроса о способе валовой нагонки наконечников решено испытать на меткость по 20 — 6-дм снарядов с наконечниками, прикрепленными по каждому из двух способов.

6) Произведенные опыты не выяснили, что наконечники при стрельбе по мягким плитам не уменьшают пробивного действия снарядов, а потому решено выпустить в 4^{1/2}-дм стальные мягкие плиты 75-мм снаряды, снабженные наконечниками.

7) Разработать чертежи наконечников для 12-дм снарядов, принимая вес наконечников — 1 п. 32 фун. и

8) Опыты текущего года показали, что испытанные 6-дм снаряды Обуховского завода, взятые из валовой партии 1897 г., оказались не уступающими снарядам Путиловского завода.

Председательствовал *Апполон Кротков*.

Члены:

Николай Забудский

Кирилл Дубров

Иван Яцыно

Председатель Морского технического комитета
И. Диков

Резолюция П. П. Тыртова: «Согласен, считаю необходимым решить наконец вопрос о наконечниках.

П. Тыртов

12 мая 1899 г.»

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1899 г., лл. 147—154. Подлинник.

№ 69

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ МОРСКОГО
ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. В. ДУБАСОВУ
ОБ ОТРИЦАТЕЛЬНОМ ОТНОШЕНИИ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ОТДЕЛА
МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА К ПРИНЯТИЮ
НА ВООРУЖЕНИЕ БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ

17 февраля 1901 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Федор Васильевич.

Сейчас я подписал официальное письмо к тебе о колпачках на снаряды¹.

Дело это, по моему мнению, решено совершенно неправильно, но весь артиллерийский комитет восстал против этого, как кораблестроительный восстал против пробы водонепроницаемых переборок водой. Мне надо было 20 лет, чтобы достичь установления проб отделений водою, но там на помощь являлись аварии, а здесь нужна война и, если ее не будет, то никто не обличит неправильного решения. Крайне опечален, что наше русское изобретение сведено к такому минимум, и думаю, что будет великое чудо, если тебе удастся что-нибудь сделать².

Во вторник 20 февраля в 2 часа я в ком[иссии] по вооружению крепостей и мог бы быть у тебя в Комитете в 1 час или на квартире раньше. Я желал бы поговорить с тобою об этом деле: тут есть кое-что, о чем неудобно писать.

Желаю тебе от души всякого успеха и прошу верить искреннему расположению твоего старого друга

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, лл. 437—438.
Автограф в копировальной книге.

№ 70

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. В. ДУБАСОВУ О РЕЗУЛЬТАТАХ
ОПЫТОВ С БРОНЕБОЙНЫМИ НАКОНЕЧНИКАМИ
И О НЕОБХОДИМОСТИ СНАБЖЕНИЯ ИМИ ВСЕГО
НАЛИЧНОГО ЗАПАСА СНАРЯДОВ

№ 19/26

17 февраля 1901 г.
Секретно

Милостивый государь Федор Васильевич.

Письмо вашего превосходительства от 25 января № 353

¹ См. документ № 70.

² История вопроса о бронебойных наконечниках кратко изложена С. О. Макаровым в его отчете о деятельности на посту главного инспектора морской артиллерии, а за более позднее время (до 1898 г.) — в статье «Об однообразии в судовом составе флота», напечатанной в «Морском сборнике», 1898 г. № 4, неоф. отд., стр. 30—33 (имеется и отд. оттиск, СПб, тип. Морского министерства, 1898).

с приложенными к нему журналами и чертежами¹ мной получено своевременно, и я был очень тронут желанием вашим знать мое мнение.

Вам, разумеется, неизвестно, что наконечники для снарядов предложены были мной, и первоначальный чертеж наконечников в 4¹/₂% составлен был также мной в 1893 г. Тогда же я испытал наконечники меньшего и большего размеров, и оказалось, что наконечники первоначального чертежа № 2559 были наилучшими.

По оставлении мной должности главного инспектора морской артиллерии в 1894 г. предприняли вновь опыты для выяснения наилучшей величины и формы наконечника, а также способа их прикрепления. Из препровожденного мне журнала № 56² видно, что все эти опыты не привели к лучшему результату, и Комитет остановился на первоначальном чертеже, составленном мной, и на том способе крепления наконечника, которым были прикреплены первые экземпляры и в 1892³ г., т. е. посредством припоя.

Таким образом, Комитет остановился на легком наконечнике в 4¹/₂%, между тем большая часть рассуждений журнала № 56 введена относительно тяжелых наконечников. Так, например, опыт относительно уменьшения пробивания простой брони в 11¹/₂%. Уменьшение пробивной силы исчислено в 11%. Надо думать, что при наконечнике в 4¹/₂% уменьшение будет около 4%, что очень немного, т. е. снаряд, скажем, вместо 10-дм брони пробьет броню в 9,6 дм.

Относительно уменьшения начальной скорости в журнале говорится, что при 12% наконечнике скорость уменьшается на 3%; следовательно, при 4¹/₂% наконечнике скорость уменьшится лишь на 1%, т. е. вместо 2600 фут. скорость будет 2574 фут. Такая разность столь ничтожна, что она не выходит даже за пределы встречаемых иногда разнообразий в скоростях вследствие неодинаковости пороха. К этому надо присовокупить, что снаряд с наконечником, имея больший вес, при том же сечении лучше сохраняет свою первоначальную скорость. Отсюда выйдет, что разница в таблице стрельбы будет столь ничтожна, что ею можно вполне пренебречь. Так, например, дальности в 10 кабельтов 6-дюймового снаряда без наконечника в 101¹/₄ фунта соответ-

¹ 25 октября 1900 г. Дубасов направил Макарову журнал Морского технического комитета по артиллерии № 56 от 12 сентября 1900 г., чертежи наконечников и технические условия приема и испытания бронебойных снарядов с наконечниками и просил сообщить свои замечания на эти документы (см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1901 г., л. 52, л. 13).

² Журнал не публикуется, ибо содержание его разбирается Макаровым в данном письме (см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1900 г., лл. 327—335).

³ Здесь в документе ошибка, первые экземпляры наконечника, как об этом говорится и в этом письме Макарова, были изготовлены в 1893 г.

ствуется возвышение $1^{\circ}7,8'$, а при том же снаряде с наконечником (общий вес $105 \frac{3}{4}$ фунта) — $1^{\circ}9,1'$.

При дистанции в 20 кабельтов углы возвышения будут почти совершенно совпадать, а именно — $2^{\circ}37,2'$ и $2^{\circ}37,4'$. Если разность эту перевычислить на отклонение в вертикальном направлении по цели, то она выразится ничтожной величиной — 0,7 фута.

По этим причинам еще при мне предназначено было, что наконечники можно добавить к снарядам, не изменяя таблиц стрельбы. Такое решение вопроса тогда нам представлялось вполне рациональным, и, в предвидении этого, беседкам, на которые укладываются снаряды, придана была такая форма, которая допускала помещение наконечника.

Журналом № 56 вопрос решен совершенно иначе. Предположено изменить чертеж бронебойного снаряда, уменьшив его вес на величину наконечника. Так как при этом снаряжение не изменяется, то, следовательно, уменьшение в весе произойдет за счет толщины стен головной части, что, без сомнения, понизит бронебойную способность снаряда, и принять эту меру можно будет лишь после серии опытов над действием снарядов различных калибров по броневым плитам различных качеств. Опыты эти обойдутся очень дорого и затянутся на продолжительное время. Притом же, вероятно, не сразу нападут на должную форму снаряда, и придется повторить опыты, заказывая новые плиты.

Журналом № 56 решено существующие бронебойные снаряды оставить, как они есть, и колпачков к ним не применять. Таких снарядов заготовлено большое количество, а заказанные партии придется закончить в том виде, в каком они начаты. Снаряды эти на учебную стрельбу не употребляются, и, следовательно, пройдут многие десятки лет, в течение которых снаряды эти будут служить для боевых целей, между тем они решительно негодны для плит с закаленной поверхностью. Их пробивная способность на 25% меньше, чем при колпачках, но главное неудобство заключается в том, что они разбиваются на куски и, следовательно, не могут внести разрывного заряда в судно даже при тонкой броне с закаленной поверхностью.

Решение вопроса в том виде, в каком оно было намечено при мне, представляется более рациональным, и я не сомневаюсь, что после первого сражения снаряды без колпачков будут так худо действовать, что вопрос придется перерешать.

Сравнив присланный мне журнал № 56 с присланным при том же письме вашего превосходительства техническими условиями от неизвестного числа, я не мог не обратить внимания на существенную разницу. В журнале говорится о прикреплении наконечников припоем, а в технических условиях дана выточка. Нет никакого сомнения, что наконечник с выточкой будет держаться лучше, чем без выточки, но при этом уменьшается крепость снаряда и увеличивается количество брака при закалке вследствие более частого растрескивания снаряда при такой опе-

рации. Были случаи, что наконечники слетали, но это тогда, когда их выделка была штучная и пригонка не контролировалась должным образом.

Наконечник для прикрепления на выточку придется делать большого размера, утоньшив стенки. Из присланных мне документов нельзя усмотреть, выгодна ли такая перемена или невыгодна.

Считаю долгом присовокупить, что, по моему мнению, наконечники полезны не только для броневой снарядов, но и для других, а именно, фугасных и чугунных. Опыты, которые делались при мне, показали, что чугунные снаряды разбиваются даже при ударе в обыкновенную тонкую стальную обшивку судов. Разрыв разбитого снаряда далеко уступает разрыву цельного снаряда, а потому всякие мероприятия, которые могут удерживать снаряды от разбития, весьма полезны. Тогда же было намечено произвести опыты для подыскания для наконечника материала, соответствующего чугунным снарядам, и сделаны были гуттаперчевые наконечники, но они оказались так слабы, что не выдерживали смещения снарядов в канале и рвались раньше, чем снаряд вылетал из дула. Надо подыскать другой материал, и нет никакого сомнения, что такой можно найти между различными родами сплавов. Если бы не удалось найти соответствующий сплав, то надо искать решение вопроса в составном наконечнике, сделав ребристый футляр из мягкой красной меди, заполнив пространство между ребрами тем или другим материалом.

Фугасному снаряду, который делается из стали, также нужно прискаать соответствующий наконечник, и тогда можно рассчитывать, что большие фугасные снаряды будут проходить в цельном виде чрез тонкие гарвеированные плиты, которыми теперь принято покрывать большие поверхности броненосцев и броненосных крейсеров. Без этой меры фугасные снаряды окажут не столь значительное действие при попадании в поверхности, покрытые тонкой гарвеированной броней.

Если опыт покажет, в чем я не сомневаюсь, что действие фугасных и чугунных снарядов от употребления колпачков улучшится, то можно будет ввести общее применение колпачков, что весьма полезно и в смысле однообразия материальной части.

Нужно ли мне прибавлять, что я готов оказать всякое содействие в дальнейшей разработке вопроса о колпачках для снарядов, будет ли то заключаться в участии в совещаниях или даже в составлении чертежей и проектировании серии опытов. Всю разработку вопроса о колпачках фугасным и чугунным снарядам можно окончить в несколько месяцев, и непривлечение меня, как изобретателя, к этому делу я никогда не умел себе объяснить.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в совершенном моем почтении и преданности.

Готовый к услугам С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1901 г., д. 52,
лл. 19—22. Подлинник.

ОТЧЕТ О СОВЕЩАНИИ В МОРСКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ КОМИТЕТЕ
ПО АРТИЛЛЕРИИ ПО ВОПРОСУ О БРОНЕБОЙНЫХ
НАКОНЕЧНИКАХ

5 мая 1901 г.

При обсуждении принимали участие, кроме членов Морского технического комитета по артиллерии, вице-адмирал Макаров, члены Артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления подполковники Забудский 1-й и Якимович, артиллерийский приемщик подполковник Михайловский, капитан гвардии барон фон Розенберг и капитан Ремесников.

Обсуждению подлежали вопросы, возбужденные вице-адмиралом Макаровым в письме его от 17 февраля сего года¹, присланном председателю Морского технического комитета в ответ на просьбу последнего высказать свои заключения по поводу журналов Комитета по артиллерии № 50 за 1899 г. и № 56 за 1900 г.², состоявшихся по вопросу о принятии наконечников для броневой снарядов.

До приступления к детальному обсуждению вопросов, возбужденных вышеуказанным письмом, по предложению председателя Морского технического комитета были прочитаны оба вышеуказанных журнала № 50 и 56. Затем было прочтено письмо и приступлено к обсуждению возбужденных в нем вопросов.

Сущность письма заключается в том, что вице-адмирал Макаров полагает существенно полезным в боевом отношении снабдить наконечниками и все имеемое наличие броневой снарядов, а не ограничиваться только изготовлением новых запасов броневой снарядов с наконечниками, как то было решено журналом Комитета № 56 за 1900 г. Свое мнение вице-адмирал Макаров основывает на том, что наконечники увеличивают бронепробивающую способность снарядов приблизительно на 25% и что приспособление их к имеемым запасам не представит никаких баллистических и технических затруднений, так как при весе наконечника, составляющем около 4% от веса снаряда, уменьшение скорости снаряда будет только около 1%, причем возможно будет с достаточной для практики точностью пользоваться теми же таблицами стрельбы, как и для остальных снарядов нормального веса.

Кроме того, по мнению вице-адмирала Макарова, недостаточно снабжать наконечниками одни лишь броневые снаряды,

¹ См. документ № 70.

² Журнал № 50 — см. документ № 68; журнал № 56 не публикуется, основное содержание его изложено в письме С. О. Макарова от 17 февраля 1901 г. (документ № 70), см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1900 г., лл. 327—335.

но необходимо приспособить их также к фугасным и чугунным снарядам.

По прочтении письма председателем было предложено собранию в настоящем заседании подробно высказаться лишь по первому вопросу, то есть о снабжении наконечниками уже имеемого наличия бронебойных снарядов, при этом председателем предложено было прежде всего выяснить этот вопрос с баллистической точки зрения и затем уже перейти к обсуждению технической и экономической сторон.

После обмена мнений по этому вопросу выяснилось, что большинство собрания, обсуждая вопрос исключительно лишь строго теоретически, не признает существенных препятствий к увеличению веса существующих снарядов на 4%, но только при том условии, что давления в пушках не будут увеличены, т. е. при стрельбе снарядами с наконечниками потребуются соответственно уменьшить начальные скорости.

Попутно было высказано, что собрание, за исключением вице-адмирала Макарова, остающегося при отдельном мнении, не может оценить в цифровых данных увеличение бронепробивающей способности снарядов при снабжении их наконечниками, и вследствие этого остается открытым вопрос, какое произойдет изменение в бронепробивающей способности соответствующих бронебойных снарядов при снабжении их наконечниками и при стрельбе этими снарядами с несколько уменьшенными начальными скоростями (что вызывается, как выше было указано, невозможностью повысить нормальные давления в существующих орудиях даже и на 2% от ныне установленных).

По этому поводу вице-адмирал Макаров предложил собранию представить к следующему заседанию теоретические вычисления о величине увеличения бронепробивающей силы бронебойных снарядов с наконечниками, составленные на основании результатов всех стрельб снарядами с наконечниками у нас на полигоне.

При обсуждении технической стороны этого вопроса выяснилось, что вице-адмирал Макаров предлагает снабдить снаряды наконечниками, имея в виду, что возможно будет ограничиться исключительно лишь их припайкой, причем работа эта будет производиться в портах своими средствами.

По этому поводу собрание высказалось единогласно, что при существующем положении у нас в России в настоящее время вопроса о припайке наконечников не представляется возможности допустить снаряды с наконечниками, только припаянными. Безусловно необходимо укреплять их на заточку, как то и сделано у наших новых снарядов с наконечниками.

Вопрос о припое подлежит изучению и исследованию; но, когда и будет найден вполне удовлетворительный припой, потребуются еще дополнительно испытать стойкость его при условиях хранения при разных температурах.

До окончательного же решения этого вопроса, по мнению собрания, на суда снаряды с только припаянными наконечниками не могут быть отпущены.

При этом представителями сухопутного ведомства было заявлено, что в настоящее время для сухопутного ведомства в виде опыта припаяны наконечники к четырем 11-дм снарядам. Наконечники эти и будут подвергнуты вышеуказанным испытаниям.

Кроме того, собрание не согласилось с мнением вице-адмирала Макарова, что приспособление наконечников может быть сделано средствами портов. Обсудив этот вопрос, собрание пришло к заключению, что подобная работа должна производиться исключительно лишь на заводах.

Далее было указано, что представятся большие практические затруднения, если потребуется переделывать существующие и имеемые на судах готовые заряды и расснарядить 120-мм патроны и 6-дм гильзы. Точно так же потребуется и переделка прицельных планок. Но, что же касается переделки стеллажей для снарядов, то, по мнению собрания, в этом отношении затруднений не представится.

На основании совокупности соображений, баллистических и технических, собрание, за исключением вице-адмирала Макарова, не признало возможным в настоящее время снабжать наконечниками существующие¹ бронебойные снаряды.

Подполковник Яцыно²

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1901 г., д. 52,
лл. 66—68. Подлинник.

№ 72

ОТЧЕТ О СОВЕЩАНИИ В МОРСКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ КОМИТЕТЕ ПО АРТИЛЛЕРИИ ПО ВОПРОСУ О БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКАХ

2 июня 1901 г.

При обсуждении принимали участие, кроме членов Морского технического комитета по артиллерии, вице-адмирал Макаров, подполковники Шульц и Михайловский и капитан Ремесников.

В собрании вторично³ возбуждены были вопросы:

а) о возможности в цифрах выразить превосходство снарядов с наконечниками над обыкновенными снарядами при стрельбе по гарвированным плитам в период времени с 1893 г. и в следующие годы;

¹ «Существующие» — понимается, принятые уже на службу. (Примечание в документе.)

² Секретарь совещания — старший производитель работ в чертежной МТК.

³ О первом совещании см. документ № 71.

б) о снабжении наконечниками снарядов, уже находящихся на службе;

в) о способе закрепления наконечников на снарядах;

г) о дальнейших опытах в связи с изложенным в пунктах а, б и в.

По пункту
а):

Вопрос о возможности в цифрах выразить превосходство снарядов с наконечниками по бывшим опытам по-прежнему остается открытым, так как нельзя с достаточной степенью точности воспользоваться имеющимися данными для составления формулы. Надобности в составлении формулы не встречается по следующим соображениям:

1) Морской технический комитет по артиллерии в журнале № 50 1899 г.¹ категорически высказался за преимущество наконечников в отношении к бывшим опытам.

2) Определение %-го превосходства в бывших опытах с гарвеированными плитами не представляет интереса в том смысле, что все вновь строящиеся суда ныне снабжаются крупнированными плитами, металл коих по сопротивлению во всей толщине совершенно других качеств, более невыгодных для наконечников; в этом же последнем отношении опытов почти не было. Стрельба в 1898 г. у Круппа в присутствии членов Морского технического комитета показала, что снаряды с наконечниками превосходят обыкновенные значительно более, чем в 6%. Наконец,

3) Морским техническим комитетом в журнале № 56 1900 г.² уже намечены в этом отношении проверочные опыты со снарядами различных калибров при утвержденных фигуре и весе наконечников, в зависимости от баллистических качеств, причем, однако, эти опыты, как проверочные, отнюдь не останавливают решения Комитета о снабжении всех вновь заказываемых броневойных снарядов наконечниками указанной формы и веса. При этих опытах и имеется в виду точно установить преимущества снарядов с наконечниками и выразить их формулой.

По пунктам
б) и в):

Вопросы о снабжении наконечниками снарядов, уже имеющихся на службе, и о способе закрепления наконечников на снарядах были разобраны в связи между собой.

¹ См. документ № 68.

² См. примечание 2 к документу № 71.

Вице-адмирал Макаров считает крайней необходимостью на основании бывших опытов стрельбы по гарвеированным плитам снабдить все имеющиеся на службе снаряды наконечниками прежнего типа, причем полагает, что стоимость их изготовления весьма невелика (около 5 руб.), что постановка их к снарядам может быть свободно произведена в каждом порту и что для укрепления их достаточно лишь припайка по всей поверхности прилегания наконечника к снаряду.

Что касается наблюдения за прочностью связи наконечника со снарядом, то вице-адмирал Макаров предполагает осмотр снарядов через 1—2 года и даже перепайку; в отношении же предстоящей необходимости изменить существующие боевые заряды для уменьшения веса их с целью понизить давления пороховых газов на 2%, то здесь, по мнению вице-адмирала Макарова, не представится затруднений.

Собрание, однако, высказалось в противоположном смысле, развивая детально уже принятое решение, изложенное в журнале Морского технического комитета по артиллерии за № 56 1900 г., а именно:

1) В принципе категорически отвергает всякую возможность допустить связь наконечника со снарядом помощью только припоя на основании имеющих веских данных о совершенной непрочности припоя при продолжительном хранении вследствие способности его с течением времени окисляться как под влиянием атмосферных условий, так и вследствие образования электрической пары разнородных металлов. Так, например, свинцовая оболочка снарядов образца 1867 г. сплошь и рядом отпадает; на самых наконечниках, сохранившихся на полигоне от опытов 1893 г., в местах наружной пайки уже видны слои солей, и наконечники легко отделяются.

Кроме того, предложение вице-адмирала Макарова о пайке наконечника по всей поверхности соприкосновения со снарядом в условиях опускания снаряда в наконечник, наполненный припоем, нарушает в принципе установленное правило, чтобы наконечник «плотно прилегал своей поверхностью к снаряду», в каком направлении и были произведены все бывшие до сих пор опыты. Введение же сравнительно толстой мягкой сплошной прокладки в виде припоя между наконечником и снарядом

представляет новый, неиспытанный фактор в смысле взаимной работы такого наконечника и снаряда при встрече с плитой, а потому собрание настаивает на совершенной необходимости связать наконечник со снарядом помощью заточки с тонкой припайкой, согласно изложенному в журнале № 56 1900 г.; что же касается периодического осмотра плотного прилегания наконечников на снарядах, то собрание решительно не может себе представить возможность такой организации этого осмотра, чтобы могла быть полная уверенность, что наконечники не отпадут при выстреле в канале орудия.

2) Подготовка заточки и постановка наконечников в нагретом состоянии после предварительной тщательной пригонки, а равно и другие относящиеся к этому манипуляции не могут быть производимы в портах, а исключительно лишь на специальных заводах, снабженных всеми средствами для производства указанных работ и для точного наблюдения за ходом этих работ, при которых особенно важно, чтобы при нагреве ни снаряд, ни наконечник не потеряли присущих им качеств.

3) Громадное затруднение неизбежно представится при работах по расснаряжению самых снарядов, по уменьшению существующих весов зарядов при наличии данных, указывающих на отсутствие у нас боевых запасов, могущих идти взамен имеющихся на судах.

Вице-адмирал Макаров, отрицая необходимость заточки для удержания наконечников, прибавил, что если существующий рецепт припоя негоден, то он берет на себя выработать такой сплав или цемент, смолы, которые гарантируют надежность связи наконечника со снарядом при продолжительном хранении.

Председатель собрания вице-адмирал Дубасов присоединился к мнению собрания о ненадежности припоя, как средства для связи наконечника со снарядом, и о необходимости ввести заточку на снарядах; что же касается предлагаемых опытов вице-адмиралом Макаровым с различного рода составами, то таковые желательны, но не должны останавливать уже принятого решения Комитета о способе связи наконечников со снарядами путем заточки.

Вслед за изложенным председатель вице-адмирал Дубасов предложил собранию на обсуждение ни-

По пункту
2):

жеследующее: отделяя вопросы экономических и других денежных затруднений, связанных с постановкой наконечников к существующим уже на службе снарядам, просит собрание высказаться принципиально: можно ли на основании произведенных опытов с наконечниками при стрельбе по гарвеированным плитам установить такое значительное превосходство наконечников при введении ныне круппированной брони, при котором является положительная надобность в постановке наконечников к существующим уже на судах снарядах.

В собрании высказано было, что по круппированным плитам не имеется достаточных опытов в этом направлении и есть вероятность ожидать вследствие свойств самого металла плит (см. пункт а), что преимущества наконечников будут меньше, чем по гарвеированным, и, кроме того, снаряды будут разбиваться, а скорость, необходимая для пробивания круппированных плит, выше возможных в бою.

Собрание полагает, что для приблизительного хотя бы освещения этого вопроса о действии наконечников по круппированным плитам следует, не ожидая предстоящих опытов, намеченных журналом Морского технического комитета за № 56 1900 г., произвести в небольших размерах стрельбу на Морском полигоне в одну из совершенно удовлетворительных круппированных плит 6-дм снарядами Путиловского завода, принятыми на службу, поставив наконечники принятого металла, но без заточки, ввиду спешности дел, и с припайкой снаружи у края, как это было принято до сих пор при опытах, что безопасно на короткий промежуток времени. Стрельбу вести по нормали к плите и определить предельную пробиваемость.

Настоящее предложение намечено к исполнению, и дальнейшее обсуждение вопросов отложено до получения результатов опытов.

Примечание. Настоящий материал обнимает собой только те вопросы, которые были обсуждаемы с момента собрания полного числа участвующих, переименованных в заголовке, и не касается некоторых второстепенных замечаний, не имеющих особенного влияния на то или другое решение вопроса.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. В. ДУБАСОВУ
О ПРОБИВНОЙ СПОСОБНОСТИ СНАРЯДОВ
С БРОНЕБОЙНЫМИ НАКОНЕЧНИКАМИ И СПОСОБАХ
ПРИКРЕПЛЕНИЯ НАКОНЕЧНИКОВ

№ 62

10 июня 1901 г.

Милостивый государь Федор Васильевич.

В заседании Морского технического комитета, состоявшемся 5 мая с. г. по вопросу о снарядных наконечниках¹, высказывались предположения, что предложенные мною наконечники улучшают действие снарядов на очень незначительный процент. Полковник Забудский говорил, что это около 15%, некоторые думали, что около 7%, а один из присутствующих высказывал даже, что преимущество не превосходит 3%.

Так как присутствие наконечника до некоторой степени понижает действие снарядов на мягкие плиты, то весьма естественно, что, если действительно преимущество наконечника не превышает 3%, нет достаточных оснований вводить их для имеющихся уже снарядов.

Я обратился к подполковнику Шульцу с просьбой из результатов различных стрельб, приведенных в журнале Морского технического комитета по артиллерии от 11 мая 1899 г. № 50², подсчитать, насколько наконечники на снарядах увеличивают пробивную способность их при стрельбе по плитам гарвеированным и крупшированным; при этом просил его при всяких допусках отступать по возможности в невыгодную для действия наконечника сторону.

Из прилагаемой к сему записки³ видно, что при разных сравнениях получились следующие проценты улучшения: 16%, 11% и 20% (средний 15), выраженные в толщине пробиваемой брони.

Если те же величины выразить в живой силе, то получатся цифры еще более яркие, а именно, улучшение, приносимое наконечником, выразится величинами 22,4%, 15,4% и 28%, среднее 22%.

В записке подполковника Шульца относительно стрельбы в 10-дм гарвеированную гнутую плиту (сравнение № 1) говорится, что полученные результаты не дают возможности определить численное преимущество снарядов с наконечниками. Но опыт этот весьма наглядно свидетельствует о разности действия снарядов с наконечниками и без наконечников. Снаряды без на-

¹ См. документ № 71.

² См. документ № 68.

³ К письму приложена записка подполковника Шульца «Сравнительный обзор результатов стрельбы снарядами, снабженными наконечниками, и снарядами без наконечников» (см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1901 г., д. 52, лл. 97—101).

конечников не пробивали плиту и не причиняли бы поэтому судну никакого вреда; корабль может получить несколько сот таких поранений и даже после сражения не потребует портовых работ; тогда как снаряды с наконечниками прошли плиту и сруб насквозь и, следовательно, произвели бы повреждение жизненных частей. Так будет и в бою. Если же оставим наши снаряды без наконечников, то рискуем, что неприятель после сражения останется в полной боевой готовности по отношению к своим жизненным частям, прикрытым броней.

Из сравнения 4 сделать выводов не удалось, ибо снаряд без наконечника при нормальном выстреле пробил плиту. Случай пробития плиты снарядом без наконечника, не уменьшая преимуществ, которые дают последние, показывает лишь, что в некоторых случаях снаряд без наконечника может с успехом пробить поверхностно-затвержденную броню.

Вообще можно сказать, что неодинаковость действия снарядов на ту же поверхностно-затвержденную плиту происходит не от того, что плита не одинакова, но от того, что поверхность плиты не гладкая, а имеет впадины и выступы с весьма крутыми боками, причем все стороны впадин имеют сильную закалку. На прилагаемом чертеже дано нормальное сечение башенной плиты броненосца «Пересвет», снятой самым точным образом с природы. В момент прикосновения вершина снаряда может попасть в поверхность, перпендикулярную к движению оного; или в наклонную, а так как угол встречи вершины снаряда имеет огромное значение на сохранение его в целости, то происходит разнообразие, которое нельзя приписать неодинаковости механических свойств плиты, ибо самый способ фабрикации гарвеированных плит делает маловероятным происхождение такой неодинаковости, в особенности в тех случаях, когда плиты выделяются тщательно для конкурентных испытаний. Тот факт, что при стрельбе нормально в 6-дм плиту Виккерса снаряд без наконечника пробил плиту, показывает, что вершина снаряда ударилась в самую углубленную часть впадины, где при закалке вода достигала не столь обильно, и, кроме того, где стороны впадины как бы оказывали поддержку головке самого снаряда.

Опыт 20 января 1899 г. (сравнение № 8) был произведен стрельбой в 10-дм диллингенскую крупированную плиту под углом 25°; наконечники были тяжелые. Цифровых данных на пробивание они не дают, но разность в действии снарядов с наконечниками и без них — поразительная, ибо снаряды без наконечников оставляют лишь углубление около 4 дм, тогда как с наконечниками — 14 дм. Преимущество наконечников в этом случае в 3½ раза более.

Из вышеприведенных рассуждений видно, что наконечники на снарядах дают большое преимущество по отношению пробивания поверхностно-затвержденных плит, и такое положение Морским техническим комитетом не оспаривается, но Комитет не находит

возможным применить наконечники к существующим уже снарядам по следующим причинам:

1) Если допустить, что наконечники будут только у бронебойных снарядов, а фугасные, чугунные и прочие останутся без наконечников, то вследствие этого, по мнению Комитета, начальные скорости будут изменяться в пределах до 3 процентов (значит, при переходе во время боя от одних снарядов к другим надо будет менять таблицы стрельбы). Так как решено наконечник сделать в 4%, т. е. такого веса, какой первоначально мной был установлен, то начальные скорости изменятся весьма мало, и, как видно из моего письма от 17 февраля с. г. № 19¹, это настолько мало повлияет на траекторию, что на дистанциях до 30 кабельтов можно совершенно пренебречь ими. Притом же я уверен, что со временем и к фугасным и чугунным снарядам придется поставить наконечники.

2) Вследствие введения наконечников снаряд утяжеляется и потому, если заряд оставить прежний, то давление в канале увеличится на 2%, так, например, у пушек 6-дм Кане вместо 2250 атмосфер будет 2295 атмосфер. На полигоне из этих пушек стреляют в некоторых случаях с давлением до 2800 атмосфер, которое больше на 26%. Дело техников решить, можно ли безопасно увеличить нормальное давление на 2%, но если этого сделать нельзя, то придется соответственно уменьшить заряды. По этому поводу в журнале говорится: «Допустить же уменьшение веса заряда в заготовленных уже боевых комплектах не представляется практически осуществимым». С этим положением я совершенно не согласен: на практике с дымными порохами в портах часто приходилось менять заряды, и это исполнялось без всяких затруднений. С зарядами из бездымных порохов будет то же самое, примером чему может служить то, что недавно еще в Лаборатории² пришлось вскрывать свыше 2000—12 и 10-дм футляров, чтобы заменить голландские нитки зарядов — шелковыми, причем затруднений в этом никаких не встретилось. Такая работа у картузных орудий вызывает распайку зарядных футляров, у 6-дм патронных орудий — вскрытие крышки. На переделку 100 штук 12-дм боевых зарядов (200 футляров) по произведенному в порту расчету требуется 3 дня при 50 рабочих, и она обойдется вместе со стоимостью материалов около 130 рублей. У 6-дм орудий на переделку 100 патронов потребуется 1/2 дня и обойдется около 25 рублей, считая в том числе 15% резиновых колечек, которые придется, может быть, заменить новыми. Самая работа переделки зарядов не требует никаких особенных станков или приспособлений, и если в бытность мою начальником эскадры Средиземного моря мы находили возможным на судах на якоре и в море снаряжать 12-дм снаряды, то,

¹ См. документ № 70.

² То есть в Научно-технической лаборатории морского ведомства.

без сомнения, при желании можно без больших затруднений переделать заряды, обращение с которыми легче, чем обращение с тяжелыми снарядами.

В заседании 2 июня¹ было высказано, что способ прикрепления наконечников моего чертежа припоем по окружности ненадежен — припой окисляется, и так как бывшая свинцовая оболочка на снарядах при продолжительном хранении отделялась, то высказаны были опасения, что и наконечники будут при продолжительном хранении отделяться. Пример свинцовых оболочек дает совершенно противоположное указание. Мы знаем, что часть свинцовых оболочек действительно отделялась, но есть снаряды, которые после 20-летнего хранения оставались с прекрасно прикрепленной оболочкой. Очевидно, при обливке снарядов в одном случае иначе поступали, чем в другом. При сем препровождаю разрезанный 6-дм снаряд со свинцовой оболочкой, который хранился на открытом воздухе не менее 20 лет и у которого свинцовая оболочка совершенно плотно связана с чугуном. В месте спайки никакой химической реакции не обнаруживается. Следовательно, при соблюдении некоторых условий нет причин сомневаться в возможности должным образом припаять наконечники к телу снарядов.

Прошу поручить вверенному мне порту² сделать соответствующие опыты, причем намерен перепробовать различные сорта сплавов, цементов и резиновых мастик.

По отношению качества металла наконечников могу сказать: из слышанных мной объяснений подполковника Михайловского я пришел к заключению, что закалка наконечников далеко не была такой, как у снарядов, и ввиду отпуска, который делался после закалки, можно признать, что закалкой увеличили лишь упругое сопротивление материала. Также выяснилось, что выделка наконечников не была обставлена точными металлургическими данными, и потому нельзя повторить те наконечники, которые окажутся наилучшими. Ввиду сего я полагал бы, что выделку и припайку наконечников следует поручить на Обуховском заводе главному металлургу г. Ржешатарскому, с которым я переговорил.

Наконечники должны быть сделаны строго согласно чертежу № 2559³, если бы даже они оказались и менее 4% весом.

Сталь для наконечников должна быть с тремя приблизительно процентами никеля, с количеством углерода около 0,6%.

Наконечники не должны закаливаться.

Припайка наконечников к снарядам должна производиться по всей поверхности прилегания по тому способу, который предложил г. Ржешатарский, а именно, с подогреванием самого снаряда

¹ См. документ № 72.

² То есть Кронштадтскому порту, главным командиром которого был в это время С. О. Макаров.

³ Чертежу, составленному С. О. Макаровым в 1893 г.

и с наполнением подогретого наконечника припоем. Практика должна указать, какой толщины припой наиболее соответствует своей цели. Ничего не имею против того, чтобы вершина снаряда перед опусканием в расплавленный припой была предварительно отравлена или вылужена, или то и другое вместе, по усмотрению г. Ржешатарского.

Покорнейше прошу на предстоящие опыты наконечники отпустить согласно вышеизложенного.

Такие наконечники обойдутся для 6-дм снарядов с припайкой не свыше 4 руб., а [для] 12-дм — не свыше 32 руб.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в совершенном моем почтении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1901 г., д. 52,
лл. 93—96. Подлинник.

№ 74

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. В. ДУБАСОВУ О ПРИЧИНАХ ПРЕИМУЩЕСТВА БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ ПРИ СТРЕЛЬБЕ В ТОЛСТЫЕ БРОНЕВЫЕ ПЛИТЫ

№ 22505

10 ноября 1901 г.

Милостивый государь Федор Васильевич.

Подполковник Шульц рассказал мне об результатах опытов стрельбы с наконечниками по 7-дм и 5-дм плитам. Оказалось, что преимущества наконечников при тонких плитах значительно ниже, чем при толстых.

Я склонен думать, что металл наконечников, соответствуя работе при тяжелых условиях, оказывается чересчур стойким при легкой работе. Для решения этого вопроса полагал бы полезным сделать один или два снаряда 6-дм с наконечниками из самой мягкой стали (литое железо). Одним снарядом выстрелить в 5-дм броню со скоростью 1850 (приблизительно) фут. Если результат будет лучше, чем с колпачком сталеникелевым, то сделать выстрел снарядом с таким же наконечником в плиту 10-дм со скоростью 2600 фут.

Эти два выстрела помогут решить вопрос, не следует ли искать более мягкого металла.

Если ваше превосходительство разрешите такой опыт, то о качестве металла я полагал бы условиться с г. Ржешатарским лично. Посему прошу уполномочить его снестись со мной непосредственно, письменно или на словах.

Прошу принять уверение в совершенном моем почтении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. В. Дубасова: «Артиллерийский отдел. Прошу доложить мне. В[ице]-адм[ирал] Дубасов 13/XI».

Помета артиллерийского отдела: «Надо просить н[ачальника] О[буховского] з[авода] приготовить два снаряда с мягкими наконечниками из металла, о качествах которого адм[ирал] Макаров просит инж[енера] Ржешатарского условиться лично с ним

А. Бринк

13 [ноября].»

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1901 г., д. 52,
л. 139. Подлинник.

№ 75

ПИСЬМО РУССКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО АГЕНТА В США КАПИТАНА 2 РАНГА В. Н. ФЕРЗЕНА С. О. МАКАРОВУ О РЕЗУЛЬТАТАХ ИСПЫТАНИЯ БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ В США

7/20 апреля 1902 г.
Вашингтон

Ваше превосходительство Степан Осипович!

Беру на себя смелость представить вашему превосходительству при сем один комплект фотографий результатов стрельбы по 4-дм контрольной плите последней партии брони для кораблей «Орел» и «Бородино», изготовленной на заводе Карнеги.

Для испытания плиты согласно контракту следовало сделать три выстрела 4-дм бронебойными снарядами весом в 33 англ[ийских] фунта без наконечников при скорости удара в 1833 фут/сек.

Плита прекрасно выдержала испытание, все три снаряда об нее разбились, причинив самые обыкновенные повреждения и не образовав даже признаков трещин. Глубина проникновения головки снаряда не превосходила $1\frac{3}{4}$ дм, местная же погибь плиты была не больше $\frac{1}{4}$ дм. При этом второй снаряд ударил в плиту в расстоянии 6 дюймов от первого, в то время как по контракту расстояние между последовательными ударами определено в три калибра, т. е. в данном случае в 12 дюймов. Скорости ударов получились:

- | | | | | |
|---|---------|---|------|----------|
| 1 | выстрел | — | 1837 | фут/сек. |
| 2 | » | — | 1845 | » |
| 3 | » | — | 1830 | » |

то есть скорость удара двух выстрелов превышала требуемую по формуле и одного [выстрела] была меньше.

По окончании испытания я обратился к представителю завода с вопросом, согласится ли он произвести по плите четвертый выстрел, не в зачет испытанию, снарядом с наконечником.

Согласие было охотно дано, и начальник полигона лейтенант Штраус с величайшей готовностью дал снаряд и заряд.

Снаряд был выбран точно такого же веса, как и предыдущие, заряд оставлен прежний.

Снаряд с наконечником, ударив по плите со скоростью в 1834 фут/сек, пробил навывлет как самую плиту, так и деревянную рубашку и стальные листы подкладки и ушел в насыпь за плитой.

Он сделал в плите круглую дыру ровно в 4 дм диаметром с правильными и резко обрезанными краями. Несмотря на самые тщательные поиски, не удалось найти осколков снаряда, из чего и из вида дыры в плите приходится заключить, что снаряд, пробив плиту, остался цел. При очередной раскопке насыпи будет обращено особое внимание, чтобы найти наш снаряд.

Таким образом, еще раз разительным примером доказано громадное преимущество бронебойных снарядов с наконечниками перед не снабженными ими.

Опыт, о котором я решился доложить вашему превосходительству, особенно интересен тем, что удалось пустить в плиту снаряд с наконечником совершенно тождественного веса с тремя предыдущими и со скоростью удара, на 1 фут/сек превышающей требуемую по формуле и меньшей той, при которой только что перед этим об ту же плиту разбилось два снаряда, не снабженных наконечниками.

Я особенно горжусь тем, что присутствовавшие при опыте офицеры американского флота, начальник полигона и член артиллерийского комитета лейтенант Дэвис мне заявили, что наконечники изобретены вашим превосходительством и что об этом знает весь американский флот. Американцы вообще склонны удачные изобретения приписывать себе.

Бронебойные снаряды с наконечниками вошли в штатное снабжение судов американского флота, на которые в настоящее время не отпускается ни один бронебойный снаряд без наконечника.

Форма наконечника цилиндрическая с головкой, заточенной в виде весьма плоского конуса. Технических затруднений при насаживании наконечников здесь не встречается. На головке снаряда делается, смотря по калибру, от одной до двух борозд, концентрических с осью снаряда. Наконечник насаживается и обжимается гидравлическим прессом, внутренняя, прилегающая к головке снаряда, его выточка обмазывается графитом. По словам вышеупомянутых двух офицеров, операция настолько проста, что на одном станке в рабочий день можно насадить до 400 наконечников.

Было произведено около двух тысяч выстрелов снарядами с наконечниками, и только в первый год имело место два сваливания наконечников, с тех же пор случаи эти не повторялись.

Я решился беспокоить ваше превосходительство этим моим докладом, будучи уверен, что вы интересуетесь судьбой вашего изобретения за границей, и сознавая всю громадную боевую

важность снабжения бронебойных снарядов изобретенными вашим превосходительством наконечниками.

С глубоким уважением, искренно преданный вашему превосходительству капитан 2 ранга барон

Ферзен

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 162, лл. 87—89. Подлинник.

№ 76

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. В. ДУБАСОВУ О НЕОБХОДИМОСТИ СКОРЕЙШЕГО ПРИНЯТИЯ НА ОРУЖИЕ В РУССКОМ ФЛОТЕ БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ

№ 10883

17 мая 1903 г.

Милостивый государь Федор Васильевич.

На письмо вашего превосходительства от 2 мая¹ имею честь уведомить, что я с большим интересом просмотрел все журналы, касающиеся до введения наконечников на снаряды, и могу сообщить вам, что, как видно из опытов, произведенных на полигоне, главнейшее препятствие к введению наконечников моего чертежа устранено, и вновь принятой системой насадки колпачков моего чертежа достигнута достаточная прочность таковой. Не сомневаюсь, что при дальнейших усовершенствованиях насадка будет еще лучше.

Опытами установлено, что действие снарядов с моими колпачками и комитетскими одинаково, а потому в настоящее время нет никаких препятствий к введению колпачков моего чертежа, ибо они дают возможность приспособить все имеющиеся в наличии бронебойные снаряды, стоимость которых надо исчислять миллионами.

Принятие колпачка комитетского чертежа заставит отказаться от колпачков у имеющихся снарядов, что понижает их пробивную способность на 10—16% — величина очень крупная. Не допускаю мысли, что прекрасные путиловские бронебойные снаряды прежних заготовок, а также обуховские — последних партий, решено будет издержать на учебную стрельбу, очевидно, они останутся в боевом комплекте без колпачков, т. е. без усовершенствования, которое улучшает их качество на 10—16%.

За принятие колпачков моей системы говорит также сравнительная дешевизна их.

¹ В течение 1902 г. опыты с бронебойными наконечниками продолжались. 9 декабря 1902 г. в письме Дубасову Макаров просил предоставить ему возможность ознакомиться с результатами этих опытов и повторил эту же просьбу в письме от 4 февраля 1903 г. 2 мая 1903 г. Дубасов препроводил С. О. Макарову проект журнала МТК с шестью приложениями, в которых подводились итоги испытаниям бронебойных наконечников в 1902 г. (см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1902 г., д. 52, л. 57, 1903 г., д. 52, лл. 8, 47).

В препровожденном мне проекте журнала говорится: «Что же касается [вопроса] о применении наконечников к фугасным и даже чугунным снарядам, то произведенные ранее по указанию вице-адмирала Макарова опыты не давали никакой надежды на улучшение действия этих снарядов по твердой броне от снабжения чугунных бомб какими бы то ни было наконечниками».

На это считаю долгом уведомить, что опыты с наконечниками с чугунными снарядами начаты мной перед самым моим уходом из Комитета, и оказалось, что стальной наконечник не устраняет разбитие чугунного снаряда при ударе в тонкий стальной борт. Сделан был гуттаперчевый наконечник, но при смещении снаряда он прорвался, и снаряд полетел без наконечника. Намечены были дальнейшие опыты с наконечниками из сплавов различной крепости, а также и составные из ребристой стали с гуттаперчей, но мой уход в плавание остановил эти опыты.

Между тем они безусловно полезны, ибо применение колпачка, может быть, удержит чугунный снаряд от разбития при ударе в тонкий борт.

Перед моим уходом с должности инспектора артиллерии я хотел разобраться с вопросом о снарядах закаленного чугуна. Это дело у нас совершенно оставлено, между тем как во Франции я сам видел, что выделка снарядов закаленного чугуна продолжается. По-видимому, у нас предполагается совершенно отказаться от чугунных снарядов, и нет намерения вводить снаряды из закаленного чугуна, по-видимому, мы хотим иметь исключительно стальные снаряды, и нет никакого сомнения, что они лучше закаленного чугуна, но последние значительно дешевле, в особенности, имея в виду, что во Франции снаряды эти так чисто отливаются, что инструментальная отделка сводится к минимуму. Во Франции тоже понимают, что сталь лучше чугуна, но дешевизна валового производства имеет немалое значение, и пренебрежение этим неизменно поведет к тому, что на отпускаемые средства будет сравнительно более слабый флот.

Возвращаясь к вопросу о наконечниках, не могу не обратить внимание вашего превосходительства, что колпачки были изобретены мною 10 лет тому назад и что с тех пор самыми талантливыми людьми делаются всевозможные усилия, чтобы изменить их форму к лучшему, тем не менее, колпачки первоначального чертежа не уступают вновь предлагаемым в действии и превосходят их по простоте и дешевизне. Изобретение мое увеличивает бронепробиваемость снарядов на 10—16% — значит, оно полезно. Все флоты ввели его, кроме нашего, в котором снарядов с колпачками еще не имеется на деле.

Возвращая при сем все присланные мне документы, прошу принять уверение в моем глубоком уважении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. В. Дубасова: «Прошу доложить».
Резолюция А. С. Кроткова: «Г. Ф. Рязанину. К исполнению. Прошу поторопиться. 27 мая. [Генерал]-л[ейтенант] Кротков».
На письме помета: «[Отвечено] его превосходительству С. О. Макарову 17 июня № 1322/1884¹».

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1903 г., д. 52,
лл. 61—63. Подлинник.

№ 77

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ
С ПРОСЬБОЙ ВЫСЛУШАТЬ ЕГО ДОКЛАД
ДО ПРИНЯТИЯ МОРСКИМ ТЕХНИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ
ОКОНЧАТЕЛЬНОГО РЕШЕНИЯ О БРОНЕБОЙНЫХ
НАКОНЕЧНИКАХ

№ 11637

27 мая 1903 г.

Милостивый государь Федор Карлович.

В Морском техническом комитете в настоящее время заканчивается составление журнала о введении колпачков на броневой снаряды.

Так как я был инициатором в этом деле и колпачки составляют мое изобретение, не признаете ли, ваше превосходительство, возможным ранее принятия окончательного решения по сему предмету выслушать мой доклад.

Прошу принять уверение в глубочайшем моем уважении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана: «Технический комитет. Докладить. Ф. Авелан]. 30 мая [1903 г.]».

Резолюция Ф. В. Дубасова: «Прошу представить мне проект доклада у[правляющему] М[орским] м[инистерством] по настоящему вопросу. Доклад назначаю представить 4 июня. Ф. Дубасов».

На письме помета: «Составлен журнал МТК по артиллерии 17 июня 1903 г. № 18».

Доклад у[правляющему] М[орским] м[инистерством] июня 17 дня 1903 г. № 1315»².

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1903 г., д. 52,
л. 70. Подлинник.

¹ С. О. Макарову было отвечено лишь после письма его Авелану от 27 мая 1903 г. (см. документ № 77). 17 июня 1903 г. ему были отправлены копии доклада управляющему Морским министерством № 1315 от 17 июня 1903 г. (см. документ № 78) и журнала МТК по артиллерии № 18 от 17 июня 1903 г., положенного в основу этого доклада (см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1903 г., д. 52, л. 91).

² См. документ № 78. В основу доклада положен вышеупомянутый журнал МТК по артиллерии № 18 от 17 июня 1903 г. (см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1903 г., лл. 164—174).

ДОКЛАД МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
Ф. К. АВЕЛАНУ О БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКАХ
МАКАРОВА

№ 1315

17 июня 1903 г.

Вследствие резолюции вашего превосходительства от 30-го минувшего мая на письмо главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала Макарова от 27-го того же мая за № 11637¹ Морской технической комитет имеет честь доложить, что вопрос о наконечниках заключается в следующем:

В 1893 г., когда вопрос соревнования между пушкой и броней стоял в таком положении, что самые лучшие броневойные снаряды не пробивали стальных гарвеированных, т. е. с сильно закаленной поверхностью, плит, по инициативе вице-адмирала Макарова в бытность его главным инспектором артиллерии начались опыты по применению стального колпачка или наконечника, насаживаемого на вершину снаряда; колпачки эти вначале были названы «магнитным приспособлением». Сначала, а именно в течение 1893 г., в экономических видах почти все опыты вели над 47-мм снарядами (только два выстрела были сделаны 6-дм снарядами), а потом уже перешли к 6-дм снарядам преимущественно; снаряды были главным образом стальные броневойные, но испытывались также и чугунные. Цель первоначальных опытов с 1893 по 1899 год включительно заключалась как в получении возможно большего количества данных для убеждения в целесообразности найденного средства для увеличения пробивной силы снарядов при нормальных и косых ударах снарядов, так и в видах выработки для наконечников материала, формы и размеров, а также способа укрепления их на снаряде.

Для выбора материала начали с незакаленной стали, а позднее перепробовали другие материалы: закаленную сталь, железо, красную медь, свинец и резину; удовлетворительные результаты дали только стальные наконечники и только по отношению броневойных снарядов, с чугунными же снарядами получались результаты неудовлетворительные при наконечниках из всех только что упомянутых материалов.

Как первоначальная форма наконечника, так и последовавшие в ней до ухода вице-адмирала Макарова с должности главного инспектора морской артиллерии изменения давались им, равно как им же указывались первоначальные способы закрепления наконечника на снаряде и выбор материалов для наконечников.

Прикрепление первых экземпляров наконечников производилось посредством приклеивания их обыкновенной тесьмой, пропитанной копаловым лаком, но очень скоро обнаружилась недо-

¹ См. документ № 77.

влетворительность этого способа прикрепления, вследствие чего перешли к припайке наконечников сплавом из олова и свинца.

За означенный период времени с 1893 по 1899 г. можно отметить следующие факты:

а) Произведенные в 1894 г. опыты стрельбы 6-дм стальными бронебойными снарядами Путиловского завода с наконечниками весом около 4% от общего веса снаряда в стальные гарвеированные плиты толщиной 6 и 10 дм иностранных заводов Брауна, Каммеля и Виккерса нормально и под углами, причем угол удара (между осью снаряда и нормалью) доходил до 25°, дали прекрасные результаты, обратившие на себя внимание иностранных государств, строителей и заводчиков, выделяющих броню и снаряды.

б) В 1894 г. вице-адмиралом Макаровым еще в бытность его главным инспектором артиллерии было предложено попытаться укреплять наконечники посредством намагничивания снарядов; по изготовлении приборов опыт был произведен 15 марта 1896 года, но результаты его оказались неудачны.

в) В 1894 г. 21 июня был сделан один выстрел 6-дм снарядом со стальным наконечником в 10-дм стальную мягкую плиту (т. е. без закаленной поверхности) с Шамоновского завода, и снаряд, выпущенный со скоростью 2350 фут, т. е. почти на 7% большей против скорости, с которой выпускались в эту же плиту раньше снаряды без наконечников, ее не пробил, а разбился, и передняя часть его засела в плите, т. е. он произвел такое же действие, как снаряды без наконечника.

г) 28 июня 1894 г. состоялся журнал Морского технического комитета по артиллерии за № 58¹, утвержденный управляющим Морским министерством, которым результаты произведенных до этого времени опытов над снарядами с так называемыми магнитными приспособлениями были найдены заслуживающими продолжения, и было признано необходимым не только продолжать опыты на пробиваемость гарвеированных плит, но также испытать влияние магнитных приспособлений на пробивание сталеникелевой брони при облической стрельбе, на пробивное действие снарядов обыкновенного и закаленного чугуна, а также на меткость снарядов вообще.

д) При всех опытах за период времени до марта месяца 1896 г. наконечники припайвались; 5-го же марта 1896 г. при стрельбе из 6-дм орудия в 10-дм плиту был такой случай: снабженный припаянным наконечником снаряд, выпущенный со скоростью 2282 фут, попал в наметченную на плите точку, а наконечник ударился в плиту около 4 фут ниже этой точки, что указало на соскакивание наконечника со снаряда до удара его в плиту. Кроме того, Комитету сделалось известным, что в Америке был также случай отпадения наконечника от снаряда при

¹ Журнал не публикуется, его содержание изложено ниже; см. также примечание к документу № 68 на стр. 105.

движении его по каналу. Вследствие сего тогда же пришли к выводу, что прикрепление одной лишь запайкой ненадежно и не только потому, что при валовой работе наконечник случайно может плохо припаяться, а также и потому, что и у хорошо посаженного наконечника припайка может измениться от времени.

На этом основании было решено до приступления к дальнейшим опытам стрельбы прежде всего заняться выработкой более надежного способа закрепления наконечников. После продолжительных попыток занимавшийся этим делом артиллерийский приемщик капитан Михайловский (ныне подполковник) к лету 1896 г. представил на рассмотрение два выработанных им способа закрепления наконечников: а) помощью винтов и б) посредством заточки на головной части снаряда. Однако по испытании оказалось, что более надежным представляется второй способ, который и был временно принят для опытов в 1896 и 1897 гг., когда были выпущены с закаленными наконечниками, нормально, в 14¹/₂-дм гарвированную плиту два 9-дм пермских снаряда и в 10-дм крупшовскую плиту один 8-дм пермский и один 6-дм путиловский снаряды; результаты получились удовлетворительные, кроме 8-дм пермского снаряда, который разбился, не пробив плиты.

Затем в октябре месяце 1897 г. по предложению Путиловского завода были испытаны в видах ознакомления с положением этого дела за границей стрельбой в 10-дм плиту Дилингенского завода под углом 25° три 6-дм снаряда французского завода Гольцера с его же наконечником, вес которого был около 14 фун., и попутно два снаряда: пермский и путиловский, с наконечниками нашего чертежа; при этом опыте действие наших снарядов было хуже, чем гольцеровских; это Комитет объяснил сравнительной легкостью наших наконечников (4¹/₂ фун.) и решил испытать наконечники несколько большего веса — 7 фун. — чертежа капитана Михайловского, который вместе с тем предложил новый способ закрепления наконечника помощью медного кольца¹.

Далее, в июне 1898 г. снарядами с такими утяжеленными наконечниками сделали три выстрела в 10-дм Дилингенского завода плиту под углом 25°, и результаты получились несколько лучшие, чем при предыдущем опыте, что и приписали большему весу наконечников. Поэтому испытание это было решено продолжать, сделав наконечники такого же веса, как французские, т. е. 14 фун. (6-дм калибра), и в начале 1899 года сделаны были еще четыре выстрела в ту же 10-дм плиту под таким же углом: два с наконечниками Гольцера, два с нашими наконечниками весом 14 фун., причем результаты с нашими наконечниками получились не хуже, чем с французскими.

В 1899 г. состоялся журнал Морского технического комитета,

¹ Чертеж № 7228. (Примечание в документе.)

по артиллерии за № 50¹, утвержденный управляющим Морским министерством. Из постановления этого журнала видно, что Морской технический комитет признал целесообразность снабжения бронебойных снарядов наконечниками при стрельбе по твердым плитам, оставив под сомнением значение наконечников для мягких плит до производства стрельбы в 4^{1/2}-дм мягкую плиту 75-мм снарядами с наконечниками; наиболее подходящим для наконечников материалом была признана закаленная сталь, а относительно чертежа наконечника отдано некоторое преимущество наконечникам более тяжелым, причем было высказано предположение, что собственно очертание наконечника, по-видимому, на пробивное действие не влияет; что же касается способа закрепления, то было решено испытать стрельбой на меткость снаряды с двумя вышеупомянутыми последними способами капитана Михайловского, т. е. с медным кольцом и с заточкой, так как крепление одной запайкой ввиду приведенного выше случая (хотя единственного у нас) соскакивания наконечника со снаряда до его встречи с плитой было признано недопустимым.

Далее, согласно с этим постановлением в 1900 г. были произведены следующие стрельбы: а) из 6-дм пушки на меткость снарядами с утяжеленными наконечниками, укрепленными по двум только что упомянутым способам, причем способ укрепления наконечника при помощи медного кольца пришлось забраковать, так как из 11 выпущенных снарядов у четырех наконечники соскочили на полете к щиту, а у всех остальных слетели со снаряда при первом или втором падении на местность; меткость получилась дурная, так как снаряды с соскочившими впереди щита наконечниками в щит не попадали; все же 18 снарядов с прикреплением наконечников посредством заточки, выпущенные при одной и той же установке прицела, попали в щит при удовлетворительных средних квадратических отклонениях; следовательно, у этих снарядов наконечники перед щитом не сваливались. Хотя у большей части этих снарядов наконечники соскочили при ударе о местность на первом или втором падении, но это не имеет значения, так как условия удара снаряда при падении могут быть весьма различны; и б) из 75-мм пушки стреляли снарядами с наконечниками по мягкой 4^{1/2}-дм стальной плите; эта стрельба показала, что наконечники при стрельбе по мягким плитам несколько ухудшают действие бронебойных снарядов, с чем было решено помириться, так как все новейшие суда носят броню закаленную.

При рассмотрении результатов этих стрельб, как это изложено в журнале Морского технического комитета по артиллерии за № 56—1900 г.², утвержденном управляющим Морским министерством, было обращено также внимание на произведенные

¹ См. документ № 68.

² См. примечание 2 к документу № 70 на стр. 110.

в 1899 г. у Круппа опыты, на которых присутствовали наши представители; на этих опытах стрельбы 12-дм и 6-дм снарядами по закаленной крупповской броне толщиной 11,8 дм и 7,9 дм результаты получились хорошие, хотя вес наконечников был всего лишь около $2\frac{3}{4}\%$ от общего веса снаряда. Хотя наши вышеприведенные опыты и показали некоторое преимущество более тяжелых наконечников, но при таковых являются следующие затруднения: надо или взять более тяжелые снаряды и уменьшить заряды, чтобы не поднять давление в канале пушки, или, уменьшая размеры снаряда, чтобы исключить излишний вес от наконечника, рисковать уменьшением прочности снаряда. Принимая во внимание вышеизложенное, названным журналом № 56 от 12 сентября 1900 г. о снабжении броневой снарядов наконечниками, решено: 1) относительно способа укрепления остановиться на вжатии наконечника в особую для того нарочно делаемую заточку на снаряде и вместе с тем припаивать наконечник к головной части снаряда легким припоем, напр[имер] баббитовым металлом, чтобы он не вращался на полете; 2) для существующих запасов броневой снарядов наконечников не вводить, потому что приспособление наконечников к существующим уже запасам снарядов при условии закрепления помощью заточки представит массу практических затруднений¹, будет дорого стоить, и переходное состояние затянется на продолжительное время; приспособление же к ним наконечников чертежа вице-адмирала Макарова недопустимо по причине ненадежности способа прикрепления их одной лишь припайкой; 3) впредь все броневые снаряды от 120-мм калибра и выше заказывать с наконечниками из твердой закаленной стали, причем вес снаряда с наконечником в полном снаряжении должен быть равен весу существующих снарядов; 4) вес наконечника установить около $4\frac{1}{2}\%$ от веса снаряженного снаряда, так как при большем весе наконечника может ослабиться самый корпус снаряда, а увеличивать толщину стен корпуса нежелательно, чтобы не изменять способа снаряжения снаряда, и 5) для выигрыша во времени заказать теперь же Обуховскому, Пермскому и Путиловскому заводам по 10 снарядов всех изготавливаемых ими калибров по новым чертежам (составленным в Комитете) с наконечниками, которые и испытать попутно, при расстреливании плит.

На основании этих утвержденных управляющим Морским министерством постановлений в Комитете были составлены новые чертежи снарядов всех означенных калибров с наконечниками, укрепляемыми при помощи вжатия их в заточку на снаряде и в то же время на припое. Копии журналов Комитета за № 50 — 1899 г. и № 56 — 1900 г. вместе с этими чертежами и техническими условиями приема снарядов с наконечниками были

¹ Посадка не может быть произведена в портах, а лишь на заводе. (Примечание в документе.)

препровождены 25 января 1901 г. вице-адмиралу Макарову, который по ознакомлении со всем этим материалом обратился к председателю Морского технического комитета письмом от 17 февраля того же года за № 19¹, в котором он приводит свои соображения по рассматриваемому вопросу; для удобства рассмотрения эти соображения приводятся рядом с возражениями на них Комитета, основанными на мнениях, высказанных при обсуждении их в особых заседаниях Морского технического комитета 5 мая и 2 июня 1901 г.² в присутствии вице-адмирала Макарова, при участии, кроме членов Морского технического комитета, полковников Забудского 1-го и Якимовича — членов Артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления.

Соображения вице-адмирала Макарова	Возражения Морского технического комитета
<p>1) Вице-адмирал Макаров обращает внимание, что наконечники были предложены им; что первоначальный чертеж наконечника весом $4\frac{1}{2}\%$ составлен им же в 1893 г.; что тогда же им были испытаны наконечники большего и меньшего размеров и оказалось, что наконечники первоначального чертежа за № 2559 были наилучшими; но по оставлении им должности главного инспектора артиллерии в 1894 г. были предприняты новые опыты для выяснения наилучшей величины и формы наконечника, а также способа их прикрепления, и из журнала № 56 вице-адмирал Макаров усматривает, что все эти опыты не привели к лучшему результату, и Комитет остановился на чертеже, составленном вице-адмиралом Макаровым и на том способе укрепления, которым были прикреплены первые экземпляры наконечников, т. е. на припое.</p>	<p>1) Комитет с самого начала признавал инициативу в деле применения наконечников за вице-адмиралом Макаровым, что видно в журнале Морского технического комитета за № 50 от 11 мая 1899 г.³, равно как составление первоначальных чертежей и испытаний способов укрепления наконечников. Что же касается опытов, производившихся по оставлении вице-адмиралом Макаровым в 1894 г. должности главного инспектора артиллерии, то цель таковых указана в журналах Комитета: № 50 — 1899 г. и № 56 — 1900 г.; опыты эти были признаны необходимыми в видах желания избежать в столь крупном вопросе спешного решения, которое пришлось бы вскоре перерешать; этими опытами, по мнению Комитета, нисколько не умаляется заслуга вице-адмирала Макарова. Но остальные утверждения вице-адмирала Макарова неточны: из приведенного в этом докладе видно, что наконечники более тяжелые, чем проектированные вице-адмиралом Макаровым, дали несколько лучшие результаты, но от них отказались по другим соображениям; прикрепление наконечников одним припоем оказалось недостаточным, и Комитет его не принял, введя заточку на снаряде и на наконечнике, вследствие чего</p>

¹ См. документ № 70.

² См. документы № 71 и 72.

³ См. документ № 68.

Соображения вице-адмирала Макарова	Возражения Морского технического комитета
<p>2) По журналу № 56 предполагено изменить чертеж снаряда настолько, чтобы вес снаряда с наконечником был равен нынешнему штатному; так как снаряжение остается прежним, значит, должна измениться толщина стен, а это, без сомнения, понизит бронбойную способность снаряда; для убеждения в ошибочности такого предположения понадобится серия опытов, которые обойдутся очень дорого и затянутся на продолжительное время.</p> <p>3) Тем же журналом решено оставить существующий запас бронбойных снарядов без наконечников; таких снарядов заготовлено большое количество, и, кроме того, имеются снаряды в заказе, которые придется оставить также без наконечников; пройдут многие десятки лет, пока эти снаряды будут состоять в боевом комплекте, тогда как они решительно негодны для плит с закаленной поверхностью, потому что их пробивная способность на 25% меньше, чем при наконечниках, а главное, что они разбиваются в куски и не могут внести в судно разрывного снаряда даже при тонкой броне с закаленной поверхностью; вице-адмирал Макаров не сомневается, что после первого же сражения вопрос придется перерешить.</p>	<p>размеры и очертание наконечника по сравнению с первоначальным изменились (сравнить чертежи № 2559 и 11166). Таким образом, Комитет не остановился на чертеже вице-адмирала Макарова, а разработал и принял новый чертеж, который отличается от чертежа вице-адмирала Макарова.</p> <p>2) Это опасение Морской технической комитет не разделяет и свое убеждение в ошибочности указываемого вице-адмиралом Макаровым предположения почерпает в произведенных в конце 1901 и начале 1902 г. опытах над 6-дм и 120-мм снарядами комитетского чертежа.</p> <p>3) Вопрос о желательности снабжения наконечниками бронбойных снарядов не только новых заказов, но и существующего запаса, беспокоивает и Морской технический комитет в меньшей мере; если и состоялось отрицательное решение, по этому вопросу, то только в силу безвыходного положения: наконечники вице-адмирала Макарова в силу вышеприведенных соображений допущены быть не могут, а снабжение снарядов существующих запасов наконечниками комитетского чертежа представляет массу затруднений, приведенных в прилагаемом к сему отчете о заседании 2 июня 1901 г.¹ Вице-адмирал Макаров, отрицая в этом заседании необходимость заточки для удержания наконечников, высказал предположение, что, приняв для прикрепления одну лишь припайку, можно снаряды время от времени осматривать и даже переплавлять; на это собрание отозвалось невозможностью организации такого осмотра, по указанию которого</p>

¹ См. документ № 72.

Соображения вице-адмирала Макарова	Возражения Морского технического комитета
<p>4) Из сравнения журнала № 56 с приложенными к нему техническими условиями заказа бронебойных снарядов вице-адмирал Макаров усматривает существенную разницу: в журнале говорится о прикреплении наконечников припоем, а в технических условиях дана выточка; при выточке наконечник будет держаться, конечно, лучше, но зато ослабится самый снаряд и увеличится количество брака при закалке; были случаи, что наконечники слетали, но это тогда, когда их выделка была штучная и пригонка не контролировалась должным образом; наконечник для прикрепления посредством выточки придется делать большого размера, утончив стенки снаряда, а из присланных документов нельзя усмотреть, выгодна ли такая перемена или невыгодна.</p>	<p>можно было бы с уверенностью сказать, что данный наконечник сидит прочно; затем вице-адмирал Макаров прибавил, что если существующий рецепт припоя негоден, то он берет на себя выработать такой сплав, цемент, смолы, которые гарантируют надежность связи наконечника со снарядом при продолжительном хранении; на это председатель собрания высказался, что относительно ненадежности прикрепления наконечников лишь припоем он присоединяется к мнению собрания, что же касается предлагаемых вице-адмиралом Макаровым опытов над различного рода составами, то таковые желательны, но не должны останавливать уже принятого решения Комитета о способе связи наконечников со снарядами посредством заточки.</p> <p>4) Из содержания текста журнала № 56, заключительной фразы в нем внизу на стр. 9 и из прилагавшихся чертежей снарядов видно, что собрание не допускает укрепления наконечников одним лишь припоем, а непременно с заточкой. Про то, что снаряд не будет ослаблен, было сказано выше в пункте 2, а относительно возможности увеличения количества бракованных снарядов — пока на Обуховском заводе этого не замечено. Соскакивание же наконечников, держащихся только припоем, имеет больше шансов именно при валовой выделке, а не при штучной, когда работа производится с большим вниманием. Комитет не может обойти молчанием тот факт, что у снарядов с наконечниками, оставшимися на полигоне, за промежуток времени с 1893 по 1901 год произошло расстройство припайки, выразившееся тем, что в местах наружной пайки видны следы образовавшихся солей, и наконечники легко отделяются, указывая этим, что и внутренняя пайка попортилась.</p>

Соображения вице-адмирала Макарова	Возражения Морского технического комитета
<p>5) Вице-адмирал Макаров считает, что наконечники полезны также для фугасных и чугунных снарядов; что опыты над чугунными снарядами были начаты при нем, и хотя результаты испытания были неудовлетворительны, но нет никакого сомнения, что можно подыскать другой материал в числе разных сплавов; а если не найдется, то испытать составной наконечник по идее вице-адмирала Макарова; если опыт покажет, в чем вице-адмирал Макаров не сомневается, что действие фугасных и чугунных снарядов улучшится, то можно будет ввести общее применение наконечников, что весьма полезно и в смысле однообразия материальной части.</p>	<p>5) Что касается применения наконечников к чугунным и фугасным снарядам, то на основании опытов вице-адмирала Макарова с чугунными снарядами и опыта сухопутного ведомства над 11-дм стальными бронебойными снарядами прежних заводов, близких по крепости к нашим фугасным, Комитет не видит успеха в этом применении.</p>

Упомянутые выше в пункте 2 возражений Комитета опыты были произведены в конце 1901 и начале 1902 г. стрельбой в 10-дм, 7-дм и 5-дм крупнированные плиты 6-дм и 120-мм бронебойными снарядами вышеупомянутых комитетских чертежей № 11166 и 11167 с наконечниками комитетского же чертежа, укрепляемыми при посредстве заточки и дополнительно припоем¹, а также снарядами прежнего чертежа с наконечниками чертежа вице-адмирала Макарова, укрепленными только припоем; для полноты сравнения были выпущены в те же плиты несколько снарядов с наконечниками измененного чертежа Обуховского завода, как попытку укрепления новым способом — посредством пружинности наконечника, и несколько снарядов без наконечников как обыкновенного чертежа, так и тупоголовых с обрезанной вершинкой. Все эти выстрелы были произведены нормально к плите, и цель их заключалась не в сравнении между собой способов укрепления наконечника, а в выяснении действия снарядов на плиты, приготовленные по крупновскому способу, так как раньше стреляли главным образом в плиты гарвеированные. Вместе с тем имелось в виду убедиться в справедливости вышеприведенного мнения собрания в заседании 2 июня 1901 г., что изменение чертежа снарядов для посадки наконечников с заточкой не ослабит самые снаряды, а также определить попутно

¹ Снаряды эти были из числа опытных, изготовленных Обуховским заводом согласно вышеупомянутому журналу № 56 — 1900 г. Морского технического комитета по артиллерии, так как заводу удалось закончить их к этому времени. (Примечание в документе.)

данные для вывода формулы пробиваемости и установить требования, которые надо предъявлять при приеме таких снарядов

Из произведенных опытов стрельбы выяснилось следующее 1) снабжение бронебойных снарядов наконечниками и при крупнокалиберных плитах, безусловно, полезно; хотя полученные данные и недостаточны для вывода формулы и точных цифр, выражающих преимущество снарядов с наконечниками, все же можно приблизительно считать, что выгода эта для 6-дм снарядов выражается: для 10-дм плиты 16%, для 7-дм — 10% и для 5-дм — 12%; 2) снаряды последнего чертежа с последними же наконечниками дали результаты несколько лучше, чем прежние снаряды с наконечниками чертежа вице-адмирала Макарова, так как пробивали плиту с большим избытком живой силы и, следовательно, ожидания Комитета, что заточка на снарядах не ослабит их, оправдались; 3) наконечники чертежа вице-адмирала Макарова, закаленные и незакаленные, оказались одинаковыми между собой по действию; 4) пружинящиеся наконечники Обуховского завода оказались неудовлетворительными; 5) действие стальных бронебойных снарядов со срезанной вершиной без наконечников оказалось таким же, как и действие обыкновенных бронебойных снарядов, не снабженных наконечниками.

Кроме стрельбы, в Комиссии морских артиллерийских опытов было произведено еще испытание сравнительной прочности посадки на 6-дм снаряды наконечников чертежей вице-адмирала Макарова и комитетского посредством ударов молотком и молотом, а также бросанием снарядов на палубу с расчетом, чтобы наконечник ударился о рельс, и при этом выяснилось преимущество крепления по комитетскому способу; к тому же еще раз констатировано, что припой под наконечником распределяется неравномерно.

Затем, по прочтении проекта¹ журнала Морского технического комитета с относящимися к нему документами о рассмотрении результатов последних вышеупомянутых стрельб 6-дм и 120-мм снарядами, вице-адмирал Макаров снова обратился к председателю Морского технического комитета письмом от 17-го минувшего мая², из которого видно, что вице-адмирал Макаров усмотрел из препровожденных к нему бумаг, что теперь на основании полигонских опытов устранено главнейшее препятствие к введению наконечников его чертежа, а стало быть, является возможность снабжения наконечниками всех имеющихся на службе бронебойных снарядов, и вновь принятой системой на-

¹ Проект этот с последовавшими в нем изменениями послужил для составления журнала МТК по арт[иллерии] от 17 июня с. г. № 18, который у сего прилагается. (Примечание в документе.) Документ не публикуется, так как основное содержание его изложено в настоящем докладе. См. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1903 г., лл. 164—174.

² См. документ № 76

садки наконечников чертежа вице-адмирала Макарова достигнута достаточная прочность насадки.

Против такого вывода Морской технический комитет должен возразить, что при только что упомянутых опытах для наконечников чертежа вице-адмирала Макарова никакой «новой системы» насадки не употреблялось, и наконечники эти были укреплены, как и прежде, только припоем, т. е. способом, допускаемым Комитетом лишь для полигонских опытов, когда снарядам не предстоит более или менее продолжительное хранение; способ укрепления наконечников только припоем был уже, как говорилось выше, забракован, и этой стрельбой вовсе не имелось в виду проверять правильность такого решения.

Кроме того, вице-адмирал Макаров в том же письме снова настаивает на необходимости разработки вопроса о применении наконечников к снарядам из обыкновенного и закаленного чугуна и фугасным. Морской технический комитет не считает необходимым вести такие опыты по следующим причинам: а) кроме приведенных выше на стр. 14 в пункте 5-м возражений Комитета против применения наконечников к снарядам обыкновенного чугуна, Комитет имеет в виду, что снаряды эти вообще настолько непрочны, что некоторые из них не выдерживают давления в канале орудий при боевых зарядах. Журналом Морского технического комитета по артиллерии за № 29 — 1901 года намечено теперь же приступить к полному изъятию их из боевых комплектов¹, на что бывший управляющий Морским министерством согласился, хотя с неперменным условием постепенности в зависимости от денежных средств, и б) снаряды фугасные и закаленного чугуна недостаточно прочны для употребления с наконечниками, так как даже более прочные по сравнению с ними 11-дм сухопутные броневойные снаряды прежних заказов по вышеупомянувшимся опытам на Главном артиллерийском полигоне оказались слабыми; для проверки же утверждения вице-адмирала Макарова, что закаленного чугуна снаряды употребляются во Франции, сделан запрос морскому агенту.

На основании всего вышеизложенного Морской технический комитет докладывает вашему превосходительству, что он не усматривает никаких новых оснований, могущих изменить принятые им решения, и таковые, заключающиеся в том, что

- 1) впредь заказываемые броневойные снаряды всех калибров, от 12-дм до 120-мм включительно, изготовлять с наконечниками²;
- 2) прикрепление наконечников одной лишь припайкой к снарядам, подлежащим отпуску на суда, не допускать, а принять для сего способ укрепления на заточке с дополнительной припайкой,

¹ Документ не публикуется, как не относящийся к теме публикации — см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1901 г., лл. 173—175.

² Составляющимся ныне журналом Комитет полагает распространить его и на 75-мм калибр. (Примечание в документе.)

предназначаемой лишь для устранения вращения наконечника на снаряде во время полета;

3) согласно сему броневой снаряды и наконечники к ним — весом в $4\frac{1}{2}\%$ от веса снаряженного снаряда — изготовлять по разработанному в Морском техническом комитете вышеозначенным чертежам за № с 11162 по 11167 включительно; чертежи эти разработаны таким образом, что вес снаряда с наконечником равняется принятому до сих пор весу снаряда без наконечника;

4) материалом для наконечников брать твердую закаленную сталь таких же качеств, как у испытанных в 1901—1902 гг. 6-дм и 120-мм снарядов комитетского чертежа;

5) для броневых снарядов существующего комплекта, находящихся на судах и в складах, а также не сданных еще заводами заказанных им снарядов прежнего чертежа, наконечников не вводить, и

6) опыты над применением наконечников к снарядам фугасным, обыкновенного чугуна и закаленного чугуна, по крайней мере при чугунах известных нам качеств считать излишними; остаются в силе, а потому предложение вице-адмирала Макарова:

а) о принятии наконечника его чертежа с присущим ему способом укрепления только припайкой;

б) о применении наконечников к броневым снарядам существующих запасов, и

в) о продолжении опытов по применению наконечников к фугасным и из обыкновенного чугуна снарядам, Комитет считает нужным отклонить.

Относительно же снарядов закаленного чугуна Морской технический комитет считает, что вопрос о применении к ним наконечников может подлежать обсуждению лишь в том случае, если окажется, что возможно выделять в России такие снаряды, прочность которых была бы достаточна для целесообразности названного применения.

Вместе с этим Комитет повторяет высказанное им еще в заседании 2 июня 1901 г.¹ мнение, что к предложению вице-адмирала Макарова о выработке им такого состава, который гарантировал бы вполне надежную связь наконечника со снарядом, он относится вполне сочувственно, но возможность и целесообразность применения такого состава к укреплению наконечников на снарядах, предназначенных к отпуску на суда, разумеется, должны быть предварительно проверены на ненарушаемость связи при перевозках, при продолжительном хранении, при разных и переменных температурах и, наконец, стрельбой.

Председатель вице-адмирал *Дубасов*

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, д. 52, 1903 г., лл. 81—90. Подлинник.

¹ См. документ № 72.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛУ
В. КН. АЛЕКСЕЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ О НЕОБХОДИМОСТИ
УСКОРИТЬ РЕШЕНИЕ ВОПРОСА О ПРИНЯТИИ
НА ВООРУЖЕНИЕ ФЛОТА БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКОВ
В СВЯЗИ С НЕИЗБЕЖНОСТЬЮ ВОЙНЫ С ЯПОНИЕЙ**

22 января 1904 г.
Кронштадт

Ваше императорское высочество!

Война с Японией неизбежна, и разрыв, вероятно, последует на этих днях. Флот наш стоит наготове во Владивостоке и Порт-Артуре, и предстоят жаркие битвы с неприятелем, которые и будут иметь решающее значение на исход этой крайне тяжелой для России войны.

Все, что может усилить наш флот и его наступательные и оборонительные средства, должно быть применено к делу, чтобы обеспечить успех, который так нужен для России и для получения которого уже принесено столько материальных жертв.

Вот причина, по которой я решаюсь беспокоить ваше императорское высочество, прося вас, если это возможно, собрать совещание под вашим личным председательством, ибо только в этих условиях может быть принято правильное решение в этом старом и уже надоевшем деле.

Вашему императорскому высочеству известно, что в 1893 г. я предложил колпачки на снаряды, которые дали возможность пробивать закаленные плиты. Опыт дал удивительные результаты. Снаряды, разбивавшиеся вдребезги без колпачка, проходили в цельном виде плиты насквозь. Броневые заводы дали бесплатно 6 плит 6- и 10-дюймовой толщины, и опыт расстреливания этих 6 плит показал значительное преимущество в действии снарядов с колпачками и под прямым углом, и под косым.

В 1894 г., когда Комитет¹ предполагал окончательно ввести колпачки в снабжение судов, я получил другое назначение, и дело с колпачками остановилось. Комитет хотел найти более совершенную форму колпачков, и с этой целью начали производить опыты, которые затянулись.

К 1902 г. Комитет выработал свою форму колпачка, которая отличалась от моей тем, что сделана была заточка на снаряде для лучшего удержания на нем колпачка.

Произведенное испытание показало, что броневой действие снаряда при колпачке моего чертежа и колпачке с комитетским изменением совершенно одинаково. Тем не менее Комитет решил принять колпачок с комитетским изменением, которое требует специальной заточки на снарядах. Такое решение лишает воз-

¹ То есть Морской технический комитет.

возможности применить колпачки ко всем существующим бронебойным снарядам. Между тем колпачки усиливают действие снарядов на 10—16%, что весьма важно. В процентах это не кажется так много, но в действительности выходит, что при колпачке снаряд пробивает броню, а без колпачка не пробивает; разницу эту никаким процентом оценить нельзя, ибо если снаряд пробьет броню насквозь, то он произведет разрушение, а если он не пробьет ее, то действие будет = 0.

Комитет мотивирует свое решение принять измененную форму колпачка двумя мотивами:

- 1) что колпачок с заточкой сидит на снаряде крепче и
- 2) что присоединение колпачка на готовый уже снаряд вызывает увеличение давления в канале.

Совершенно присоединяюсь к мнению, что колпачок с заточкой сидит крепче, но и без заточки колпачок сидит хорошо, а если бы какой-нибудь колпачок и отвалился в канале, то от этого не произойдет никакой беды, так как мои колпачки делаются из мягкой стали, которая не может повредить канала. Канал обыкновенно остается неповрежденным, если даже снаряд разорвется в орудии, причем от сильного давления нарезки отпечатываются в канале.

Что касается увеличения давления в канале, то оно около 50—70 атмосфер. У нас бывали гораздо большие разнообразия в давлении от несовершенства порохов, и на полигонах очень часто стреляют при опытах со значительно большим увеличением давления. При 2500 атмосфер давления 50 атмосфер больше не составляет опасности, ибо запас крепости везде гораздо выше 2—3%, которые тут требуются.

Оказывается, что при колпачках не надо менять таблицу стрельбы, ибо в пределах боевых дистанций разницы почти не существует.

Выделка колпачков так проста, что их можно сейчас же заказать и выслать по железной дороге, ибо они могут быть одеты на снаряды в судовой обстановке, и по этой части я лично выработаю, если потребуется, все указания и инструкции.

Вашему императорскому высочеству известно, что до 1892 г. ни один снаряд крупного калибра на нашем флоте не был снаряжен. Поступив инспектором морской артиллерии, я с ужасом осведомился об этом и, лично руководя опытами, вложил в них много собственной инициативы. Мне принадлежит и мысль, и ответственность держать снаряды с трубками, чего до меня не делалось. Подняв свой флаг в 1894 г. на броненосце «Император Николай I», я застал снаряжение снарядов, производившееся в гавани Пирей. Материальная часть была только что доставлена, Если мы могли на чужом рейде в мирное время производить снаряжение снарядов, то, разумеется, мы теперь можем надеть на снаряды колпачки в судовой обстановке. Надеюсь, что это можно даже исполнить, не вынимая снаряжение.

Боевой комплект судов Тихого океана состоит из 1052 броневых снарядов от 8- до 12-дюймового калибра и 8400 снарядов 6-дюймового калибра. Вес всех колпачков для этой системы 1200 пудов, т. е. 2 вагона. Если прибавить еще один вагон на разные приспособления, то получится всего-навсего три вагона — груз такой незначительный, что его можно послать с любым пассажирским поездом. Выделка колпачков при энергичном ведении дела несколькими заводами сразу может быть окончена в 2—3 недели, причем я лично, если потребуется, устраню всякие технические трудности и разработаю способы пригонки, крепления и прочее.

Заказав немедленно колпачки на боевой комплект броневых снарядов судов Тихого океана, мы не сделаем решительно никакой ошибки, но опасаясь, что мы сильно упрекнем себя, если не выиграем дела с японским флотом только потому, что, желая получить более совершенный образец колпачка, лишим свой флот столь существенного средства для нанесения вреда противнику, в то время как противник, по всей вероятности, имеет уже мои колпачки, введенные во всех флотах, кроме нашего.

Вашего императорского высочества всепреданнейший слуга

С. Макаров

Помета в кн. Алексея Александровича: «Переговорю завтра на докладе»¹

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1904 г., д. 52, лл. 35—40. Подлинник.

№ 80

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О НЕОБХОДИМОСТИ СКОРЕЙШЕГО РЕШЕНИЯ ВОПРОСА О БРОНЕБОЙНЫХ НАКОНЕЧНИКАХ

№ 16

8 февраля 1904 г.
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

Перед самым моим отъездом [в Порт-Артур] мне вручили копию журнала Морского технического комитета, в котором изложено постановление последнего отклонить мое ходатайство о вы-

¹ В связи с вновь возбужденным С. О. Макаровым вопросом о броневых наконечниках и д. главного инспектора артиллерии генерал-лейтенант Кротков писал 23 января 1904 г. в докладной записке управляющему Морским министерством: «...Вопрос этот уже разбирался в Морском техническом комитете и решен отрицательно, т. е. к существующим

сылке на суда Тихого океана колпачков моей системы для бронебойных снарядов¹. Душевно признателен вашему превосходительству, что вы не остановили этого дела и исходатайствовали разрешение на заказ колпачков и на производство опытов.

Намеченные опыты, однако же, будут обставлены не так, как в действительности. На опыте колпачок будет положен в канал и останется неподвижным, пока снаряд на него не набежит, тогда как на деле снаряд, смещаясь, двинет вперед колпачок и затем настигнет его уже движущегося с большой скоростью вперед. Эффект, разумеется, будет совершенно не тот.

Если при предстоящих опытах орудие будет попорчено, то это еще не означает, что и в действительности будет то же, когда колпачок сбросит на движении снаряда.

Кроме того, я вполне уверен, что посадку колпачков можно произвести так, что они будут составлять одно целое со снарядом. В этом я уже убедился, и по этому поводу, я пишу Г. А. Власьеву прилагаемое к сему письмо².

Покорнейше прошу ваше превосходительство потребовать к себе Геннадия Александровича³ и поручить ему выработать способ насадки колпачков. Я в письме излагаю, как мне представляется это дело, но, разумеется, он, как человек опытный, имея под своим начальством столько талантливых инженеров, найдет способы, как побороть возможные затруднения⁴.

запасам снарядов наконечников не следует присаживать. ...Имея, таким образом, в виду, что посадка наконечников без заточки на снаряде сама по себе не представляется надежной, а при спешном производстве работ по укреплению наконечников к снарядам на судах прочность посадки еще меньше может быть гарантирована, предпочтительнее остаться без наконечников, чем без пушек, которые могут оказаться разорванными с первых же выстрелов в первом бою». (См. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1904 г., д. 52, лл. 41—42.)

¹ МТК в своем заседании 4 февраля 1904 г. вновь признал недопустимым снабжение бронебойными наконечниками существующих запасов бронебойных снарядов, а в резолюции на журнал МТК Ф. К. Авелан, заявив о согласии с решением Комитета, предложил сделать «окончательный опыт», произведя на полигоне из старого орудия «несколько выстрелов со слабо насаженными наконечниками, приняв все предосторожности на случай разрыва орудия» (ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по артиллерии, 1904 г., лл. 19—25).

² Г. А. Власьев — начальник Обуховского завода. Письмо не обнаружено, но, как видно из рапорта генерал-лейтенанта Кроткова управляющему Морским министерством от 17 февраля 1904 г., в нем излагались различные способы присадки наконечников к снарядам (ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1904 г., д. 52, л. 88).

³ Г. А. Власьева.

⁴ Г. А. Власьев рапортом от 17 февраля 1904 г. доносил управляющему Морским министерством, что «Обуховский завод после тысячи опытов пришел к необходимости надевать колпачки на резьбе», т. е. отказаться от предлагаемого Макаровым снабжения существующего запаса снарядов бронебойными колпачками путем их припайки (ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1904 г., д. 52, л. 89).

Покорнейше прошу ваше превосходительство насколько[ко] возможно ускорить это дело, чтобы колпачки успели к предстоящему генеральному сражению, которое будет иметь большое значение для успеха всей войны¹.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1904 г., д. 52,
л. 160. Подлинник.



¹ Вопрос о наконечниках еще два раза обсуждался в Морском техническом комитете: 17 февраля и 2 марта 1904 г. Предложение С. О. Макарова, тогда уже вступившего в командование действующим Тихоокеанским флотом, о снабжении бронейными колпачками всего запаса бронейных снарядов на кораблях Тихоокеанского флота было вновь отклонено. Сообщая об этом управляющему Морским министерством, Кротков писал 17 февраля 1904 г.: «Со своей стороны, полагаю, что имеемые на судах Тихоокеанской эскадры бронейные снаряды и без наконечников сделают свое дело и что, во всяком случае, лучше не гнаться за наконечниками вице-адмирала Макарова и сохранить в исправности свои пушки» (см. ЦГАВМФ, ф. 421, арт. часть, 1904 г., д. 52, л. 88; журналы по артиллерии, 1904 г., лл. 29—51, 64—70).

РАЗДЕЛ ТРЕТИЙ



**КОМАНДОВАНИЕ
ЭСКАДРОЙ
В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ
И В СОСТАВЕ
СОЕДИНЕННЫХ ЭСКАДР
В ТИХОМ ОКЕАНЕ**

1894 — 1895 гг.



№ 81

ИЗ ИНСТРУКЦИИ УПРАВЛЯЮЩЕГО МОРСКИМ МИНИСТЕРСТВОМ
АДМИРАЛА Н. М. ЧИХАЧЕВА С. О. МАКАРОВУ О ЗАДАЧАХ
РУССКОЙ ЭСКАДРЫ В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

22 ноября 1894 г.

При командовании вверенной вашему превосходительству эскадрой Средиземного моря¹ предлагаю руководствоваться ниже следующей инструкцией.

При обыкновенных мирных обстоятельствах назначение эскадры судов в Средиземном море заключается главным образом в поддержании политического влияния России на Востоке.

Эскадра наша должна составлять резерв на случай усиления наших морских сил в Тихом океане или для принятия участия в крейсерской войне, и потому эскадра наша, вверенная вашему начальству, должна быть всегда готова для исполнения тех приказаний, которые могут быть вызваны политическими обстоятельствами; осложнения возникают всегда неожиданно, и неблагоприятная развязка их может быстро привести к разрыву, а потому на эскадре все снабжение должно быть в положенном количестве, материальная часть в полной исправности и безукоризненном порядке, и, само собой разумеется, что личный состав эскадры должен быть обучен по всем отраслям военно-морского дела.

Успешное выполнение сложных задач при военных действиях требует подготовки в мирное время тщательным изучением всех вопросов, могущих иметь отношение к ним, и затем постоянной готовности без потери времени действовать по плану, составленному на основании близкого знакомства с этими вопросами.

¹ С. О. Макаров был назначен командующим эскадрой 7 ноября 1894 г. приказом по флоту и морскому ведомству № 2.

Таким образом, важнейшим предметом изучения являются, без сомнения, морские силы и вообще боевые средства государств, имеющих морские силы в Средиземном море...¹

В мирное время во всех представляющихся вам политических вопросах вы обязаны следовать указаниям наших посланников и уполномоченных дипломатических агентов; ни адмирал, ни командиры судов не должны входить по политическим делам в какие-либо непосредственные сношения с иностранными правительствами и властями, и вообще должно строго руководствоваться постановлениями Морского устава.

Адмирал, командующий эскадрой судов в Средиземном море, обязан находиться в сношениях с представителями России в государствах, порты которых будет посещать эскадра, и поддерживать с ними наилучшие отношения, отдавать им при случае в возможно изысканной и внушительной для посторонних форме почести, установленные Морским уставом, и вообще содействовать им всеми зависящими от него средствами и внушить к себе такое доверие, чтобы представители наши охотно делились с ним сведениями, которыми располагают.

Поддерживать наши хорошие отношения с народами Востока, а также и с турецкими властями.

Со всеми представителями иностранных флотов быть в одинаковых отношениях, не подавая повода предполагать какое-либо предпочтение тому или другому. Избегать всяких встреч, могущих вызвать взрыв овадий; быть крайне осторожным в действиях и еще более в политических разговорах.

Устанавливая порядок обучения на судах, вы должны наблюдать, чтобы командиры судов не отступали от программы обучения, данной в руководстве всему флоту, и чтобы внутренний порядок службы на корабле был везде один согласно установленным правилам внутренней службы.

Относительно офицеров следует наблюдать, чтобы они чередовались в исполнении обязанностей штурмана и младшего артиллериста, причем специалисты должны оказывать неопытным свое содействие, и старший из специалистов по своей специальности должен заботиться о подготовке молодых офицеров для занятия самостоятельных должностей.

При обучении нижних чинов специальным знаниям следует руководствоваться циркулярами Главного морского штаба 1889 г. за №№ 47 и 108². Рядом с этим должны идти и занятия гра-

¹ Опущено место из инструкции, в котором конкретно указано на характер сведений об иностранных вооруженных силах в бассейне Средиземного моря, которыми должен располагать командующий эскадрой.

² Циркулярами Главного морского штаба № 47 от 4 мая 1889 г. и № 108 от 23 августа 1889 г. объявлялись программы, которыми следовало руководствоваться при подготовке на судах специалистов-матросов, причем устанавливалось, что «каждое из судов дальнего плавания обязано подготовить себе своевременно подручных по всем специальностям для замещения убитых и подлежащих увольнению в запас флота».

мотностью, облегчающей нижним чинам приобретение специальных знаний. На каждом из судов из лучших нижних чинов младших сроков службы должен быть образован класс для приготовления в строевые квартирмейстеры и производства их в эти звания на основании приказа по морскому ведомству от 25 апреля 1892 г. № 69¹.

Продолжительными стоянками в портах следует пользоваться для образования команд в боевом отношении и довести артиллерийские учения до совершенства с переменой и убылью номеров.

Практические занятия стрельбой следует вести регулярно и строго придерживаясь установленных правил. Для производства практической стрельбы суда должны уходить в открытое море за пределы территориальных вод. Минные учения на шлюпках, постановку заграждения и тем более стрельбу минами Уайтхеда на иностранных рейдах производить запрещается. Для этих учений следует пользоваться посещением малонаселенных пунктов, островов в Архипелаге, как, например, островов Порос или Парос и других, и то, когда там нет иностранных военных судов. Десантные учения с высадкой на берег можно делать только в тех местах, в которых получено разрешение местных властей, при этом ученье это следует обставлять так, чтобы оно не обращало бы на себя особенного внимания и не могло бы дать повода к дипломатическим затруднениям.

По отношению к плаванию больших и дорогостоящих судов, входящих в состав эскадры, следует соблюдать большую осторожность и не посылать эти суда по мелководным фарватерам и в малообследованные местности. Вообще плавание этих судов, если это не требуется исполнением особых приказаний, должно быть поставлено в пределы необходимости обучения машинной команды и ограничено той нормой расхода угля, которая будет ежегодно назначаться для каждого из судов...²

Существующий порядок снабжения судов эскадры в мирное время покупкой необходимых предметов в иностранных портах у местных поставщиков весьма часто ставит командиров в затруднительное положение и при спешности заказов увеличивает расход на содержание судов эскадры. С целью сокращения этих расходов вам поручается выработать систему наиболее экономического снабжения судов эскадры в Средиземном море, избегая по возможности приобретения предметов снабжения в иностранных портах, если возможно и выгоднее получать их из Черного моря присылкой в один из ближайших портов.

¹ Этим приказом разрешалось производство в строевые квартирмейстеры магросов, не прошедших обучения на учебных кораблях, но выдержавших экзамены по установленной программе, причем на судах, находящихся в заграничном плавании, экзамены устраивались по распоряжению командующих эскадрами и отрядами.

² Опущено место из инструкции, определяющее характер и порядок секретных работ по изучению возможного театра военных действий.

Независимо от присылки требуемых Морским уставом рапортов во время плавания о дне прихода в порт и ухода из него следует телеграфировать управляющему Морским министерством, обозначая в телеграмме, в какой порт направляетесь. Вообще во всех телеграммах число месяца надо показывать старым стилем и телеграммы составлять по-русски иностранными буквами, руководствуясь циркуляром Главного морского штаба от 20 ноября 1888 г. за № 156 .

Все донесения о плавании следует представлять на имя его императорского высочества генерал-адмирала, а по особым вопросам обращаться к управляющему Морским министерством или в Главный морской штаб.

В случае смены адмирала, командующего в Средиземном море, он обязан сдать своему преемнику все дела эскадры по входящему и исходящему журналу и передать ему все свои планы и предложения и все собранные сведения.

Плаванию эскадры адмирал ведет исторический журнал, занося в него с возможной подробностью все обстоятельства плавания и сведения о посещенных местах. Подобные журналы ведутся и всеми командирами. Независимо от донесений, вызываемых обстоятельствами особенной важности, адмирал подробно уведомляет министерство о действиях и предположениях своих по крайней мере один раз в месяц с приложением копий всех донесений, представленных ему командирами.

По возвращении в Россию вы должны представить в течение двух месяцев отчет в виде дополнительного свода всего, что было представлено ранее, с приложением упомянутых выше исторического журнала, а равно планов для предполагавшихся военных действий. При отчете должны быть также представлены соображения о желаемых улучшениях по составу и содержанию эскадры в Средиземном море...¹

Управляющий Морским министерством
генерал-адъютант *Н. Чихачев*
Начальник Главного морского штаба
генерал-адъютант *Кремер*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 179, лл. 1—10. Подлинник.

№ 82

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПРИНЯТИИ КОМАНДОВАНИЯ ЭСКАДРОЙ В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

№ 169

2 декабря 1894 г.

Сего числа командование эскадрой в Средиземном море от контр-адмирала Авелана принял.

Контр-адмирал *С. Макаров*
ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, л. 55. Подлинник.

¹ Опущено предписание об обходе портов Средиземного моря, о чем более подробно говорится в документе № 83.

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Н. М. ЧИХАЧЕВУ
О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ ПЛАВАНИЯХ ЭСКАДРЫ
С ЦЕЛЬЮ ОБХОДА ПОРТОВ СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ

№ 966

10 декабря 1894 г.

Цель эскадры Средиземного моря, изложенная в выданной мне вашим высокопревосходительством инструкции¹, требует, чтобы от времени до времени эскадра показывалась в различных частях моря, дабы появление ее в том или другом порте не вызывало никаких невыгодных для нее в политическом отношении толкований. С этой целью, как и по многим другим причинам, обход эскадрой различных частей Средиземного моря является насущной необходимостью.

Как английская, так и французская эскадры точно так же обходят все Средиземное море, и обход этот, вероятно, признается полезным и в политическом и в учебном отношениях. Предшественник мой, контр-адмирал Авелан, ознакомившись на деле с условиями плавания здесь, признает продолжительные стоянки в одном и том же месте вредными и находит, что готовность судов выиграет, если эскадра будет от времени до времени совершать плавания.

Вследствие вышеизложенных причин я сделал соображения о плаваниях эскадры, которые имею честь представить на утверждение вашего высокопревосходительства. Полагаю, что Пирей или смежные с ним бухты можно по-прежнему оставить главным центром местопребывания эскадры и все Средиземное море подразделить на три района:

- 1) западный бассейн,
- 2) Адриатическое море,
- 3) Архипелаг и сирийский берег.

Западный бассейн можно бы было обходить с января по март, Архипелаг — с апреля по июль, а Адриатическое море — с августа по ноябрь. Предположено июнь провести в Александрии, где этот месяц вследствие морского ветра не так жарок.

К сему на отдельном листе приложена программа плавания, по западному бассейну подробная, а для других двух лишь приблизительная². Она показывает, что стоянка в Villefranche предположена до наступления великого поста (13 февраля) и что в Алжире, где имеются большие доки и все средства как для ремонта, так и для упражнений в минной и артиллерийской стрельбе и для десантных учений, положена продолжительная стоянка.

¹ См. документ № 81.

² Программа не публикуется. См. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 40—41.

Согласно существующих постановлений посещение итальянских портов всей эскадрой одновременно не допускается, а потому для плавания по этим портам эскадра может быть разделена на две части. Посещение Специи совершенно не разрешено, а потому оно может быть выпущено совершенно из программы, если то потребуется. Обход западной части Средиземного моря оканчивается перед страстной неделей, которую, равно как и светлые праздники, предполагаю провести в единой стране.

Для сокращения программы мною выпущены порты на островах Корсика, Сардиния и Балеарских, а также выпущен Гибралтар и Танжер. К посещению этих мест, которые могут служить для рандеву, также необходимо приучить всех, кого следует, дабы приход судов не вызвал удивления и ненужных толков.

Если эскадре будет разрешено сделать все три обхода Средиземного моря, то это вызовет лишь плавание в 7000 миль, и попутно найдется возможность произвести все упражнения в стрельбе, не разводя для этого пара особо. Что же касается расхода угля, то я употреблю все старания, чтобы соблюсти всевозможную экономию, что касается посещения черноморского берега, то, если в нынешнем году это было разрешено английскому адмиралу, нет причин, почему в будущем году не посетить его русскому.

Контр-адмирал С. Макаров

Резолюция Н. М. Чихачева: «Спешное. Прошу адмирала Авелана переговорить. Англичане с некоторых пор держат непрерывно эскадру у входа в Дарданеллы, как бы находясь наготове для противодействия нам на Черном море. А потому отлучаться эскадре нашей из восточной части Средиземного моря и из Архипелага на продолжительный срок не следует. В особенности не следует задаваться постоянной программой плавания, отступление от которой может породить тревогу. Для обхода портов Средиземного моря следует пользоваться следованием наших судов на смену в Средиземное море и возвращением в Балтийское море.

Два судна — «Владимир Мономах» и «Джигит» — едва дошли до Пирея, и им придется возвращаться в те же порты, в которых они недавно были. А потому на настоящую зиму следует ограничиться плаванием от Пирея в Корфу и оттуда в Антивари, если не встретится препятствия со стороны министерства иностранных дел. Чтобы продлить плавание, можно зайти в Кандию и также посетить Патрас и Ионические о-ва на обратном пути в Пирей. Затем в марте месяце или в середине святой недели приступить к выполнению программы № 2.

Но теперь же следует обсудить, каким образом делать обход портов Средиземного моря, соединив оный по возможности со сменой судов нашей эскадры Средиземного моря. Просить адмирала Макарова представить свои соображения¹, имея в виду, что наша эскадра, совершенно сосредоточенная, должна быть в конце октября в Архипелаге.

О разрешении в январе, феврале и марте посетить Ионические острова и Кандию теперь же телеграфировать и вкратце [сообщить] содержание моей резолюции по отношению плавания эскадры.

¹ Эти соображения не были разработаны С. О. Макаровым из-за ухода эскадры из Средиземного моря в Тихий океан.

Нужно принять за правило при посещении иностранных портов избегать захода в коммерческие порта, за исключением посещения портов Мессинского и Бонифациева проливов»¹.

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 38—39. Подлинник.

№ 84

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПОМОЩНИКУ ДИРЕКТОРА
ГЛАВНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ОБСЕРВАТОРИИ
ПОЛКОВНИКУ М. А. РЫКАЧЕВУ О ЖЕЛАТЕЛЬНОСТИ
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПЛАВАЮЩЕГО ФЛОТА
В АКАДЕМИИ НАУК

12 декабря 1894 г.
Греция. Пирей

Многоуважаемый Михаил Александрович.

Спешно уехал в Средиземное море и не успел побывать у вас, чтобы проститься и еще раз поблагодарить за то участие, с которым вы относились к моим работам.

Также мне хотелось переговорить с вами о деле, которое, вероятно, приходило в голову и вам.

Вы хорошо помните, что Академия наук в прошлое время поддерживала связь с плавающим флотом тем, что в среде Академии были моряки. Это, бесспорно, имело благотворное влияние на науку и приобщало весь флот к тем средствам, которыми могла прямо или косвенно располагать Академия. Теперь связь с плавающим флотом совершенно потеряна. Мне первому удалось после долгого перерыва пустить первые нити для образования связи, столь желательно для пользы дела.

В последнее время освободилось столько вакансий, что теперь будут освежать состав, неужели же флот по-прежнему будут обходить, или для того, чтобы быть допущенным в это учреждение, недостаточно фактически показать умение в работе и сделать несколько ценных в научном отношении исследований.

Теперь я очень хочу приступить к работе, которой здесь, в Средиземном море, не менее, чем в Тихом океане, ибо особенности вод Архипелага с их причудами совершенно не исследованы.

Крепко жму вашу руку и прошу вас простить мою откровенность.

Душевно преданный

С. Макаров

¹ На основании резолюции Н. М. Чихачева С. О. Макарову 20 января 1895 г. было направлено соответствующее предписание (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 59—60).

[Р. С.] Можно бы было напомнить кому следует, что Академия делала представление в Мор[ское] мин[истерство] в 1886 г. и что, несмотря на отказ Мор[ского] мин[истерства], желание Академии было исполнено и в этом году вышел из печати труд, который нельзя не признать результатом представления Академии¹.

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

№ 85

ИЗ РАПОРТА С. О. МАКАРОВА ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛУ В. КН. АЛЕКСЕЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ О СОСТОЯНИИ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ И ЕЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА И ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СНАБЖЕНИЯ ЭСКАДРЫ ПРОДОВОЛЬСТВИЕМ

№ 1

1 января 1895 г.

Высочайшим приказом по морскому ведомству от 7 ноября 1894 г. за № 2 я назначен командующим эскадрой в Средиземном море и, прибыв в Пирей 2 декабря 1894 г., тотчас же принял командование от контр-адмирала Авелана, о чем донес по телеграфу управляющему Морским министерством.

В составе эскадры находились в Пирейской гавани: эскадренный броненосец «Император Николай I», крейсер «Владимир Мономах», накануне пришедший из Пороса, и мореходная канонерская лодка «Кубанец»; кроме того, императорская яхта «Полярная звезда» и суда, назначенные идти в Тихий океан: мореходные канонерские лодки «Гремящий», «Отважный» и миноносцы «Борго», «Котка», «Свеаборг» и «Ревель».

В тот же день предшественник мой контр-адмирал Авелан переехал на жительство в г. Афины, но я еще пользовался в течение 9 дней его объяснениями по разным частям управления эскадрой.

Первой заботой моей было отправление мореходных канонерских лодок «Гремящий» и «Отважный» с приписанными к ним миноносцами по назначению в Тихий океан. Мореходная канонерская лодка «Гремящий», пришедшая в Пирей еще 28 октября, с миноносцами «Котка» и «Свеаборг» были почти готовы, и задержка происходила лишь от неготовности опреснителя, который, несмотря на сделанные исправления, давал солоноватую воду. Об этом обстоятельстве я сделал представление в Главный морской

¹ С. О. Макаров имеет в виду свои исследования во время плавания корвета «Витязь» в 1886—1889 гг. и свою книгу «Витязь и Тихий океан».

штаб особо от 20 декабря за № 1020¹, и в нем я возбудил вопрос о том, чтобы при каждом аппарате давали на суда наставление, как действовать, и копии с актов об испытании.

На судах вообще имеется мало сведений о тех механизмах, которые у них находятся. Так, недавно я убедился в том, что на эскадренном броненосце «Император Николай I» нет сведений о приемных испытаниях миноносок, и никто не знает, какой ход и какую силу развили они на пробе. Имеются формуляры каждой пушки и мины Уайтхеда, а формуляра большой миноноски нет. Полагаю, что необходимо завести такие формуляры и выдавать на всякое судно копии с актов, которые касаются его механизмов, судовых и шлюпочных...²

...Последующие дни были мной употреблены на производство смотров судам эскадры и изготовление мореходной канонерской лодки «Отважный» с миноносцами к отправлению в Тихий океан...

...Миноносцы «Ревель» и «Борго» были отремонтированы по всем пунктам, о которых поступили ко мне просьбы командиров. Миноносцу «Ревель» я поручил командиру эскадренного броненосца «Император Николай I», а «Борго» — командиру крейсера «Владимир Мономах».

Кроме того, что можно было сделать судовыми средствами, я разрешил также и все то, что можно было сделать в береговых мастерских. То, что не успели сделать для миноносцев здесь, они, пользуясь разрешением, сделают по дороге.

Вообще я не считал возможным в чем-либо отказывать судам, которым предстоит столь трудное плавание...

...Вступив в командование эскадрой, я составил несколько тем для сообщений, которые передал гг. командирам, прося их поручить темы по своему выбору офицерам. В числе тем одна заключалась в истории греческого флота во время войны за независимость. Эпоха эта особенно богата подвигами отдельных лиц, и изучение ее не может не повлиять на увеличение весьма желательного взаимного уважения двух флотов — русского и греческого. Между тем источники для изучения действий греческого флота разбросаны и малодоступны для наших офицеров. Тема эта передана была командиру крейсера 1 ранга «Владимир Мономах», а капитаном 1 ранга Рожественским — лейтенанту Стевену...

...Здоровье гг. офицеров и команды судов находится в хорошем состоянии, но я обратил особенное внимание на частые забо-

¹ Документ не публикуется, так как содержание его изложено в настоящем рапорте.

² При публикации рапорта опускаются сообщения о переменах и перемещениях личного состава, посещениях кораблей разными лицами, приемах и ответных визитах и т. п. В дальнейшем аналогичные пропуски не оговариваются.

левания простудой нижних чинов больших судов (о принятых мерах донесу в будущем месяце).

На судах в настоящее время вообще держат запасы провизии, соображаясь с предстоящими плаваниями, и для мирного времени такой порядок можно признать вполне целесообразным, ибо чем меньше провизии, тем она меньше портится, однако же данная мне от управляющего Морским министерством инструкция гласит, что «осложнения возникают всегда неожиданно, и неблагоприятная развязка их может быстро привести к разрыву, а потому на эскадре все снабжение должно быть в положенном количестве...» К снабжению следует, безусловно, приписать провизию, которую спешно достать трудно. Солонины в продаже почти не имеется, кроме как в первоклассных портах. Квашеной капусты совсем нигде нет. В настоящее время солонина, масло, квашеная капуста, сахар и чай получаются судами эскадры из Николаева, а остальная провизия приобретает на месте.

Главный командир Черноморского флота относится весьма сочувственно ко всяким поставкам провизии из Николаева, но необходимо заблаговременно входить с требованием, и так как заказы с эскадры являются случайностью, то происходит замедление в ее доставке, и в настоящее время на броненосце «Император Николай I» капусты имеется всего лишь на 6 дней.

Полагаю рациональным установить правильную постоянную заготовку провизии в Николаеве на всю эскадру Средиземного моря. Масло, сахар и чай можно заготовлять в размере полного потребного количества, а солонину и квашеную капусту в размере одной четверти. Провизия, заготовленная на весь год, должна храниться в портовых складах Черного моря, и в 2 месяца раз следует высылать в Пирей на каждое из судов шестую часть годовой пропорции. Если эскадры нет в Пирее, провизия может быть агентом общества переслана в другой порт или же храниться в таможене, за что взимается весьма небольшой налог.

При таком порядке каждый командир, употребив ежедневно четвертую часть солонины и квашеной капусты, будет иметь возможность держать полные запасы и своевременно освежать их. В случае выбытия из состава эскадры одного судна будет прислано другое, а если состав эскадры уменьшится, то Николаевский порт может быть своевременно предупрежден, и тогда он оставит часть провизии у себя, уменьшая соответственно заготовку будущего года.

Мой предшественник пробовал также получать из Николаева гречневую крупу, но прекратил это потому, что она доставлялась в неисправной укупорке. Полагаю, однако же, что следует продолжать попытки получать хотя четвертую часть требуемого количества крупы из Николаева.

По поводу всего этого пишу главному командиру Черноморского флота и портов Черного моря, прося его сделать зависящие распоряжения о регулярной срочной высылке провизии.

С моего вступления в командование я обратил внимание на чрезмерно большой расход угля во время якорной стоянки. По этой части на броненосце «Император Николай I» было уже сделано многое, и расход угля с 7 тонн доведен до $4\frac{1}{2}$, но и с таким расходом помириться нельзя. Я назначил комиссию под председательством капитана 1 ранга Рожественского, который энергично принялся за дело, и вообще я встретил по этой части большую готовность и в капитане 1 ранга Рожественском, который сразу уменьшил расход до $2\frac{1}{2}$ тонн, и в капитане 2 ранга Вишневском, который с 90 пудов перешел на 45. Надеюсь, что еще что-нибудь сделаем. Представление об этом будет особо.

Командующий эскадрой в Средиземном море
контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 25—37. Подлинник. Оpubл. с сокращениями — «Морской сборник», 1895, № 4, оф. отд., прибавл. стр. 1—7 (после 1—4); «Кронштадтский вестник», 1895, 16 апреля.

Приложения к документу № 85

№ 1

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА О СВОЕВРЕМЕННОМ ЗАГОТОВЛЕНИИ НЕОБХОДИМЫХ ЗАПАСОВ НА СЛУЧАЙ ВЫХОДА ЭСКАДРЫ В МОРЕ

№ 209

30 декабря 1894 г.

Согласно полученной мною инструкции¹ вверенная мне эскадра должна быть всегда готова к выходу в море, а потому на судах надлежит иметь запасы, комиссариатские, шкиперские, машинные и проч., в таком количестве, которое позволяло бы безотлагательный выход в море на 3—4 месяца.

Если на каком-либо корабле не имеется помещений для хранения запасов в требуемом количестве, то прошу соображения гг. командиров, как поступить и какие места могли бы быть временно заняты, чтобы довести количество запасов до требуемого размера.

Часть запасов должна быть получена из Николаева заблаговременно, а потому следует теперь же сообразить о необходимых заказах и известить порт.

Прошу доставить к 3 января сведения о наличии всей провизии по следующей форме...²

Для освежения запасов следует сухари расходовать 1—2 раза в неделю, солонину и капусту в размере $\frac{1}{4}$ положенного.

¹ См. документ № 81.

² Форма не публикуется.

При расчете провизии следует считать команду по комплектации, если ее не хватает, и по действительности, если ее больше. Упомянуть, сделан ли расчет по нормальной табели или по среднему действительному расходу, и в таком случае прибавить, какое отношение имеет средний расход к нормальной табели.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, лл. 67—68. Подлинник.

№ 2

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О СТРОЕВОЙ ПОДГОТОВКЕ МАТРОСОВ

№ 210

31 декабря 1894 г.

Нижние чины должны иметь молодцеватый вид, и лучшим средством для того может служить добрый пример со стороны гг. офицеров.

Чтобы достигнуть в этом отношении хороших результатов, нужно пользоваться каждым случаем, дабы поправить нижних чинов. В особенности полезно в этом отношении обращать внимание на караул и, поправив людей перед 8 часами, проделать с ними ружейные приемы, так чтобы можно было похвалить караул за выправку.

Также необходимо пользоваться воскресным осмотром команды, чтобы поправлять нижних чинов и требовать от унтер-офицеров, чтобы они считали наружный вид нижних чинов своим делом.

При осмотре обращать внимание на следующее:

1) Правильная постановка головы и взгляд. Начальник судит о людях по их взгляду, а не по новизне их рубашек, и можно одеть старое платье и иметь молодцеватый вид.

2) Пятки держать вместе. Гг. офицеры не должны позволять, чтобы нижние чины, отдающие им честь, не говоря уже о стоящих во фронте, держали пятки не вместе. Это есть коренное правило стойки.

3) Надо обращать внимание на обмундирование. Наш нижний чин не любит обрезать длину своих брюк, которые непомерно длинны, даже когда они в сапогах. Сапог с высокими каблуками не допускать. Также брюки в поясе должны быть должным образом поправлены, а синие рубахи выпущены как следует. Надо заставлять человека самого себя поправить, а также требовать, чтобы они друг друга поправляли.

Ружейным приемам следует обучать на корабле, а для упражнения в маршировке пользоваться, где возможно, случаем и свозить на берег всех нижних чинов, имеющих ружья.

Такому свозу людей присваивается для сигналопроизводства название: «Ученье № 1».

Полагаю воспользоваться удобствами в этом отношении пирейской стоянки и с 3-го по 5 января включительно свозить за корму эскадры на стенку в 2¹/₄ час. дня всех нижних чинов, имеющих ружья.

Из свозимых на берег людей составлять батальон, общее начальствование над которым поручаю капитану 2 ранга Рудневу.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, л. 68. Подлинник.

№ 86

ПРЕДПИСАНИЕ Н. М. ЧИХАЧЕВА С. О. МАКАРОВУ ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ЭСКАДРЫ В ТИХИЙ ОКЕАН *

№ 136

24 января 1895 г.

Тотчас по окраске [броненосца] «Император» Николай I» вы должны следовать на нем прямо из Мальты на соединение с эскадрой Тихого океана¹, для чего пополнить немедленно все запасы. Вы сохраняете звание и начальство над эскадрой Средиземного моря, но со времени прибытия в Сингапур поступаете со всей эскадрой под главное начальство вице-адмирала Тыртова¹, которому будет присвоено звание командующего соединенными эскадрами Тихого океана и Средиземного моря¹. Все распоряжения о направлении судов вашей эскадры следует держать в строгом секрете от всех. Уведомьте о получении.

Помета Н. М. Чихачева: «Чтобы ускорить передачу депеш, казалось бы, можно бы шифром телеграфировать лишь подчеркнутые слова, если телеграфные правила то допускают»².

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, л. 74. Отпуск.

№ 87

ИЗ РАПОРТА С. О. МАКАРОВА в. кн. АЛЕКСЕЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ О ПРЕБЫВАНИИ ЭСКАДРЫ В ГРЕЧЕСКИХ ВОДАХ

№ 2

2 февраля 1895 г.

...³ По вступлении моем в командование эскадрой я обратил внимание на то, что в Пирейской бухте тараны броненосцев могут по тесноте рейда быть причиной гибели входящих на рейд

¹ Подчеркнуто в документе.

² Предписание было направлено С. О. Макарову шифрованной телеграммой.

³ При публикации рапорта опущены сведения о составе эскадры, уже приводившиеся в предыдущем рапорте, сообщения о переменах и перемещениях офицерского состава, посещениях кораблей эскадры разными лицами, приемах и ответных визитах и т. п. В дальнейшем аналогичные пропуски не оговариваются.

судов. Рейд весьма тесен, и по временам ветер бывает очень свеж; если пароход, который швартовится, наматает швартов на винт и останется без машины, то его легко может бросить на таран, что при существующей общей ненадежности переборок как на всех военных судах, так и на коммерческих поведет к потоплению. Очевидно, на тараны надо надеть кранцы, которые могли бы смягчить остроту обводов.

Адмирал Бутаков уже 20 лет назад указывал на необходимость таких кранцев и назвал их намордниками. Один намордник был сделан на фрегате «Князь Пожарский», но форма выбрана [была] неудачно, и все дело остановилось.

Для выяснения вопроса, насколько кранец из матов и троса, помещенный на конце тарана, может уменьшить причиняемое им повреждение, был произведен опыт, для которого устроили резервуар, воспользовавшись имеющимся ящиком из-под шлангов. Была сделана из дерева модель носовой части судна с железным тараном и из цинковых листов модель средней части судна. Масштаб $\frac{1}{4}$ дм. = 1 фут. Модель буксировалась грузом определенной тяжести со скоростью 5 фут. в секунду. Когда на таран надевали намордник толщиной в $\frac{1}{4}$ дм, то он не пробивал цинковой обшивки, а лишь сделал помпание; когда намордник снимади, получалась пробоина в $2\frac{1}{2}$ дм. Этот опыт вполне убедил меня, что посредством некоторых приспособлений можно во многих случаях совершенно отстранить проникновение тарана в середину поражаемого судна.

Командиры всех судов вверенной мне эскадры, имеющих выступающие носы или тараны, приняли участие в этом деле, и на каждом корабле приготовлены были из тросов, матов и пробки намордники. Намордники удерживаются на своем месте особыми брасами. Желая ознакомить гг. офицеров эскадры с вопросом о способах уменьшения гибельных последствий от столкновений, я обратился к командиру броненосца «Император Николай I», который и поручил по всему выбору лейтенанту Петрову сделать по этому предмету сообщение...

Еще до рассвета в этот день, 10 января, приехал ко мне шкипер итальянской парусной шхуны «Nunziata», шедшей из Таранто в Пирей, и заявил мне, что судно его попутным ветром нанесло на берег у мыса Кара Кгакаги, что неподалеку от входного маяка в Пирей. Так как он просил помощи, то я велел на броненосце «Император Николай I» спустить барказ, погрузить на него верп и отправить к бедствующей шхуне. Одновременно сигналом приказал крейсеру «Джигит» сняться с якоря, подойти к бедствующему судну и оказать помощь. Шхуну било о дно, и завезенный верп с барказа под командою лейтенанта Шрамченко дал возможность удержать ее на месте до прибытия крейсера «Джигит», который, став на якорь за кормой и подав швартовы, благополучно стянул шхуну с мели. Крейсеру «Джигит» за быстроту

действий и прекрасную распорядительность поднял сигнал: «Объявляю свое удовольствие», а о происшедшем обстоятельстве сообщил нашему посланнику в Афинах тайному советнику Ону, который препроводил ко мне благодарственное письмо по сему поводу итальянского поверенного в делах князя Кариати...

Приказом моим до выхода в море я поручил командирам судов на предстоящих переходах определить зависимость между оборотами машины, ходом и индикаторной силой, а первые дни предоставил им употребить на стрельбу и при занятиях вообще, не стесняясь временем и местом ночевки, действовать в этом отношении по усмотрению.

Эскадренный броненосец «Император Николай I» производил 10 и 11 января подготовительные стрельбы из учебных стволов и определял зависимость между оборотами машин и ходом. Для сей цели мною избрана была мерная миля, образуемая створами островов Petro Cargo и Platea с горою Ortnolithi протяжением $3\frac{1}{2}$ мили.

Ночь с 10 на 11 января броненосец «Император Николай I» провел в Афинском заливе с застопоренной машиной. С наступлением темноты делал пробы сигнализации боевым электрическим фонарем закрыванием и открыванием дверей прожектора. Крейсер «Джигит», державшийся тоже под парами в том же заливе, легко разбирал делаемые мною сигналы.

Результаты наблюдений, произведенных для определения зависимости между ходом, оборотами и индикаторной силой, представлены мною особо для рассмотрения в Морской технический комитет.

Днем 11 января все суда, окончив стрельбу, вошли в Порос; броненосец «Император Николай I» вошел туда уже с темнотою и стал на свое место по заранее составленной диспозиции. Ветер, дувший от S, к ночи сделался порывистым, силою до 7 баллов. Крейсер «Джигит», стоявший мористее, к ночи сдрейфовал к северному берегу бухты, хотя своевременно и был отдан второй якорь. По моему сигналу крейсер переменял место и вошел в линию...

Приказом по эскадре я объявил, что в конце января я произведу каждому из судов смотр боевой готовности, причем перечислил различные особенности, на которые я буду обращать внимание¹. Чтобы суда имели возможность лучше подготовиться к этому смотру, я предоставил первые две недели заняться по усмотрению командиров, и на каждом из судов успели проделать постановку мин, стрельбу минами и другие ученья, производить коих в Пирее неудобно. Эскадренные ученья я предполагал начать в феврале, и так как эволюции требуют привычки, то в По-

¹ См. приложения № 3 к этому документу.

росе, между другими делами, намечено было упражнение на паровых катерах по судовым эволюционным книгам. Такое упражнение оказалось очень полезным, ибо оно освежает в памяти те приемы, соблюдение которых обеспечивает стройность и безопасность эволюций. Упражнение на катерах по краткости времени удалось сделать лишь один раз. Также один раз произведена высадка десанта со всей эскадры.

17 января с рассветом я перенес свой флаг на мореходную канонерскую лодку «Кубанец» и, снявшись с якоря, пошел в Истмию, где бросил якорь против входа в Коринфский канал, затем я с офицерами лодки на паровом катере съехал на берег и посетил управляющего каналом г. Каратеодори, который дал мне главного лоцмана. Пройдя на катере всю длину канала до Поседонии и обратно, я затем вернулся на лодку. В канцелярии директора я увидел два мареографа для определения колебаний уровня воды. Эти инструменты находились без употребления и, по словам г. Каратеодори, наблюдения ими производились по обе стороны канала с 1885 по 1889 г., но затем за неисправностью одного из мареографов наблюдения прекратились. Я попросил его разрешить мне взять с собой оба эти инструмента, а также и результаты наблюдений за все время, на что он охотно согласился, и я их перевез на «Кубанец».

Вопрос о колебании уровня Средиземного моря худо изучен, и мареограммы, снятые в некоторых местах, могли дать богатый научный материал. Один из мареографов по прибытии в Порос я установил у берега, и оказалось, что уровень моря имеет получасовые, почти правильные колебания, доходящие до величины 1 фута. Впоследствии пришлось мареографы и мареограммы возвратить г. Каратеодори, так как эскадре предстояло другое назначение.

В тот же вечер, 17 января, я на лодке ошвартовался в Пирее, а на следующее утро перешел к Саламинскому адмиралтейству, где съехал с целью осмотреть порт и осведомиться, когда мореходную канонерскую лодку «Кубанец» можно ввести в док...

Относительно дока для «Кубанца» оказалось, что он не мог освободиться ранее 1¹/₂ месяцев, потому что работы на находившихся в нем лодках «Actium» и «Amvrachia» ранее этого срока не поспеют. В 2 часа снялся с якоря и вернулся засветло в Порос, где перенес свой флаг на броненосец «Император Николай I». Временем переходов на мореходной канонерской лодке «Кубанец» я воспользовался, чтобы ознакомиться с некоторыми ученьями, и указал, на что именно следует обратить внимание ввиду предстоявшего смотра. Некоторые ученья на лодке производятся бесподобно, и вообще команда имеет молодеватый и бравый вид. По артиллерии введено вставление трубок при открытом замке, несмотря на то, что на лодке не сделано необходимых для сего приспособлений. Об этом сообщил особо.

22 января вечером получил телеграмму начальника Главного морского штаба, в которой он спрашивал меня о степени готовности крейсера 1 ранга «Владимир Мономах». Ответил, что крейсер готов, и, действительно, капитан 1 ранга Рождественский держит свой крейсер в таком виде, что он мог тотчас же быть отправлен по назначению, но так как такого приказа не было, то я послал его утром 23 января в Пирей откланяться их величествам и окончить счеты с берегом.

Прибыв в Пирей, крейсер 1 ранга «Владимир Мономах», швартовась, влез кормой на отмель. Вероятно, это было в момент случайного подъема воды, так что съёмка с мели потребовала перегрузки угля и снарядов. Получив об этом телеграмму в 4^{1/2} час. вечера, я велел тотчас же на броненосце «Император Николай I» разводить пары, но по установленным правилам это нужно делать очень медленно, а именно 12 часов. Если надо развести пары скорее, то начальник должен брать ответственность на себя, и это было бы нетрудно, если б тотчас и видны были результаты, но дело в том, что этот случай может впоследствии послужить оправданием всякой неисправности котла, если даже таковая обнаружится через год. Лично я держусь того мнения, что когда одновременно с поджиганием огня пущены в ход подогревательные приборы, то циркуляция воды, производимая ими, вполне обеспечивает равномерность нагревания котла, которому легче, когда пар разводят 2 часа при подогревательных приборах, чем когда его разводят 12 часов без них и низ котла остается холодным до начала парообразования. Об этом вопросе я подробно писал в моем отчете об испытаниях минувшим летом новых судов¹, и нужны опыты, чтобы выработать правила к руководству. Корабли нельзя считать годными к войне, если на них надо разводить пары не менее 12 часов. По готовности паров на броненосце «Император Николай I» я отправился в Пирей, но по свежести ветра броненосец послал в Саламинскую бухту, а сам на катере переехал в Пирей и прибыл на крейсер «Владимир Мономах» к 1 час. ночи. Все распоряжения капитана 1 ранга Рождественского я вполне одобрил, и к утру крейсер сошел с мели.

Работам сильно мешал жестокий W ветер, при котором шлюпки едва выгребали. Команда работала молодцами, и офицеры выказали полную распорядительность, что дало мне право перед съездом с крейсера благодарить как командира капитана 1 ранга Рождественского, так и гг. офицеров и команду.

К полдню 24-го с крейсером перешел в Саламинскую бухту, предоставив командиру идти в Пирей, когда стихнет. К вечеру с броненосцем «Император Николай I» ушел в Порос, где и полу-

¹ Общего отчета С. О. Макарова обнаружить не удалось. Замечания в связи с испытаниями отдельных судов летом 1894 г. см. в документах № 60, 62, 63. Предложения о необходимости мероприятий по ускорению разводки пара выдвигались Макаровым неоднократно как до 1890 г., так и впоследствии.

чил все телеграммы о дальнейшем назначении броненосца, крейсера «Джигит» и мореходной канонерской лодки «Кубанец»¹.

25 января, осмотрев наскоро с комиссией котлы «Кубанца», перешел в Пирей со всеми судами...

1 февраля в 11 час. утра на броненосец прибыл вновь назначенный командир капитан 1 ранга фон Фелькерзам. Он должен был по прибытии в Пирей пять дней оставаться в карантине. В течение этого дня происходила сдача броненосца, а утром 2 февраля броненосец снялся с якоря для следования на о. Мальта.

Командиру яхты «Царевна», оставшейся в Пирее, приказал по всем делам сноситься с Петербургом непосредственно, а командиру мореходной канонерской лодки «Кубанец» на основании полученного приказа управляющего Морским министерством приказал по готовности котлов идти в Александрию за миноносцем «Котка». Перед тем, однако же, согласно телеграмме начальника Главного морского штаба командиру этой лодки приказано было по моем уходе занять пост стационара, о чем я и сообщил как нашему посланнику в Афинах, так и командиру.

На судах вверенной мне эскадры состояние здоровья команд и гг. офицеров удовлетворительно.

В прошлом моем донесении вашему императорскому высочеству я высказывал о замечавшихся случаях заболевания команды простудой, что обуславливалось холодным и дождливым временем года. Как мера сбережения здоровья команды мною на броненосце «Император Николай I» разрешено приобрести материал для устройства своими средствами стеклянных рам во все полупортики, так как эти рамы портом не были опущены броненосцу перед уходом его из Кронштадта. Кроме того, кругом входных трапов шиты парусинные обвесы, что много способствовало отстранению сквозного ветра в батарейной палубе, который и служил главной причиной к простуде...

Командующий эскадрой в Средиземном море
контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 126—140. Подлинник. Опубликовано с сокращениями — «Морской сборник», 1895, № 5, оф. отд., прибавление, стр. 32—38.

¹ О назначении броненосца «Император Николай I» см. документ № 86; крейсер «Владимир Мономах» был отправлен на Дальний Восток, не дожидаясь окончания ремонта флагманского корабля; крейсеру «Джигит» было предписано следовать в Екатерининскую гавань на Мурманском побережье, а канонерской лодке «Кубанец», сперва также предназначенной для усиления эскадры Тихого океана, после осмотра комиссией ее котлов было приказано идти в Александрию за миноносцем «Котка», а по возвращении занять пост стационара в Афинах (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 71—73).

Приложения к документу № 87

№ 1

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О СТРЕЛЬБЕ
ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМИ ПАТРОНАМИ

№ 14

13 января 1895 г.

На броненосце «Император Николай I» не имеется вспомогательных патронов для стрельбы ружейными пулями из 47- и 37-мм пушек, а посему прошу командира крейсера 1 ранга «Владимир Мономах» передать на броненосец «Император Николай I» десять 37-мм вспомогательных патронов, а командира мореходной канонерской лодки «Кубанец» пять 47-мм.

Обращаю внимание на то, что следует пользоваться стоянкой в малонаселенных бухтах и ежедневно производить стрельбу вспомогательными патронами. Надо ставить два щита в стороне один от другого на разные дистанции и практиковать возможно частую перемену цели.

Прошу прочесть § 110—114 «Правил артиллерийской службы № 3»¹.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, л. 77об. Подлинник.

№ 2

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА О ПРОИЗВОДСТВЕ
ТАКТИЧЕСКИХ УЧЕНИЙ НА КАТЕРАХ

№ 16

14 января 1895 г.

Чтобы выполнить все правила эволюционной книги, намерен произвести эволюции с паровыми катерами, для сего по сигналу «Прислать паровые катера для эволюции» на них должны находиться гг. командиры или старшие офицеры судов, старшие штурмана и по несколько офицеров.

На катера брать эволюционные книги...²

Для отличия, что шлюпочные сигнальные флаги имеют условное значение, одновременно с сигналом будет подниматься отпорный крюк.

Обратить внимание, что, идя в кильватере, когда я буду поворачивать последовательно на 16R, то это специально для

¹ Указанные §§ «Правил» составляют главу «Вспомогательная стрельба из мелких орудий ружейными пулями».

² Опущено обозначение условных номеров, присвоенных сигнальным флагам.

того, чтобы каждый катер определил положение руля, дабы его циркуляция соответствовала наименее поворотливому катеру.

Прошу соблюдать равнение возможно строже.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, л. 78. Подлинник.

№ 3

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ПРОГРАММЫ ПРЕДСТОЯЩЕГО СМОТРА БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ

№ 17

14 января 1895 г.

В конце настоящего месяца намерен произвести смотр боевой готовности каждому из судов вверенной мне эскадры. Перед приездом моим на корабль ему будет поднят сигнал «Приготовиться к бою». Если при этом будет поднят также сигнал «Приготовиться сняться с якоря» и отменительный флаг, то это будет означать, что можно не разводить пар во всех котлах, а лишь в таком числе, которое необходимо для действия всех вспомогательных механизмов.

Гребные и паровые суда иметь поднятными, но пар на них посредством трубок поднять до 30 фунт. и топки иметь заряженными для скорой разводки.

Произведу следующие учения:

1. Полная тревога. При сем обращу внимание на способ управления артиллерией в бою, передачу расстояний от дальномеров к пушкам, передачу приказаний с мостика в скрыт-камеры и погреба и отражение минной атаки.

2. Водяная тревога. Буду требовать напускания или накачивания воды в разные отделения и угольные ямы, не стесняясь присутствием угля или других предметов. Прошу осмотреть и без меня прорепетировать все возможные случаи.

Обращу внимание на плотность запирания дверей и клапанов, на то, что не пойдет ли вода из одного отделения в другое по вентиляторным трубам. Заставлю качать воду из машинного отделения циркуляционными помпами. Пусть осмотрят сетки у магистральных труб и циркуляционных помп.

3. Пожарная тревога. При этом будут производить действительное затопление некоторых помещений.

4. Подводка пластыря с борта и со шлюпок. Подводка целого паруса под известную часть судна.

5. Спуск паровых катеров ночью и отправление их в дальнюю минную атаку. Обращу внимание на скорую разводку пара после момента поджигания огня в топках.

6. Спуск различных шлюпок и отправление их в дальнюю посылку. Обращу внимание на то, с какой скоростью на шлюпку

подадут дрек, компас, воду, провизию, сигнальные книги, флаги и проч.

7. Погрузку стоп-анкера на баркас и завоз его.

8. Постановка сетевого заграждения и управление им.

Контр-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, лл. 78 об.—79. Подлинник.

№ 4

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПРОИЗВОДСТВЕ УЧЕБНЫХ
ТОРПЕДНЫХ СТРЕЛЬБ ПО ПОДВИЖНОЙ ЦЕЛИ

№ 18

14 января 1895 г.

При упражнении в стрельбе минами с катеров и миноносок не следует ограничиваться стрельбой лишь в неподвижный щит, надо также стрелять и в подвижный, для чего можно пользоваться и минными щитами, и артиллерийскими подвижными щитами, буксируя их миноносками с наибольшей скоростью.

Контр-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, л. 79. Подлинник.

№ 88

ТЕЛЕГРАММА Н. М. ЧИХАЧЕВА КОМАНДИРУ
ВЛАДИВОСТОКСКОГО ПОРТА КОНТР-АДМИРАЛУ Ф. П. ЭНГЕЛЬМУ
С ИНСТРУКЦИЕЙ КОМАНДУЮЩЕМУ СОЕДИНЕННЫМИ
ЭСКАДРАМИ В ТИХОМ ОКЕАНЕ
ВИЦЕ-АДМИРАЛУ С. П. ТЫРТОВУ¹ О ЗАДАЧАХ
СОЕДИНЕННЫХ ЭСКАДР

№ 309

21 февраля 1895 г.

Передайте через командира одной из лодок в запечатанном конверте прилагаемую инструкцию адмиралу Тыртову и уведомьте Штаб о получении ее².

¹ 24 января 1895 г. С. П. Тыртову в Нагасаки была направлена Главным морским штабом телеграмма о том, что на соединение с эскадрой Тихого океана (командующий Е. И. Алексеев) направляется эскадра Средиземного моря под командой контр-адмирала С. О. Макарова: «Адмиралы Макаров и Алексеев сохраняют начальство каждый над своей эскадрой, но оба поступают под общее ваше начальство, причем вам будет присвоено звание командующего соединенными эскадрами Тихого океана и Средиземного моря» (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14786, л. 22). Официальное извещение о назначении Тыртова командующим (начальником) соединенными эскадрами в Тихом океане и утверждении его штаба было получено в Нагасаки 14 марта 1895 г. (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14790, л. 9).

² Инструкция была получена С. П. Тыртовым 11 марта 1895 г. с прибывшим из Владивостока курьером.

«Усиление нашей эскадры в Тихом океане имеет целью поддержать наш авторитет при обсуждении условий мира между воюющими державами. Предсказать трудно, куда поведет нас отстаивание наших интересов на Востоке; во всяком случае нужно держать суда в готовности ко всяким случайностям, с полными запасами. Наметьте себе порт Корейского архипелага или Китая как базис при надобности сосредоточить эскадру, не давая повода раньше времени другим державам предугадать намеченный вами порт, держа ваши предположения в строжайшем секрете и от ваших подчиненных.

Следите в районе Фузана, Шанхая, Гамильтона, Чифу, Вэйхайвэя, Чемульпо, Пейхо и Печилийском заливе за действиями англичан и японцев и доносите подробно.

Установите сообщение между Владивостоком и вашим местом пребывания. Пароход «Хабаровск» по прибытии поступит в ваше распоряжение.

Обеспечьте себя складами угля в Фузане или в другом открытом европейцам порте.

Если до прибытия «Хабаровска» потребуется плавучий склад угля и материалов — наймите пароход. Вероятно, вам с эскадрой придется остаться в японских [и] китайских водах до заключения мира.

Чихачев»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14786, лл. 38—39. Отпуск.

№ 89

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О ПЛАВАНИИ СОЕДИНЕННЫХ ЭСКАДР В ТИХОМ ОКЕАНЕ И НАЧАЛЕ РАБОТЫ ЕГО НАД КНИГОЙ «РАССУЖДЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ МОРСКОЙ ТАКТИКИ»

6 апреля — 19 июня 1895 г.

...6 апр[еля]

В 8 час. утра встали на якорь в Нагасаки¹. На рейде «Память Азова» под флаг[ом] в[ице]-а[дмирала] С. П. Тыртова* и «Владимир Мономах»...

7 апр[еля]

...Утром приехал ко мне С[ергей] Петрович² и показал устрашающие телеграммы.

¹ О переходе эскадры Средиземного моря и ее флагманского корабля эскадренного броненосца «Император Николай I» из Пирея в Нагасаки см. рапорты С. О. Макарова в кн. Алексею Александровичу и С. П. Тыртову (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 91—93; 143—153; 156 об.— 163; 172—173; 181 об.— 183). Извлечения из этих рапортов опубл. — «Морской сборник», 1895, № 5, 6, 8 и в газете «Кронштадтский вестник» за 1895 г.

² С. П. Тыртов.

Составили вместе ответ¹. Я обещал составить записку о враждебных действиях против Японии... В 8 вечера... стал разбирать вопрос с З. П. Рождественским, потом князю Долгорукову продиктовали записку... Грузили уголь... Поправил записку и послал ее к С[ергею] П[етровичу]².

10 апр[еля]

[В] 4 ч[аса] дня заезжал ко мне С[ергей] П[етрович]; переговорили о вновь полученных депешах. Обещал ему составить записку и потому послал вечером за Рождественским и, после совещания с ним, при нем надиктовал записку...³

14 апр[еля]

...Послал С[ергею] П[етровичу] записку о вылавливании телеграфных кабелей... Вечером показал, как из японского якоря сделать кошку...

19 апр[еля]

В 9 часов приехал С[ергей] П[етрович], а в 9¹/₂ франц[узский] адмирал Beaumont. Было совещание. Французы союзники ненадежные.

20 апр[еля]

Получено известие, что японцы приняли условно, т. е. что они освобождают лишь часть территории на материке и то за воз-

¹ Полученные С. П. Тыртовым телеграммы из Главного морского штаба содержали извещение о начале переговоров с Японией об освобождении занятой японскими войсками части Южной Маньчжурии и предписывали «ввиду могущих быть осложнений... быть готовым к действиям». При составлении плана действий предлагалось «не рассчитывать на содействие других наций» (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14786, лл. 97, 99, 100, 102; д. 14790, л. 15). В ответной телеграмме говорилось о необходимости в случае обострения отношений с Японией перебазировать эскадры на Владивосток, чтобы обеспечить постоянную связь с Петербургом и согласовать действия флота с действиями сухопутных войск (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14786, л. 112).

² С. О. Макаровым была составлена записка «Общие соображения о враждебных действиях против японцев в 1895 г.» (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 47745, лл. 10—18). Она не публикуется, так как после получения вскоре из Петербурга новых инструкций утратила свое практическое значение. Общие же положения в значительной степени повторяются в «Отчете» С. О. Макарова (документ № 93).

³ Новые указания, полученные С. П. Тыртовым, предполагали совместные действия русского, французского и германского флотов в случае отказа Японии вывести войска из Южной Маньчжурии. С. О. Макаровым был разработан новый план действий: «Соображения о враждебных действиях с Японией соединенных эскадр: русской, французской и германской, без участия или с небольшим лишь участием сухопутных войск» (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 47745, лл. 17—31). Но и этот план не был осуществлен, так как японское правительство согласилось с предъявленными ему требованиями и военных действий не последовало. Записка С. О. Макарова не публикуется, основные ее положения также отражены в его «Отчете» (документ № 93).

награждение, но мир должен быть ратифицирован¹...

21 апр[еля]

В 10^{1/2} утра ушли из Нагасаки «Память Азова», «Имп[ератор] Николай [I]», «Всадник», «Гайдамак» и «Свеабург». Накануне в 5 часов вечера ушли из Йокагамы «Адмирал Корнилов» и из Кобэ «Адмирал Нахимов», «Рында» и «Кореец»...²

22 апр[еля]

В 10 ч[асов] остановили машину. Серг[ей] Петр[ович] прислал записку, в которой просит составить соображения о том, как приготовить суда к бою и как вести бой. Вечером соображал и писал пункты. В 1 ч[ас] отделился от эскадры. Командир хотел взять на S. В 3 ч[аса] начали стрелять в щит. У 9-[дюймового] левого носового орудия вжимной винт не зажали, а потому при выстреле замок вылетел и газами матроса Котелова убило и лейтенанта Выходцевского и 5 матросов ранило. Стрельбу продолжали.

23 апр[еля]

В 7 ч[асов] утра похоронили в море бедного Котелова. Утром диктовал соображения о приготовлении к бою в форме приказа от имени Серг[ея] Петр[овича]. Пробовали увеличить ход и получили 13^{1/4} [узлов] при 86 обор[отах]. Более не прибавляли, потому что маш[ина] дрожит.

В 8^{1/2} [часов] встали на якорь в Чифу. Адмирал Серг[ей] Петр[ович] пришел в 6 ч[асов] вечера. Вечером оба флаг-офицера переписывали мои соображения. На рейде «Мономах», «Разбойник» и др[угие] суда, пришедшие из Нагасаки...

24 апр[еля]

Утром послал Серг[гею] Петр[овичу] проект приказа... В 8 [часов] вечера приехал Серг[ей] Петр[ович], сказал, что приказ он отдал без перемен³. Он хотел было прибавить два пункта: беречь снаряды и не таранить, ибо нам негде чиниться, но, поговорив со мной, отменил это. Первое дело

¹ Так в документе, то есть ратифицирован.

² Ответ японского правительства не был признан вполне удовлетворительным, и положение оставалось напряженным. В этих условиях было решено сконцентрировать все русские корабли в китайском порту Чифу, избранном базой флота на случай военных действий. О причинах, определивших выбор именно этого порта, см. документ № 93, гл. 1, п. 2.

³ См. документ № 90.

может решить все, и потому надо принять все меры, чтобы его выиграть...

В 8 часов веч[ера] пришли «[Адмирал] Нахимов», «Рында» и «Кореец»...

27 апр[еля]

Визит английск[ого] адмирала. Он говорит, отчего мы не оберегаемся от японских мин, также говорит, что мы сильнее японцев и что наши пять судов могут разбить японский флот. Вероятно, он обратное говорит японцам, рассчитывая, что это один из способов подлить масла в огонь и разжечь войну между нами и ими. Англичане всегда так подло поступают...

...Пришел «Петербург», привез нам снаряды и снаряжение...

28 апр[еля]

«[Адмирал] Нахимов», «[Адмирал] Корнилов» и «Рында» перекрашиваются в серый цвет...

29 апр[еля]

В 7 часов утра эскадра пошла в море для эволюций. К сожалению, нет основного фундамента, т. е. правил равнения хода...

2 мая...

В 2¹/₂ ч[аса] заехал ко мне С[ергей] Петров[ич], просил окончить соображения о ведении боя. Говорил, что так как отчасти он виновен в том, что я не лечусь, то, как только будут мирные вести из Петербурга, он позаботится, чтобы устроить мое лечение на берегу; я сказал ему, что лучше флаг спустить, а он думает, что можно флаг перенести на одно из мелких судов...

7 мая

Предложил Сергею Петровичу рассмотреть вопрос о составе эскадры Тих[ого] ок[еана] и о различных усовершенствованиях судов...

9 мая

У меня собралось совещание для обсуждения вопроса о размере сил морских, потребных нам на Востоке, и об улучшении судов в боевом отношении...

12 мая

Второе совещание у меня и последнее.

13 мая

Эскадра вышла на маневры... Диктовал журнал...

14 мая

Изучаю тактики. А журнал переписывал С. И. Зилотти.

15 мая

Послал составленный журнал особого совещания...¹

¹ См. документ № 91.

13 июня

Кн[язь] Долгоруков переписал 2-ю часть нравственной стороны дела (тактика)...

19 [июня]

...День проходит так:
5 ч[асов]. Просыпаюсь и сажусь писать морскую тактику...
9¹/₂—11 — пишу..
4¹/₂—6 — пишу...

*Начало работ
по морской тактике*

Перед приходом в Чифу С. П. Тыртов просил меня составить записку, что надо бы было перед наступлением военного времени на судах пересмотреть, и составить соображения о ведении морского боя. Первую записку я ему составил тотчас же, и она целиком была объявлена в приказе, что же касается до вторых соображений, то я их так скоро составить не мог, тем не менее кое-что сделал. Ранее, однако же, чем я свою записку послал С[ергею] П[етровичу], мир был ратификован, и работа приостановилась. С[ергей] П[етрович] напомнил мне о ней, я опять принялся и, собрав всевозможные книги, принялся изучать все вопросы и решил, что на флоте не хватает тактики, за составление которой и принялся.

К уходу из Чифу были готовы мое «Предисловие» и «Обучение маневрированию» — эти две записки я передал Серг[ею] Петр[овичу], в них много теперь добавлено.

В Ашиное к этому дню я составил главу «О нравственной стороне дела» и теперь пишу «Одиночный бой»...¹

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 61, лл. 50 об. — 66.
Автограф.

¹ Предписанием С. П. Тыртова от 18 мая 1895 г. С. О. Макаров был отправлен в Японию для лечения минеральными водами (ЦГАВМФ, ф. 546, д. 14, л. 91). В Японии Макаров находился до 31 июля 1895 г., затем, имея свой флаг на броненосце «Император Николай I», перешел во Владивосток, где в это время находились соединенные эскадры. До середины сентября шла обычная эскадренная служба. 19 сентября Макаров поднял свой флаг на крейсере «Адмирал Корнилов» и пошел к Лаперузову проливу для гидрографических работ, имевших целью дополнить наблюдения, сделанные во время плавания на «Витязе».

ПРИКАЗ С. П. ТЫРТОВА О ПРИГОТОВЛЕНИИ СУДОВ К БОЮ
И О ВЕДЕНИИ БОЯ, СОСТАВЛЕННЫЙ С. О. МАКАРОВЫМ ^{1*}

25 апреля 1895 г.

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, предоставляя каждому из командиров принять меры к тому, чтобы его корабль мог проявить 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.

1) Прошу командиров судов соединенных эскадр теперь же окрасить всё в светло-серый цвет, как корпус, так рангоут и трубы. Сделать это можно, покрыв одним слоем белой краски; хотя при этом черный цвет и не вполне закроется, но это не имеет значения, так как все дело тут не в щегольстве, а в уменьшении видности судов ночью и в затруднении наводки неприятельских орудий днем.

2) Надо позаботиться об усилении прикрытия, где таковое возможно.

а) Коффердамы, у кого такие есть, кругом машинных и котельных люков заполнить чем возможно, имея в виду, что в коффердамы кругом котельных люков нельзя класть ничего горячего.

б) Койки, где это практически окажется удобным, применить к прикрытию людей на мостиках и марсах.

3) Для того чтобы в машину не падали осколки от светлых люков и стекол, а также обломки дерева и другие предметы, рамы светлых люков следует отвернуть и убрать в сторону.

Кроме того, надо сделать специальные тросовые сетки, которые и растянуть внизу над машинами.

4) Частые пожары во время сражения при р. Ялу² заставляют думать о средствах к их тушению. На наших судах принято

¹ На полях части черновика приказа, хранящейся в архивном фонде С. О. Макарова (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 3, д. 14), имеется помета С. О. Макарова: «Составлена [записка] мною 22—23 апр[еля], препровождена Сергею Петровичу 24 апр[еля] и объявлена им в приказе 25 апр[еля].»

Серг[ей] Петрович сделал мне поправки в 1 и 26 параграфах.

² См. комментарий к документу № 91.

делать пожарные трубы, и если б в этих трубах по тревоге можно было бы постоянно держать напор воды, то оставалось бы лишь в отделении, где произошел пожар, взять шланг, отвернуть кран от пожарной трубы и таким образом получить струю воды для тушения возгоревшихся мест. Нет ничего легче, как потушить пожар в самом начале, и если есть в трубе напор, то люди, ближайšie к возгоревшемуся месту, легко справятся с этим делом. Но если предварительно приходится бежать на мостик, чтобы пустить напор воды в трубу, то произойдет большая потеря времени, отделения наполнятся дымом, а может быть и огнем, и тогда уже не останется другого средства как, заперев все двери, ставни и прочее, разобщить пробитое отделение от остальной части судна.

Если пожарная труба не приспособлена быть все время под давлением, то можно это достигнуть некоторыми мероприятиями. Как на одно из таковых, можно указать на проводку одного из шлангов вверх до $\frac{1}{2}$ высоты мачты и оттуда за борт так, чтобы по тревоге пожарная помпа все время качала несколько воды в этот шланг и поддерживала тот напор, который соответствует высоте поднятия шлангов.

Если для контролирования воды при пожарной помпе нет манометра, то можно отчасти судить о напоре воды по силе, с которой она бьет из пробных кранчиков у помпы.

Во всех отделениях, где возможно возгорание, должны быть поставлены ведра и кадки с водой, а также швабры и стирки. Имейте на судах для мытья белья кадки могут пригодиться для этой цели с большой пользой. Людям повсюду должно быть внушено, что они должны тушить возгорание при самом начале.

Некоторые из кают принято держать запертыми. По тревоге все каюты без исключения должны быть отперты, а двери вполне открыты, дабы назначенные люди все время могли бы наблюдать, нет ли где-нибудь возгорания, и своевременно тушить его.

5) Для временной заделки надводных пробоин полезно иметь на судах необходимый материал, как-то: доски, брусья и проч. в достаточном количестве.

Также полезно заготовить длинные $\frac{5}{8}$ -дм болты с гайками для прижимания положенных снаружи досок к брусьям, которые будут поставлены внутри борта. Болты эти полезно иметь длиной около 18 дм, из коих дюймов 6 иметь нарезанными.

6) Если на судне имеется несколько пластырей, то один из них полезно подвесить под шлюпку матом внаружу. Для подведения этого пластыря шлюпки надо спустить и, подведя к пробое, принять верхние и нижние шкоты, распустив своевременно пластырь.

Этот способ дает удобства для помощи другому утопающему судну.

Для подведения пластыря, не прибегая к помощи шлюпки, полезно иметь во время боя заведенными на нижние реи нок-горденя.

Для закрывания больших пробоев рейковый пластырь удобнее простого, ибо при нем в первый момент подведение концов под киль не требуется.

7) Непроницаемые переборки, и главные, и второстепенные, необходимо осмотреть самым тщательным образом от низу до верху, и если окажется в каком-нибудь месте, хотя бы и выше ватерлинии, отверстие для проводки проводников или для каких-нибудь других целей, то его надо плотно забить деревянной пробкой, через которую и проходил бы проводник. От действия воды пробка разбухнет и отверстие сделается вполне непроницаемым.

В местах, где проходят паровые трубы через непроницаемые переборки, обыкновенно ставятся сальники. Надо пересмотреть и возобновить набивку этих сальников.

8) Есть много отделений ниже ватерлинии, в которые нет надобности ходить во время боя. Люки и двери, ведущие в эти отделения, следует по тревоге и даже во всякое время вообще иметь закрытыми, и если нет приспособления для измерения воды в этих отделениях, то можно просверлить в крышке люков 1-дм отверстия, закрываемые простыми деревянными пробками.

Посылаемый с вахты офицер для осмотра огней должен убедиться, что люки и двери, которые приказано держать закрытыми, действительно были бы закрыты и должным образом задраены.

9) Следует осмотреть таранные переборки. Суда, у которых подводная палуба доходит до самого форштевня, имеют тот недостаток, что в таранной переборке под броневой палубой есть одна или две горловины, и так как по обыкновению в эти отделения кладут или голики, или другие предметы, то горловины остаются открытыми, что и было причиной, вследствие которой «Camperdown» при столкновении с «Victoria» едва не пошел ко дну.

Нет большого греха, если в таранном отделении будет что-нибудь храниться, но там ни в каком случае нельзя держать расходные вещи, а потому следует установить правило, чтобы горловины, идущие в таранные отделения, открывали не иначе, как с разрешения командира с обозначением каждый раз, на сколько времени дается разрешение оставить горловину открытой.

10) Следует установить правило, чтобы всегда в бою и по ночам непроницаемые двери в переборках, разделяющих машинные и кочегарные отделения, правые от левых, а также машинные отделения от кормовых кочегарных, а последние от носовых кочегарных, были закрыты.

Если нет переговорных труб для передачи приказаний из машины в кочегарные, то следует в переборках высверлить по 3 отверстия так, чтобы в нижнюю дыру можно было говорить, а в верхние две — смотреть. Отверстия эти следует сделать по

прилагаемому шаблону, и с обеих сторон переборки подле них должны висеть деревянные пробки для затыкания отверстия.

Из каждого машинного и кочегарного отделения должны быть сделаны самостоятельные выходы кверху, но в прибавок к существующим трапам полезно из машинных люков и других мест по удобству повесить несколько штормтрапов, которые служили бы для более свободного выхода людей из пробитого отделения кверху. Может оказаться, что вследствие закрывания дверей из машины в кочегарню в машине будет на ходу очень жарко. В таком случае следует путем виндзейлей или вообще посредством обвесов, сшитых на манер дымселей, усилить вентиляцию машинного отделения, но держать в бою двери из машины в кочегарную открытыми не разрешается.

11) У приемных отверстий магистральной трубы и общей осушительной, равно как у приемных труб от циркуляционных помп, должны непременно быть сетки. Некоторые почему-то думают, что у приемных труб циркуляционных помп не нужно делать сеток, и на многих судах не поставлены.

Надо непременно поставить сетки, где их нет, и таким образом, чтобы приемное отверстие было со всех сторон загорожено сеткой, дабы в трубу не могла попасть ни жвачка, ни щепка и никакое другое постороннее вещество.

Также случается иногда, что нет сеток у концевых клапанов магистральной трубы.

12) Иногда случается, что в шкиперских и других сходных с ним отделениях приемный клапан магистральной трубы помещается под деревянной настилкой, в которой нет отверстий для протока воды. Это поведет к тому, что вода из отделений не будет иметь доступа к магистральной трубе, и, следовательно, выкачивание воды в большом количестве сделается невозможным. Люк для спуска не может служить для этой цели, ибо он всегда закрыт, а давлением воды его еще более прижмет.

Необходимо во всех таких отделениях в стороне сделать такое число отверстий, чтобы площадь их вдвое превышала сечение магистральной трубы.

Также бывает, что клапана для выпуска воды из угольных ям помещаются под деревянными настилками, а потому, естественно, вода в них не пойдет. Чтобы дать доступ воде, но не допустить уголь, полезно в настилках у переборок сделать отверстия, прикрыв их коробками, у коих стороны сделаны наподобие жалюзи. Это можно исполнить по мере того, как ямы будут опоражняться.

13) На некоторых судах непроницаемые переборки доходят лишь до первой от ватерлинии палубы. Из этой последней сделаны шпигаты для стока воды за борт. Может случиться, что вследствие наполнения одного из отделений и, в особенности, вследствие крена палуба уйдет в воду, и тогда через шпигаты начнет выступать вода. Некоторые из шпигатов снабжены гер-

метическими крышками, которые в бою надо держать закрытыми, если в батарею не поддает.

Там, где крышек нет, следует приспособить деревянные крышки на резине или на мате такого устройства, чтобы их можно было посредством распорок нажать для достижения хотя некоторой герметичности и для недопущения воды из-за борта на палубу.

14) На многих судах сделаны приспособления для напуска воды в коридоры с целью устранить крен, в случае таковой получится. Необходимо теперь же опробовать это приспособление, чтобы убедиться, что оно действует хорошо. Трубы, проведенные с этой целью, вообще имеют недостаточный диаметр, и, кроме того, часто случается, что вода по ним идет очень тихо вследствие выступания сурика в местах соединения фланцев. Сурик обсыхает и представляет большое препятствие течению воды. Если это так, то другого средства нет, как переставить трубы.

15) По объявлении войны следует всё, что возможно, сделать заблаговременно и держать в готовности по боевому:

а) Орудия держать заряженными, а станки придвинутыми к борту; там, где вследствие этого борт не может быть закрыт, сделать парусиновые обвесы, которые и завязывать, чтобы в батарее не дуло. О держании орудий заряженными или незаряженными будет делаться сигнал по эскадре. Допускается при разрядке орудия снаряд, даже разрывной, оставлять в канале, а если орудие крепится под большим углом возвышения, то между снарядом и замком вставлять деревянную упорку, чтобы снаряд не скатился. Мелкие скорострельные орудия иметь заряженными лишь ночью.

б) Заряды для первых выстрелов и патроны держать у орудий, как то установлено Морским техническим комитетом.

в) Раздать людям, имеющим ружья и револьверы, патроны в таком количестве, чтобы сумки были полные и в таком виде сохранялись бы на своих местах.

г) Лядунки иметь вполне заполненные трубками, и, чтоб не было задержки, при каждом орудии иметь по коробке с трубками наготове.

д) Также иметь при орудиях должный запас боевых винтов.

е) Мины Уайтхеда иметь накачанные воздухом и по возможности держать их вставленными в свои аппараты.

ж) Поручни на балконах, мешающие стрельбе, держать разобранными.

з) Перед боем должны быть задраены все порты и иллюминаторы, в которых нет надобности во время сражения.

и) Перед боем или по тревоге следует из карцеров выпустить арестованных.

к) Перед боем поднимать русские военные флаги на всех мачтах.

л) Миноноскам, идущим в атаку ночью, также иметь кормовые флаги поднятыми.

16) Полезно осмотреть крепление котлов и различных тяжестей по судну с целью убедиться, что во время таранного удара ничто не сдвинется с места. Что надо, подкрепить деревянными распорками и найтовыми. На каждом судне должно быть установлено правило, как ставить орудия перед таранным ударом. Толчок, получаемый при таранном ударе, можно отчасти сравнить с толчком, который получают при столкновении поездов пассажиры переднего вагона поезда, идущего с умеренной скоростью. Перед таранным ударом следует сделать общий сигнал: «Держись», который достиг бы всех частей судна. По этому сигналу люди должны схватиться за различные неподвижные предметы по способности, дабы не упасть при внезапной остановке своего судна. Особенно важно, чтобы сигнал дошел в машину, где площадки чрезвычайно скользки и человек, падая, может попасть в двигающиеся части. Перед таранным ударом полезно машину остановить, причем следует поставить правилом, что, если перед переводом телеграфа на остановку стрелка будет повернута на «полный задний», потом на «полный передний» и вслед затем сейчас же на «стоп», то это будет означать, что следует, остановив машину, держаться, о чем и передать в кочегарные.

17) В условиях мирного времени стрельба производится большей частью почти по траверзу; между тем пушками, в особенности мелкими, следует пользоваться для стрельбы во все стороны, куда они могут повернуться. Чтобы при этом не оглушало людей у соседних орудий, опытом доказано, что уши у этих людей следует затыкать ватой. Посему на каждом судне следует установить порядок, каким людям держать уши заткнутые ватой, и для сего при орудиях иметь небольшое количество ваты.

18) С наступлением военного времени как на якоре, так и на ходу снаружи судна не должно быть видно ни одного огня; с этой целью надо заготовить теперь же необходимое приспособление и путем упражнений найти, как им пользоваться наилучшим образом.

В случае эскадра будет стоять или идти без отличительных огней, необходимо таковые иметь в полной готовности, чтобы показать их встречному или входящему судну. Для увеличения числа сигнальных фонарей разрешается между стеньгами протянуть леер и на него подвесить несколько фалов. На клотике одной из мачт или в другом месте приспособить группу электрических ламп, дабы, зажигая и туша их, можно было делать подобию длинных и коротких вспышек для производства ночных сигналов по сигнальной книжке.

19) Ночью для охраны эскадры от внезапных нападений миноносцев полагаю в море держать вокруг больших судов суда малые и миноносцы, а на якоре — паровые катера и судовые миноноски. На каждом корабле иметь часовых как на передних марсах, так и на задних, а также сигнальщика на юте, дабы не пропустить миноноски с кормы.

Сигналом ночью о том, что показались миноносцы, должна служить стрельба со сторожевых судов и шлюпок, которые должны держаться не ближе 20 кабельтовых от эскадры.

В случае ночью будет производиться боевое электрическое освещение, весь горизонт распределяется между фонарями всех судов так, что каждый фонарь должен быть поворачиваем влево и вправо настолько, чтобы лучи его не пересекались с лучами другого фонаря, но, вместе с тем, чтобы не оставалось ни одной точки по направлению к выходу на рейд, которая не была бы в секторе какого-нибудь фонаря. Сторожевые шлюпки должны выбрать себе место, укрытое от лучей фонарей, а следовательно, и от артиллерийского огня своих судов. Если таких мест нет, то сторожевые шлюпки держатся вне дальности освещения и снарядов легкой артиллерии.

20) Стоя на якоре под парами, следует канат иметь готовым к расклепанию, буйреп — разнесенным в клюз наготове к ввязыванию в канат, а томбуй на другом конце буйрепа должен быть готов к выбрасыванию за борт. В море перед боем полезно отклепывать канаты или у якорей, или на первых смывках, дабы в случае лапа якоря при таранении заденет за борт, то не высушило бы весь канат, ибо это может повести к большим поломкам и потерям в людях.

21) Сбережение сил экипажа должно составлять предмет главной заботливости начальствующих лиц в военное время. Замечено, что даже на кратковременных маневрах люди вследствие усиленной ночной службы ослабевают. Посему следует с наступлением войны прекращать всякие обучения и занятия, не имеющие прямой целью боевую готовность судна. Людям, которые ночью несли усиленную службу, надо дать время и место, чтобы выспаться, и вообще всякие работы, имеющие целью щегольскую чистоту, следует отменить, обращая главным образом внимание лишь на приведение в должный вид всех приспособлений, служащих для ведения боя. Чистку меди совершенно прекратить.

22) Паровые катера и миноноски должны быть готовы к спуску под парами и к действию. Минные аппараты, а где возможно, и артиллерийские орудия, должны быть на шлюпках на местах, и мины, накачанные воздухом, вложены в аппараты. В случае бой произойдет при благоприятной погоде, полагаю миноноски иметь спущенными. В котлах вода должна быть подогрета посредством трубок, и давление пара должно быть доведено до 30 или более фунтов, смотря по тому, что позволит крепость паровых шлангов. Топки и поддувала котлов должны быть заряжены тонкими лучинами для быстрого разжигания огня; причем в топках сверх лучин должно быть положено достаточное количество отборного кардифского угля в кусках величиною от грецкого ореха до размера кулака. Вообще на паровых катерах и миноносках все должно быть так приспособлено, чтобы за вре-

мя, потребное для спуска, пар поднялся и, как только что тали будут выложены, катер или миноноска могли бы идти для минной атаки или сторожевой службы.

23) При постановке мин с судов следует это делать лишь с одного борта с таким расчетом, чтобы судно течением или ветром относило от поставленной мины. Чтобы убедиться, какой из бортов в этом отношении выгоднее, надо бросить лот и посмотреть, в которую сторону относит судно.

24) Ночью в тех случаях, когда можно ожидать минную атаку, следует держать дежурство у скорострельных пушек. Люди эти, сменяемые каждые два часа, должны не спать и быть наготове открыть огонь по первому требованию. Один из находящихся у пушки смотрит за появлением миноносок, причем горизонт распределяется между этими людьми так, чтобы бдительность была направлена во все стороны. Стрелковым и абордажным партиям в случае вызова предпочтительнее действовать залпами, ибо только при этом условии выстрелы будут направлены в желаемую сторону. Абордажные партии должны иметь штыки отомкнутыми и замкнутыми за поясные ремни с левой стороны. Разрешается также их совсем не брать из пирамид. При возвращении своих сторожевых шлюпок они показывают условный для известной ночи отличительный сигнал, объявляемый особой запиской вместе с паролем.

25) В больших и вспомогательных котлах посредством специальных трубок следует всегда поддерживать горячую воду и некоторое давление пара, а топки и поддувала иметь заряженными для скорой разводки пара. В случае, когда требуется развести пар и времени вполне достаточно для медленной разводки, то следует из поддувала и топок вытащить лишние лучины и сделать разводку медленную.

26а) 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.

26б) В случае, обозначенном в ст. 82 Морского устава¹, будет поднят сигнал: «Вступить в командование старшему из флагманов». По этому сигналу он действует на основании указанной статьи Устава, поднимая мой флаг, если таковой будет спущен на моем корабле.

27) Для ускорения вызова людей к орудиям следует ночью иметь барабанщика и горниста наверху; но еще лучше приучить команду к тому, что ночью тревога делается свистом по команде: «Унтер-офицеры к люкам, тревога».

28) В бою следует производить стрельбу исключительно раз-

¹ Т. е. в случае гибели или выхода из строя командующего.

рывными снарядами. Посему следует объявить, что если отменительного приказа не было, то стрелять снаряженными снарядами, не забывая вставлять боевых винтов. На ближайших учениях следует обратить внимание на вставление боевых винтов.

29) В бою желательно иметь как можно меньше угольных ям открытыми, почему на судах, у которых боевых угольных ям не устроено, следует установить, чтобы известные, ближайшие к котлам ямы оставались наполненными углем специально для боя. Дверцы этих ям неизбежно придется иметь открытыми, и нужно указать, кто из кочегаров должен закрыть дверцу, когда в нее бросится вода. Для выхода людей, подгребающих уголь в этих ямах, на случай пробойны верхние горловины должны быть открыты, и если для выхода людей на стенках нет ступенек, то следует повесить штормтрап или конец с муссингами.

30) Во время боя прислуга у орудий того борта, который не стреляет, и вообще все люди, которые не работают, должны лежать; поэтому по сигналу «Дробь» прислуга всех орудий, которые заряжены, должна ложиться.

Командиры кораблей должны иметь в виду, что, когда прислуга одного борта устанет, ее следует заменить прислугой другого борта; командиры батарей должны все время напоминать командорам, чтобы те целились хорошо и не стреляли зря.

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 проч. на палубе удалить и посыпать песком, чтобы не было скользко; для сего иметь в батареях наготове ведра с песком.

31) 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.

С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики. Изд. 3, Петроград, 1916, стр. 412—422.

№ 91

ИЗ ЖУРНАЛА СОВЕЩАНИЯ ФЛАГМАНОВ И КОМАНДИРОВ КОРАБЛЕЙ СОЕДИНЕННЫХ ЭСКАДР В ТИХОМ ОКЕАНЕ ПО ВОПРОСУ О СОСТАВЕ РУССКИХ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ И ОБ УЛУЧШЕНИИ БОЕВЫХ КАЧЕСТВ КОРАБЛЕЙ

[9—12 мая 1895 г.]
В[есьма] секретно

1) При открытии заседания председатель заявил, что приготовление судов к возможным враждебным действиям против Япо-

нии заставило каждого из нас вдуматься во все подробности предстоящего дела и позаботиться об устранении тех слабых сторон наших судов, которые могли быть исправлены.

Кроме того, минувшая японско-китайская война совершенно изменила наши отношения к восточным державам. Прежде предполагалась по преимуществу возможность столкновения с Китаем, тогда как теперь желание японцев хозяйничать на Востоке так велико, что надо ждать, что их вмешательство будет затрагивать наши интересы и вызовет желание со стороны России не допускать этого. Таким образом, роль нашего флота на Востоке как бы меняется. Весьма важно выяснить, какой размер морских сил необходимо теперь держать на Востоке и какого типа суда подходят к нашим потребностям.

Также председатель предложил высказаться относительно тех мероприятий, которые могли бы улучшить уже существующие суда.

2) Последовавшие после сего прения выяснили следующее: при проектировании мореходных канонерских лодок типа «Бобр» имелось в виду создать судно, которое при достаточно сильной артиллерии могло бы входить в некоторые мелководные китайские порты, а в особенности в реку Пейхо. Вследствие такого задания лодкам нельзя было дать острых обводов, какие нужны для большого хода, а потому все лодки этого типа имеют весьма недостаточный ход.

Пересматривая перечень вновь строящихся всеми нациями судов малого водоизмещения, видно, что сравнительно малый ход допускается лишь в исключительных случаях, когда суда назначаются для стационарной службы и входа в реки. Во всех других случаях судам малого водоизмещения дается сильная машина и достаточно острые обводы для получения скорости не менее 18 узлов. Почти все мелкие суда, построенные в Англии с 1890 г., имеют ход 19—20 узлов.

3) Прототипом таких судов может служить «Эсмеральда», которая построена Армстронгом 10 лет тому назад, и при водоизмещении в 2800 тонн имеет две 10-дм пушки и шесть 6-дм. Наибольший ход «Эсмеральды» 18 узлов, карапасная палуба от $\frac{1}{2}$ дм до 1 дм защищает машину и котлы, а помещения дают возможность взять 600 тонн угля.

Со времени постройки «Эсмеральды» сделано много усовершенствований, и японцы имеют 3 судна этого типа («Такачихо-кан» и др.) с водоизмещением в 3650 тонн и [на них] артиллерию почти такую же, как у «Эсмеральды», но палубная броня увеличена до 2—3 дм, а запас угля до 800 тонн.

Собрание высказалось, что для эскадры Тихого океана желательно иметь некоторое число именно подобных судов. При водотрубных котлах можно рассчитывать, что вновь строящиеся суда подобного чертежа превзойдут своих прототипов.

4) Контр-адмирал Макаров поставил вопрос о том, нельзя ли

для состава эскадры в Тихом океане ограничиться исключительно судами в 3—4 тысячи тонн с карапасной броней над котлами и машиной и с артиллерией, как на «Такачихо-кан». Он находит, что броней нельзя сделать корабль неуязвимым и что суда типа «Такачихо» надо признать линейными кораблями¹. Сражение при р. Ялу объясняется многими как торжество броненосцев над неброненосцами*. Высказываются мысли, что броненосцы «Chen-Yuen» и «Ting-Yuen» остались целы лишь благодаря своей броне, но из донесения командира кр[ейсера] «Разбойник» об осмотре поврежденных «Chen-Yuen» и из записок лейтенантов Епанчина и Шульца², подробно осматривавших и фотографировавших этот броненосец, видно, что выбоины в броне от 6-дм снарядов были не более 2 дм. Приложенные к их отчету фотографии с пробойн ясно показывают, что японцы стреляли не стальными снарядами, а снарядами закаленного чугуна. Таким образом, по мнению к[онтр]-адм[ирала] Макарова, сражение при р. Ялу подтвердило то, что было известно из полигонных опытов, а именно, что снарядом закаленного чугуна невозможно пробить стале-железную броню.

Далее защитники брони указывают, что пробитие небронированных частей не вывело броненосцев «Chen-Yuen» и «Ting-Yuen» из строя. Но в отчете Епанчина и Шульца говорится, что японцы стреляли не разрывными снарядами. Обстоятельство это весьма важное, и контр-адмирал Макаров подробно расспрашивал вышеназванных офицеров, чтобы убедиться в правильности их вывода. Они ему показали фотографию № 2, на которой снята часть внутренней обшивки в надстройке и видно на дереве несколько пробойн, но не видно поранений от осколков. Они говорят, что везде пробойны производят то же впечатление и что во всех закрытых помещениях броненосца нет следов ни пожара, ни обжигания пороховых газов. Все это вместе заставило вполне довериться предположениям лейтенантов Епанчина и Шульца, что снаряды не разрывались, но происходило ли это оттого, что они были не снаряжены, или оттого, что трубки худо действовали — сказать нельзя. В отчете высказывается предположение, что мог разорваться один 15-см снаряд, попавший в буфет в кормовой части. Но так как из расспросов оказалось, что следа обжига порохом нет и поранения очень немного, то вероятней предположить, что снаряд был чугунный и разбился.

Таким образом, сражение при р. Ялу показывает, что действие неснаряженных снарядов весьма ничтожно и что хотя на броненосце в разных местах и насчитывается 460 поранений, но

¹ Подробное изложение мотивов, почему он так думает, находится в § 119—142 прилагаемого к сему его труда «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». (Примечание С. О. Макарова.)

² См. об этом документ № 92.

даже 6-дм пушки, стоявшие на баке и на юте без всякого броневоего прикрытия, остались совершенно целыми. Факт, показывающий, что пушка со станком представляет весьма малую цель и что сбить пушку, стоящую открыто на верхней палубе, очень трудно.

Контр-адмирал Макаров познакомил собрание с опытами, произведенными в последние годы над пробиванием брони, из которых видно, что 10-дм гарвеевская даже броня пробивается 6-дм снарядом при скорости в 2350 фут, тогда как начальная скорость этих снарядов у дула при бездымном порохе 2700 фут.

При постройке броненосцев, пока стремились закрыть лишь небольшую часть судна, то можно было ставить броню в 18 дм. Когда же нашли, что надо расширить пояс бронирования, то даже у последних английских судов в 15 000 тонн пришлось ограничиться лишь 10-дм броней, пробиваемой 6-дм снарядами. Прежде думали, что разрывные снаряды при ударе в броню разрываются снаружи, но последние опыты на полигоне показали, что броня не защищает от разрывного снаряда и что броневой снаряды пробивают броню и разрываются внутри.

Из всего вышесказанного к[онтр]-адм[ирал] Макаров заключает, что броня не защищает суда от артиллерии, а, между тем, постройка ее требует увеличения размеров, и английские строители не нашли возможным сочетать 10-дм броню с 17¹/₂ узловым ходом, иначе как при 15 000-тонном водоизмещении. Если и мы желаем строить броненосцы с таким же ходом, то и нам придется помириться с этими размерениями. Между тем стоимость судна в 15 000 тонн так велика, что на эти деньги можно выстроить 4 судна в 3000 тонн; и в артиллерийском бою эти 2 судна будут иметь все шансы разбить одно большое. Если же бой делается минным, то преимущества судов умеренного размера выкажутся еще более ярко.

Большинство присутствовавших на заседании не соглашалось с доводами к[онтр]-адм[ирала] Макарова и высказалось, что броненосцы нужны и они должны быть в составе будущей эскадры. Японцы заказали 3 больших броненосца, и так как нам надо быть не слабее их, то желательно иметь в эскадре Тихого океана броненосные суда, причем необходимо, чтобы ход их был не менее 18 узлов, а район действия при 10-узловом ходе — 5000 миль.

5) Что касается судов самого малого размера, то собрание обратило внимание на тип «Hornet» в 220 тонн, по которому наше М[орское] м[инистерство] заказало один образец в Англии. В английском флоте таких судов заказано несколько десятков, и собрание полагает, что тип этот подойдет для наших потребностей на Дальнем Востоке. Собрание особенно одобряет то, что у этих судов, кроме минного вооружения, имеется весьма сильная артиллерия, которая расширяет круг пользования этими судами. Проектированная на них постройка одного 75-мм орудия, трех 47-мм сделает эти суда полезными не только в близкой схватке,

для которой исключительно строятся миноносцы, но и для действия с некоторой дистанции.

6) Собрание рассматривало составленную кап[итаном] 1 р[анга] Рождественским ведомость судов японского флота, из которой видно, что в настоящее время японцы имеют 90 000 тонн водоизмещения. Если прибавить к этому 3 заказанных [корабля] в 12 000 тонн, то получится общее водоизмещение в 126 000 тонн.

Собрание полагает, что русский флот в Тихом океане должен быть всегда сильнее японского и что на первое даже время следует делать соображения о флоте в 150 000 тонн водоизмещения.

По отношению к тому, какие типы судов следует принять и в какой пропорциональности следует иметь большие и малые суда, члены собрания не вполне между собой соглашались, но большинство одабривает крейсера броненосные типа «[Адмирал] Нахимов» или «Centurion», считая их вполне боевыми броненосными судами. Из судов умеренного размера большинство членов одобрило тип «Такачихо-кан», а также одобрило тип истребителя в 220 тонн.

7) Председатель предложил, чтобы каждый из членов составил распределение 150 000 тонн в той пропорции, в какой он признает это лучшим.

Прилагаемые ниже сего таблицы характеризуют взгляд каждого из членов на судовую состав наших сил в Тихом океане...¹

Контр-адмирал Макаров

Тип судов	Число	Наибольшая скорость	Район действия	Водоизмещение	Общее водоизмещение	Примечания
Кораблей типа „Такачихо-кан“	33	20	5000	3700	122 100	
Транспортов	3	20		3700	11 100	
Истребителей	33	28		220	7260	
Миноносцев	66	28		100	6600	
Итого . . .					147 060	

8) Увеличение нашего флота на Дальнем Востоке потребует расширения средств Владивостокского порта, который должен быть теперь же сделан первоклассным. В настоящее время там имеется лишь несколько мастерских, тогда как по отдаленности его от промышленной части России в нем должен быть устроен завод, в котором можно было бы отлить или отковать самую большую часть в машине или в артиллерийских установках.

Собрание полагает, что во Владивостоке должна даже вестись постройка мелких судов. Отсутствие во Владивостоке средств для постройки миноносцев заставляет М[орское] м[инистерство]

¹ Публикуется только предложение о составе эскадры, сделанное С. О. Макаровым.

посылать их из Балтийского моря, причем на переходе их в 14 000 миль машины и котлы сильно изнашиваются, и миноносец не может считаться новым, даже когда он только что прибыл к месту своего назначения.

В собрании были возбуждены вопросы о необходимости некоторых усовершенствований на готовых уже судах. По этому поводу председатель предоставил каждому из членов составить особую записку, и из этих записок в настоящий журнал взяты лишь пункты, имеющие общее значение и обсуждавшиеся в общем заседании. Остальные же заявления членов собрания заключаются в их записках, которые в подлинниках прилагаются к сему журналу...¹

13) Контр-адмирал Макаров изложил мотивы, по которым он считает, что по части непотопляемости на наших судах имеется очень много промахов. Он не желал затруднять собрание перечислением многих из них, но просил рассмотреть вопрос о пробе всех непроницаемых переборок напусканьем воды в главные и во второстепенные отделения в то время, когда машины, котлы и проч[ее] поставлены на место. Подробности об этом изложены в прилагаемом к сему его труде «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов» (пункт 79). Собрание вполне присоединилось к мнению адмирала, что это есть единственный способ, которым можно было бы достичь правильности в постройке судов по отношению к непотопляемости, и полагает полезным ввести предлагаемые контр-адмиралом Макаровым пробы переборок...

16) Собрание обратило также внимание на предлагаемую к [онтр]-адм[иралом] Макаровым систему вспомогательных двигателей, подробности о которых изложены в прилагаемом к сему труду его «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов» (пп. 9 и 96). Эти двигатели могут во многих случаях принести большую пользу; и собрание находит полезным испытать предлагаемые к [онтр]-адм[иралом] Макаровым устройства...

22) Собрание обратило внимание на то, что на многих судах нашего флота не устроено сетевого заграждения, а на некоторых судах, хотя таковое и устроено, но так неудобно, что им нельзя пользоваться. По этому предмету голоса несколько разделились, а именно: вице-адмирал Тыртов, контр-адмирал Макаров и кап[итан] 1 ранга Чухнин считают, что сетевым заграждением должны быть снабжены все суда в три и более тысяч тонн; кап[итаны] 1 р[анга] Фелькерзам и Молас — в шесть и более тысяч тонн; к [онтр]-адм[ирал] Алексеев и кап[итан] 1 р[анга] Рожественский — в семь и более тысяч тонн; а кап[итан] 1 р[анга] Вульф — в десять и более тысяч тонн.

ЦГАВМФ, ф. 510, д. 30, лл. 1—9. Копия с правкой С. О. Макарова.

¹ Записка С. О. Макарова не обнаружена. Ниже публикуются лишь те пункты журнала, в которых изложено обсуждение усовершенствований, предложенных Макаровым (пп. 13 и 16).

ИЗ РАПОРТА С. О. МАКАРОВА ГЛАВНОМУ ИНСПЕКТОРУ
 МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ КОНТР-АДМИРАЛУ К. К. ДЕЛИВРОНУ
 С НЕКОТОРЫМИ ВЫВОДАМИ О РОЛИ АРТИЛЛЕРИИ
 И БРОНИ ИЗ ОПЫТА ЯПОНО-КИТАЙСКОЙ ВОЙНЫ
 1894—1895 гг.

№ 416

14 июня 1895 г.
Ашиноя

В конце марта китайский броненосец «Сен-Уен», стоявший в доке Порт-Артура, был подробно осмотрен офицерами крейсера «Разбойник», причем лейтенанты Епанчин и Шульц 2-й составили описание повреждений этого броненосца, которое командиром крейсера представлено начальнику соединенных эскадр в Тихом океане и, вероятно, получено будет в Морском техническом комитете своевременно. Описание сделано весьма обстоятельно, но я нашел, что полезно словесно расспросить обоих вышеназванных офицеров, дабы выяснить некоторые подробности.

Прилагаю к сему копию с записки лейтенантов Епанчина и Шульца, а также копию с донесения командира и записки мичманов Пилкина и Никитина и присовокупляю мои заметки к фотографическим снимкам и другие замечания по поводу записки лейтенантов Епанчина и Шульца¹.

Не признаете ли полезным поместить как записку лейтенантов Епанчина и Шульца, так и мои заметки в прибавлениях к отчетам Морского технического комитета по артиллерии.

Общее впечатление, которое производит группировка пробойн, дает основание лейтенанту Епанчину и Шульцу полагать, что к середине поражений больше, а к оконечностям меньше, и, судя по избитию труб, в этом месте как бы приходится средняя точка попадания.

В отчете говорится, что самое глубокое проникновение снарядов в броню было лишь 2 дюйма. Как из этого факта, так равно и из расспросов моих я пришел к заключению, что японцы стреляли из орудий средних калибров исключительно чугуными или закаленного чугуна снарядами, которые не могли бы принести никакого вреда броне, если бы даже она была вдвое тоньше.

Большинство изучавших сражение при р. Ялу делают вывод, что броня выполнила свою роль и что японская артиллерия ничего не могла сделать против броненосцев. Из этого выводят, что

¹ Все эти записки и заметки см. в ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13433, лл. 461—479. Записка Епанчина и Шульца опубликована в «Сборнике материалов по военно-морским вопросам». Вып. 1. Японо-китайская война. Спб, изд. Военно-морского ученого отдела Главного морского штаба, 1896, стр. 414—420.

следует продолжать строить броненосцы. Я полагаю, будет правильное прийти несколько к иному заключению, а именно, что, пока на судах будут чугунные и закаленного чугуна снаряды, до тех пор броня действительно помогает делу. Вывод, к которому следует прийти, должен касаться снарядов, а не брони; и сражение при Ялу показало, что надо снабжать суда исключительно стальными снарядами высокого качества.

Если бы все поранения «*Chen-Yuen*»¹ были сделаны разрывными снарядами, то броненосец этот не удержался бы на воде. Есть пробоина в небронированной части в 2—3 футах от ватерлинии; если бы снаряды эти были разрывные, то они так разрушили бы небронированные части впереди и позади каземата, что броненосцу трудно было бы остаться на воде.

Против разрывных снарядов может служить лишь горбатая палуба броненосца, выходящая выше ватерлинии, как это сделано на некоторых крейсерах.

В Чифу я имел разговор с офицером английской службы, который был инструктором у китайцев. Он говорит, что японские снаряды были снаряжены мелинитом, но эти предположения, вероятно, исходят из китайского источника. Французы держат мелинитовое снаряжение в таком секрете, что японцам никаким образом не удалось бы его получить.

Есть также слух, что у японцев снаряды снаряжены кордитом, что более возможно. Не оттого ли они и не рвались? Может быть, по новизне дела не клали воспламенителя?

В отчете говорится, что японцы стреляли неразрывными снарядами. Обстоятельство это весьма важное, и я подробно расспрашивал вышеназванных офицеров, чтоб убедиться в правильности их вывода. Они мне показали на фотографию, в которой снята часть внутренней обшивки в надстройке и видно несколько пробоин, но не видно поражений от осколков. Они говорят, что и везде пробоины производили то же впечатление и что во всех закрытых помещениях броненосца нет следов ни пожара, ни обжига порохowymi газами. Все это вместе заставляет вполне довериться предположениям лейтенантов Епанчина и Шульца, что снаряды не разрывались...¹

Контр-адмирал С. Макаров

Старший флаг-офицер лейтенант кн. Долгоруков

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13433, лл. 457—460. Подлинник.

¹ Далее опущены не имеющие существенного значения замечания С. О. Макарова по поводу вышеупомянутых записок.

ИЗ «ОТЧЕТА КОМАНДОВАВШЕГО ЭСКАДРОЙ
СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ КОНТР-АДМИРАЛА МАКАРОВА
ЗА ВРЕМЯ ПРЕБЫВАНИЯ ЭСКАДРЫ В ТИХОМ ОКЕАНЕ
В 1895 ГОДУ И СООБРАЖЕНИЯ О ВОЗМОЖНЫХ
ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ»¹

20 апреля 1896 г.

Секретно

Глава I

Приготовления к войне с Японией

1) *Расположение
судов 6 апр[еля]
1895 г.*

6 апреля я на эскадренном броненосце «Император Николай I» прибыл в Нагасаки, где и застал начальника соединенных эскадр вице-адмирала С. П. Тыртова, имевшего свой флаг на крейсере 1 ранга «Память Азова».

В это время суда соединенных эскадр были распределены следующим образом:

Нагасаки: «Память Азова», «Владимир Мономах», «Император Николай I».

Кобэ: «Адмирал Нахимов», «Рында», «Кореец».

Йокогама: «Адмирал Корнилов».

Шанхай: «Крейсер», «Манджур», «Гремящий», «Свзаборг».

Чифу: «Разбойник».

Тяньцзинь: «Сивуч».

Чемульпо: «Забияка».

Гонконг: «Отважный», «Борго», «Ревель».

Для практических упражнений в порте Гамильтон: «Бобр», «Всадник», «Гайдамак».

За несколько дней перед моим приходом начальник соединенных эскадр получил из Петербурга уведомление о натянутых отношениях с Японией и необходимости держать эскадру в боевой готовности.

2) *План предпо-
лагавшихся дей-
ствий.*

При первом же разговоре моем с начальником соединенных эскадр обсуждался вопрос о программе наших действий в случае

¹ Заголовок документа. Документ публикуется по подлинной рукописи, подписанной С. О. Макаровым. Некоторые стилистические и орфографические поправки сделаны по типографскому оттиску «Отчета» (ЦГАВМФ, ф. 417, л. 14790, лл. 210—232).

разрыва с Японией. До последней японо-китайской войны предполагалось, что наш флот назначается главным образом для действия против Англии. События 1894—95 гг. открыли нам другого врага, более опасного на Востоке, чем Англия. В делах эскадры имелись соображения, составленные комиссией под моим председательством в 1888 году на случай войны с Англией¹, но не имелось никаких планов о враждебных действиях против Японии. Необходимо было сделать все соображения.

Начальнику соединенных эскадр не были известны планы военных действий на суше, которые имелись в Петербурге, а потому он запросил и получил ответ, что совместных действий с армией не предполагается. Кроме того, он был уведомлен о том, что Германия и Франция присоединились к нашим требованиям и что французскому адмиралу Бомон и германскому — Гофману послано было предписание действовать совместно с нами.

Прежде всего требовалось собрать эскадру в одном порту. Японский порт не мог быть избран для этого по многим причинам, одна из которых была просьба со стороны японцев не держать в [одном и] том же порту более трех судов. От избранного нами порта требовалось прежде всего, чтоб он был в надежной телеграфной связи с Россией, тогда как японские порты с японским телеграфом в этом отношении совершенно неудовлетворительны, и, стоя в Нагасаки, мы всегда находились под опасением, что японцы начнут умышленно исказить текст телеграмм и тем затруднят обмен депеш с Россией. Телеграфные кабели находятся в руках европейских компаний, но между служащими множество японцев, которые сделают всё, что им их правительство прикажет, и, наконец, предрешив разрыв с Россией, японцы, без сомнения, возьмут все телеграфные станции в свои руки.

¹ С. О. Макаров имеет в виду «Дело комиссии для выработки плана военных действий судов эскадры в Тихом океане» (ЦГАВМФ, ф. 417, л. 5549 б). О результатах работы этой комиссии см. документ № 13.

В телеграфном отношении нас мог удовлетворить всякий китайский порт, но, кроме удобств в телеграфном отношении, сборный пункт должен был удовлетворять главным стратегическим требованиям. Япония имела в это время действующую армию на Ляодунском полуострове и была готова к дальнейшему движению на Пекин. С этой целью все транспорты числом до 60 были собраны в бухте Талиенвань, где находилась и часть военного флота. Несколько японских и взятых у китайцев судов стояли в Порт-Артуре. Пескадорские острова уже были заняты японским гарнизоном. Что же касается Формозы, то хотя первая высадка японцев и была сделана в конце марта, но больших сил на Формозу еще не было перевезено.

Так как наиболее важный для японцев пункт был Ляодунский полуостров, то нам следовало занять порт, ближайший к предмету действий. Этим условиям наиболее удовлетворял Чифу, на котором и остановился выбор. Стоя в Чифу, мы могли фактически препятствовать всяким действиям японцев в Печилийском заливе.

Начальник соединенных эскадр на всякий случай имел там крейсер 2 ранга «Разбойник», командиру которого капитану 2 ранга Григоровичу было тотчас же поручено закупить в Чифу все наличное количество кардифского угля. Кроме того, вскоре после моего прибытия в Нагасаки в Чифу был отправлен крейсер 1 ранга «Владимир Мономах». Командиру крейсера капитану 1 ранга Рождественскому приказано было следить за движениями японского флота и вообще за делами на Желтом море и в Печилийском заливе.

Рейд Чифу представляет много неудобств в смысле оборонительном. Он имеет два широких входа, охрана которых от миноносок весьма затруднительна, но рейд мелководен, и это представляет весьма важное удобство в отношении принятия минных атак. Суда могут быть расставлены таким образом, что под килем у них будет лишь несколько фут воды. Это обстоятельство

невыгодно для атакующего, ибо некоторые из его мин, в особенности выпущенные на большом ходу, могут зарыться в грунт. Это же обстоятельство выгодно для атакуемого, ибо судно, затонувшее на малой глубине с верхней палубой выше уровня моря, можно поднять даже средствами эскадры.

Намерения начальника соединенных эскадр по отношению к Чифу были одобрены в Петербурге, но посланник в Токио, надеявшийся на мирный исход переговоров, считал более удобным не занимать угрожающее против Японии положение, которое могло задеть самолюбие японцев. Хотя доводы посланника были весьма вески, но с военной точки зрения оставаться долее в японских портах было неудобно. Японцы — ученики англичан, а эти последние, как показывают исторические примеры, не стесняются начинать враждебные действия даже до объявления войны. Посланнику были посланы шифрованные депеши с соображениями о стратегической важности соединения эскадры в Чифу, и тогда он вполне присоединился к мнению о необходимости этой меры.

Точно так же и в Петербург было послано подробное разъяснение о затруднительном положении японского транспортного флота в Талиенване и о возможности, пользуясь этим, предъявить японцам те требования, которые считались в Петербурге необходимыми.

3) *Степень участия союзных адмиралов: французского и германского.*

Как сказано выше, начальник соединенных эскадр был извещен, что и французскому, и германскому адмиралу поручено было действовать совместно с нами, поэтому, пользуясь пребыванием адмирала Бомон в Нагасаки, начальник соединенных эскадр собрал совещание, в котором приняли участие: он, адмирал Бомон и я. Желание наше было заставить адмирала Бомон перейти вместе с нашей эскадрой в Чифу и тем показать японцам полную между нами солидарность, но адмирал Бомон заявил, что он не имеет полномочий действовать совместно, что он донесет обо всем своему правительству, но что предстоящая

Мадагаскарская экспедиция¹ заставляет его быть особенно осторожным. Он хорошо понимает, какие тяжелые последствия для его страны будет иметь всякое активное действие судов его эскадры.

На совещании было условлено, каким порядком в случае совместного действия можно обмениваться сигналами, и установлен шифр для телеграмм. Но главное, т. е. совместное отправление в Чифу, не устроилось, что и показывает, что адмирал Бомон далеко не имел необходимых полномочий даже для должных демонстративных действий.

Чтобы узнать, в какой мере даны полномочия немецкому адмиралу Гофману, начальник соединенных эскадр послал командиру крейсера «Владимир Мономах» телеграмму, чтоб он явился к адмиралу Гофману и предложил свои услуги действовать совместно с ним. Адмирал Гофман отказался принять предложение командира крейсера, и это убедило нас, что и его инструкции также весьма слабы. Таким образом, выходило, что все расчеты следовало делать лишь на свои собственные силы, о чем, впрочем, начальник соединенных эскадр был предупрежден управляющим Морским министерством.

Все вышеперечисленные переговоры и действия заняли почти две недели, и в это время делались приготовления для обрыва телеграфных кабелей, связывающих Японию с континентом, а также делались и другие соображения об активном действии нашего флота против Японии.

4) Назначение парохода Д[обровольного] ф[лота] «Петербург» для нужд эскадры.

В распоряжение начальника соединенных эскадр назначен был пароход Добровольного флота «Петербург», находившийся в это время во Владивостоке, куда послана была телеграмма, чтоб на пароход этот погрузили уголь, снаряды, порох, листы для починки пробойн, болты, большое кузнечное горно, разные станки и вообще все, что

¹ Имеется в виду колониальная война против народа Мадагаскара, потребовавшего аннулирования навязанного Францией мадагаскарскому правительству кабального договора.

5) Сбор судов в
Чифу.

могло потребоваться для исправления повреждений. Также этот пароход вооружался мелкой артиллерией и приспособлялся для принятия больных и раненых. Подготовка парохода заняло довольно продолжительное время, что указывает на необходимость иметь все это во Владивостокском порту в бóльшей готовности.

20 апреля суда, расположенные в Кобэ и Йокогаме, вышли из этих портов для следования в Чифу, а 21-го числа вышли из Нагасаки флагманские корабли «Память Азова» и «Император Николай I» и другие суда. 23 апреля на рейде Чифу начали собираться суда. Вскоре после этого прибыл из Европы в Шанхай назначенный начальником эскадры в Тихом океане контр-адмирал Алексеев, который поднял свой флаг на лодке «Манджур» и 1 мая прибыл совместно с крейсером «Забияка» и морской канонерской лодкой «Отважный» на рейд Чифу.

К этому времени суда эскадр были расположены следующим образом:

В Ч и ф у:

Крейсер 1 р[анга] «Память Азова», под флагом начальника соединенных эскадр вице-адмирала Тыртова — 6675 т.

Эскадра Средиземного моря:

Эскадренный броненосец «Император Николай I» под флагом контр-адмирала Макарова — 9491 т.

Крейсер 1 р[анга] „Адмирал Нахимов“ — 8524 т.
” ” „Адмирал Корнилов“ — 5817 [т]
” ” „Рында“ — 3000 [т]
” 2 р[анга] „Разбойник“ — 1878 [т]

Эскадра Тихого океана:

Крейсер 1 р[анга] «Владимир Мономах» под флагом контр-адмирала Алексева — 6061 т.

Морех[одная] кан[онерская]		
лодка „Гремящий“	— 1500	[т]
Морех[одная] кан[онерская]		
лодка „Отважный“	— 1500	[т]
Мореходная [кан]онерская]		
лодка „Кореец“	— 1214	[т]
Морех[одная] кан[онерская]		
лодка „Манджур“	— 1416	[т]
Крейсер 2 ранга „Забияка“	— 1236	[т]
Мин[ный] крейсер „Всадник“	— 400	[т]
Мин[ный] крейсер „Гайдамак“	— 400	[т]
Миноносцы ¹ „Свеаборг“	— 102	[т]

Итого . . . 49214 тонн

Крейсер 2 ранга «Крейсер» послан был в Йокогаму в распоряжение посланника. Мор[ская] кан[онерская] лодка «Сивуч» находилась в Тяньцзине. Лодка «Бобр» находилась для окраски подводной части во Владивостоке. Там же готовились для присоединения к эскадре миноносцы «Уссури» и «Сунгари», а в Шанхае находились миноносцы «Борго» и «Ревель», нуждавшиеся в исправлениях после бурного перехода Китайским морем. Всего 53 523 тонны.

6) Распоряжения по приготовлению судов к войне.

На переходе в Чифу начальник соединенных эскадр прислал мне записку, в которой просил сделать соображения о приготовлении кораблей к военным действиям. Соображения эти были составлены мною в форме приказа, и по прибытии в Чифу начальник соединенных эскадр одобрил редакцию и объявил по эскадрам...²

По сборе эскадры на Чифуском рейде начались общие эскадренные учения по постановке мин, минным атакам, десанту и другим действиям. Приблизительно в неделю раз соединенные эскадры выходили в море для эволюций и маневров. В то же время на каждом из судов устраивались различные блиндажи и убиралось из батарей и палуб все горючее. Парусный рангоут был спущен на воду и отвезен на берег, а

¹ Так в документе.

² Далее опущено изложение содержания приказа. Приказ — см. документ № 90.

вместо стенок поставлены временные флажштоки для сигналов.

Работы по переокраске судов и разные другие приготовления произвели весьма благотворное действие на личный состав и чрезвычайно подняли дух на эскадре. Можно без преувеличения сказать, что настроение чинов эскадры было весьма бравое. Все суда соперничали одно перед другим в готовности к делу. Следует, однако, отметить весьма интересный факт, что на судах быстроходных молодежь как-то веселее смотрела на предстоящее дело, и когда пришло известие, что японцы согласились на все требования нашего правительства, то на быстроходных судах многие искренно пожалели, что не удалось подраться. Быстрый ход действительно подымает дух экипажа, и это составляет немаловажное преимущество большого хода.

Когда в июне месяце переговоры с Японией пришли к желаемому результату, то признано было возможным отпустить эскадру из Чифу, и лето она оставалась во Владивостоке, а к зиме 1895—96 г. спустилась в порты Японии и Китая, как это делалось и прежде.

Летом крейсер 1 р[анга] «Рында» и 2 ранга «Разбойник» отправлены были в Россию, и в январе 1896 г. отправился в Россию крейсер 1 ранга «Владимир Мономах». Вместо этих судов в феврале того же года отправлены были в Тихий океан крейсера 1 ранга «Рюрик» и «Дмитрий Донской»:

Также в январе 1896 г. начальник соединенных эскадр и командующий эскадрой Средиземного моря спустили свои флаги и вернулись в Россию, а все суда эскадры Средиземного моря зачислены в состав эскадры Тихого океана.

Глава II

Желательные улучшения

7) Желательно иметь меньше разнообразия в типах судов.

Сбор эскадры в Чифу и приготовление судов к бою заставляли почувствовать те небольшие недочеты, которые забываются в мирное время не в одном нашем флоте, но и во всех других.

Часто приходится слышать о классификации судов и необходимости разделения их на многочисленные виды и классы. Одни суда считаются предназначенными для эскадренного боя, другие — для прибрежной обороны, третьи — для крейсерской службы. Но каждый раз, когда адмиралу приходится вести суда в дело, то он ставит всех их в одну линию. При этом разнообразии в типах является большим неудобством.

В настоящем отчете не место вдаваться в рассуждения по этому предмету, но флот, который первый у себя введет желаемое однообразие, будет иметь крупное преимущество перед другими. Не столько важно ввести однообразие в расположении артиллерии и прочего, сколько важно иметь однообразие в размерах и ходе судов, так чтобы если при известном состоянии погоды одно судно может идти 15 узлов и действовать артиллерией, то чтобы и все суда могли бы идти тем же ходом и так же действовать артиллерией.

8) *Предпочтительно иметь суда с достаточным запасом угля.*

При делании всяких соображений приходится принимать во внимание запасы угля, и суда с малым запасом являются большой помехой всем остальным.

Желательно в эскадре иметь по преимуществу суда, способные поднимать достаточное количество угля...¹

10) *Необходимо ввести приспособление для прокладки и обрыва телеграфных кабелей.*

При открытии военных действий необходимо уничтожить или повредить неприятельские телеграфные кабели. Между тем способы, как это сделать, на военных судах не устроены. Наскоро было кое-что сделано на броненосце «Император Николай I», но желательно, чтобы впредь некоторые суда снабжались необходимыми для этого кошками и чтобы к числу познаний водолазных офицеров было прибавлено сведение, как оборвать кабель. Также необходимо

¹ Девятый пункт, в котором говорится о необходимости организовать получение секретных сведений о неприятеле и высказываются некоторые мнения С. О. Макарова об агентурной разведывательной службе, не публикуется.

на некоторых судах иметь телеграфные аппараты и телеграфистов, дабы можно было, подняв кабель и обрезав его, телеграфировать по нему на ту или другую станцию.

11) *Необходимо создать морскую тактику.*

При составлении инструкции для боя чувствовался весьма осязательно недостаток в морской тактике. По желанию начальника соединенных эскадр я тогда же приступил к составлению необходимых инструкций, но затем последовало мирное соглашение с японцами, и работу свою я расширил настолько, чтобы из нее составила полная морская тактика, заключающая в себе должное наставление для одиночного боя, эскадренного боя и минного боя; также наставление для охраны эскадры на якоре, для разведочной службы и для крейсерской войны. Некоторые главы уже мною написаны, остальные нуждаются в практических проверках, которые я надеюсь произвести в течение этого лета. Мои тактические наставления будут готовы осенью этого года.

12) *Необходимо ввести отдаленное сигналопроизводство.*

Обнаружились также наши недостатки отдаленного сигналопроизводства. В английском флоте по этому предмету сделано довольно много. Желательно получить оттуда чертежи различных приспособлений, но, вместе с тем, было бы не худо разрабатывать что-нибудь у себя, и я был бы очень счастлив, если бы мне поручено было это дело и разрешено заказать на специальных заводах необходимые приборы. Надо, чтобы даже маленькая миноноска могла подавать отдаленные сигналы как днем, так и ночью. Без этого разведочная служба будет весьма слаба; а это надо признать весьма крупным недостатком.

13) *Необходимо устроить на всех судах то, что признано полезным в боевом отношении.*

Также оказалось, что не на всех судах устроены некоторые усовершенствования, весьма полезные в боевом отношении, так, напр[имер], не на всех судах введены трубки для прогревания воды в котлах паровых катеров и главных машин. Приспособления эти значительно сокращают расход угля, позволяя не держать огня в печах, и они же вследствие этого служат для сбережения угля, столь драгоценного в военное время.

14) *Необходимо вывести из употребления чугунные снаряды.*

Считаю полезным, чтобы на всех судах были введены боевые указатели и рейковые пластыри.

Война японцев с китайцами указала, как важно иметь снаряды высокого качества и какое малое действие производят чугунные снаряды¹. Полезно стремиться, чтобы в боевом комплекте не было чугунных снарядов и чтобы фугасные делались столь высокого качества, чтобы они могли пробивать тонкую броню, которая теперь по преимуществу употребляется на многих судах для прикрытия артиллерии.

Глава III

Соображения о возможных военных действиях нашего флота на Дальнем Востоке

Переходя к ближайшему будущему, рассмотрим, какая роль предстоит нашему флоту на Дальнем Востоке.

Обстоятельства так сложились, что японцы в настоящее время считают Россию истинным врагом для естественного, по их мнению, развития страны. Им представляется, что Россия задалась задачей препятствовать Японии во всех отношениях, и поэтому в настоящее время в стране существует озлобление против нас. Война с Россией будет чрезвычайно популярна в Японии и вызовет с первой же минуты полное напряжение сил ее.

15) *Расчет потребных для нас сил.*

В настоящей записке я выпускаю расчет сил нашего и японского флота, а также расчет количества потребных для нас судов. Все это, равно как и вопрос о типах судов и других технических деталях, рассматривалось в собрании флагманов и некоторых командиров во время стоянки соединенных эскадр в Чифу и изложено в журнале этого собрания². Собрание высказалось, что если Россия желает иметь первенствующее значение на Дальнем Востоке,

¹ См. документ № 92.

² См. документ № 91.

16) Сравнение
условий наших и
японских.

то надо, чтобы морские силы ее были хотя на 20% значительнее японских.

Размер сил, однако же, не зависит от адмирала, командующего эскадрой на Тихом океане, и ему придется действовать с теми средствами, какие у него окажутся.

Рассмотрим условия, в которых будут находиться две враждующие стороны, чтобы взвесить, что будет в нашу пользу и что в их.

По отношению к числу опорных пунктов японский флот будет находиться в более выгодных условиях, чем русский, ибо Япония имеет несколько хорошо укрепленных пунктов (Токио, Симоносэки, Цусима, Майдзуру, Сасэбо) и в короткое время создаст достаточное число других пунктов, чему частью послужат отбитые у китайцев береговые орудия.

Наш флот может опираться лишь на один порт — Владивосток, который замерзает на 4—5 месяцев, и в это время хотя и доступен для больших судов, но вследствие присутствия льда на рейде пользование им чрезвычайно затруднительно. Плавающий док не может действовать в зимнее время, и не знаю, можно ли будет пользоваться в зимнее время сухим доком для ввода и вывода судов.

Владивосток удален от главного театра военных действий — Кореи, тогда как у японцев имеются Симоносэки и Цусима в ближайшем соседстве к корейским портам.

Японское побережье усеяно телеграфными станциями, и поэтому всякое появление наших судов тотчас же будет доведено до сведения адмирала, командующего эскадрой, в каком бы порте он ни находился.

По нашему берегу имеются телеграфные станции лишь между портом Посьет и Владивосток[ом], в Де-Кастри, Дуэ и Корсаковском посту. Было бы желательно провести телеграф к маякам на острове Аскольд, мысе Поворотный и мысе Крильон.

По отношению к углу японский флот в случае разрыва поставлен в более выгодные условия, ибо у японцев эксплуатация

угля ведется в широких размерах, и хотя бездымного угля не имеется, тем не менее флот, даже в случае он будет совершенно отрезан от подвоза из-за границы, может удовлетвориться своим собственным углем.

Наш флот пока собственным углем не обеспечен, но я уверен вполне, что при желании можно организовать это дело и обеспечить флот в этом отношении должным образом. Неподалеку от Владивостока имеется несколько угольных залежей, но разработка угля производится лишь поверхностная.

По отношению к блокаде японский флот находится в более выгодных условиях, чем русский. Японцам достаточно лишь блокировать три пролива, прилегающих к их владениям, для того чтобы блокада была признана фактической.

Нашему флоту для блокады западных берегов Японии надо удалиться от своих на 500 миль. Но блокада этих берегов не приведет чувствительного влияния на торговлю Японии, которая главнейшим образом сосредоточивается в портах южного и восточного берега и во Внутреннем море. Чтоб блокировать входы во Внутреннее море, нужно удалиться от Владивостока на 1000 миль. Блокада в этих условиях потребует значительного числа судов большой скорости и специальной организации по снабжению их углем и прочим. По этому предмету рассуждения помещены в другом месте этой записки.

По отношению к уязвимости торговых флотов обеих сторон Япония стоит в более тяжелых условиях, чем Россия. Все берега Японии изобилуют портами, и перевозка грузов производится по преимуществу на каботажных судах. В Японии железных дорог еще очень немного. Также шоссейные дороги для гужевой перевозки почти не существуют. Большой частью перевозка внутренних грузов делается или на вьючных животных, или на людях. Уничтожение каботажа в значительной степени затруднит обмен товаров между городами и вызовет значительное неудобство во всех отноше-

ниях. Уничтожение каботажных судов будет делом крайне непопулярным, и в другом месте, где каботаж не играет столь существенной роли, уничтожение его можно бы было признать весьма нежелательным. Война с Японией будет со всех сторон ожесточенная, и нам не следует пренебрегать никакими средствами для того, чтобы Япония почувствовала всю тяжесть и бремя войны. Природа щедро наделила эту страну всем необходимым для полного преуспевания в коммерческом отношении, но если страна эта захочет быть воинственной, то необходимо, чтоб она почувствовала, что значит война для коммерческой стороны. Посему полагаю, что вопрос о том, следует ли нет уничтожать каботажные суда, должен быть разрешен в положительном смысле.

17) *Наступательные действия японского флота.*

Активные действия японцев против наших владений могут заключаться в следующем:

1) Нападение на русский флот с целью уничтожить его.

2) Блокада проливов: Корейский, Сангарский, Лаперузов.

3) Захват котикового промысла на островах Командорских и Тюленьем.

4) Уничтожение угольного склада в Корсаковском посту, разрушение пристани там же и, может быть, уничтожение всех казенных зданий, а также казенных складов провизии.

5) Уничтожение складов угля в Александровском посту и повреждение угольных шахт посредством взрывов с целью затруднить дальнейшую разработку угля.

6) Нападение на Владивостокский порт с целью завладения им или уничтожения портовых мастерских и дока.

Если японский флот пожелает начать с действий против русского, то произойдет сражение и дальнейший план действий будет зависеть от результатов действий двух флотов одного против другого.

Блокада трех проливов потребует от японцев весьма незначительных сил, так что не помешает главным их операциям.

Для успешного захвата котикового промысла и наших постов на Сахалине также не потребуется больших наличных сил, ибо на Командорских островах не имеется никакой военной охраны, а что же касается команд в Корсаковском и Александровском постах, то они незначительны, а потому операции эти могут быть сделаны легкими отрядами с весьма незначительным десантом.

Материальные выгоды от захвата Командорских островов довольно значительны, ибо, захватив острова в начале лета, они могут воспользоваться полной годовой добычей котиков, и добычу эту они произведут в более широких размерах, чем это обыкновенно принято.

Захват двух постов на Сахалине не даст японцам никаких материальных выгод и лишь удовлетворит их самолюбие.

Если русский флот будет достаточно силен и явится возможность уделить часть войск, то может последовать с нашей стороны желание отнять обратно Сахалин. Является вопрос, что целесообразнее, оставить ли Сахалин без военных сил совершенно, предоставив японцам занимать его, если они желают, или же, напротив, увеличить военные силы на Сахалине в такой мере, чтобы взятие постов представляло некоторое затруднение, так чтобы для японцев не было расчета отвлекать от главной цели значительное количество сил и войск.

Завладение Владивостоком потребует со стороны японцев очень значительных сил, и, надо думать, что к такого рода операции они могут приступить лишь тогда, когда уничтожат русский флот или когда, заняв Корею, они могут двинуть достаточное количество войск на север с целью завладения всем Уссурийским краем.

Предположение, что японский флот подойдет к Владивостоку и будет бомбардировать его, не уничтожив русский флот, почти невероятно, ибо операция такого рода сопряжена будет для японцев с чрезмерным риском — потерять и военный флот, и транспорты, и армию.

18) *Наступательные действия русского флота.*

Наступательные действия русского флота могут заключаться в следующем:

- 1) Уничтожение японского флота.
- 2) Блокада западного берега Японии.
- 3) Блокада восточного берега Японии, в особенности трех проливов, служащих для входа во Внутреннее море.
- 4) Уничтожение коммерческих судов как морских, так и каботажных во всех незащищенных портах.
- 5) Уничтожение угольных копей.
- 6) Уничтожение судов, занимающихся рыбным промыслом.
- 7) Сжигание коммерческих незащищенных портов.

Об открытых действиях против японского флота говорится ниже, что же касается полной блокады берегов, то на такую можно решиться, только нанеся японскому флоту чувствительное поражение, и при теперешнем состоянии миноносного флота блокада столь отдаленных пунктов, как входы во Внутреннее море, будет весьма затруднительной. Можно на риск блокировать быстрходными судами, если имеются такие, которые могли бы, пользуясь преимуществом в ходе, уйти от неприятельских судов. При блокаде открытой силой блокирующая эскадра держится в известном пункте, в то время как отделяемые от нее суда следят за проливами. Блокирующая эскадра в этом случае будет находиться в опасности от ночных атак миноносцев, и надо взвесить все выгоды блокады и невыгоды от потерь, ранее чем решиться на блокаду берега открытой силой.

Блокаду японских берегов можно считать полной, если установить ее по отношению к проливам: Корейскому, Сангарскому и Лаперузову, а также пред входом в залив Токио и трем входам во Внутреннее море. Японский флот или его остатки могут собраться в одном из убежищ Внутреннего моря и оттуда выйти и напасть на любую часть флота.

Все вышесказанное может привести к заключению о том, что условия блокады японских берегов открытой силой весьма тяже-

лы, что этот род действий сопряжен с большим риском и не может быть без крайности рекомендован.

Блокада быстроходными судами более возможна, и такие крейсеры, как «Рюрик», могут быть поставлены на это дело. Они не обладают таким ходом, как быстрейшие из японских судов, но они достаточно сильны, чтобы с успехом бороться с каждым из быстроходных крейсеров в отдельности.

Рассмотрим вопрос о разгроме берегов и уничтожении каботажа.

Международное право не допускает уничтожения частной собственности на берегу, но считает законным уничтожение неприятельских кораблей, и никем не оспаривается, что океанский корабль подлежит захвату или уничтожению. Это правило должно считать распространенным и на каботажные суда. Полагал бы, что всякое судно, имеющее палубу и, следовательно, предназначенное для перевозки грузов морем, должно быть признано подлежащим захвату или уничтожению.

По отношению к этим судам следует упростить процедуру призового суда и разрешить командирам крейсеров, убедившись в том, что судно японское, тотчас же предавать его огню.

По отношению к рыболовным судам, казалось бы, предпочтительнее быть снисходительным. Нет сомнения, что уничтожение рыболовных судов в стране, которая по преимуществу питается продуктами моря, тяжело отзовется на народонаселении и может вынудить неприятеля заключить мир, но в какой мере такие действия могут быть оправданы, следует решить теперь же, дабы с объявлением войны не было никаких колебаний.

Уничтожение угольных складов требует [в] прибавку к морским силам еще и десант.

Следует совместно с горными инженерами обсудить и решить вопрос, как наименее удобным образом можно испортить угольные копи в такой мере, чтобы пользование ими было парализовано по крайней мере

месяцев на 5—6. Также не выяснен вопрос о том, как сжечь уголь, находящийся в кучах, и не следует ли для этого иметь каких-нибудь приспособлений.

Действия на берегу для уничтожения угольных складов надо признать рискованными, ибо количество местных войск, находящихся у склада, не может быть в точности известно русскому начальнику и посланные на берег партии могут встретить значительное сопротивление.

С наступлением разрыва с Японией грузовое и пассажирское сообщение Владивостока с Европейской Россией и другими странами будет поставлено в весьма тяжкие условия. Как Корейский, так и Сангарский проливы японцы могут охранять от прохода коммерческих судов самыми ничтожными силами. В Корейском проливе японские крейсера или миноносцы будут находиться в весьма выгодных условиях, опираясь на укрепленный рейд на острове Цусима. В Сангарском проливе крейсера имеют опорный пункт в Хакодате, который может быть быстро укреплен. Лишь в Лаперузовом проливе у японцев не имеется поблизости опорного пункта, тем не менее можно признать, что охрана всех трех проливов от прохода наших коммерческих судов отвлечет лишь 3 небольших крейсера и, скажем, 10 миноносцев. Наиболее надежный проход для наших транспортов есть Лаперузов пролив, туманы которого благоприятствуют прорывающемуся. На риск возможна посылка транспортов большой скорости, но основаниями расчета должно служить соображение о том, что Владивосток с началом разрыва с Японией будет почти совершенно отрезан в отношении морского подвоза грузов.

Если русскому флоту удастся одержать верх над японским, то возможно допустить, что в некоторых случаях для прикрытия транспортов будут высланы военные суда; но суда эти придется посылать к Сингапуру или Сайгону и конвоировать, начиная оттуда, ибо обладание Пескадорскими островами и Формозой дает возможность

японцам без больших затрат в судах наблюдать за Формозским проливом.

Возможно также, что наши транспорты будут высланы в известную точку Тихого океана в милях 300 от японского берега и что флот для прикрытия их выйдет в назначенный пункт.

Во всяком случае во время войны подвоз к Владивостоку будет очень затруднен и каждое нейтральное судно даже с нейтральным грузом, направляющееся к Владивостоку, будет в случае захвата японцами подлежать конфискации как законный приз, ибо японцы, без сомнения, объявят блокаду всех трех проливов и будут считать, что они фактически блокируют эти проливы, хотя бы даже в каждом из них было, как сказано выше, не более одного крейсера и 2—3 миноносцев.

Вследствие того что Владивосток с наступлением войны будет отрезан от России, в нем надо иметь огромные запасы пороха, снарядов, угля, машинного масла и проч., так чтобы суда могли иметь с избытком все, в чем может встретиться надобность.

19) *План действий русского флота, если он сильнее японского.*

Для соображения дадим краткое указание, как бы, по нашему мнению, должен был действовать наш флот в случае войны с Японией.

Если признано будет, что флот наш достаточно силен для открытых наступательных действий против Японии, то он должен подойти к японскому берегу где-нибудь у Симоносэки и, начиная оттуда, двигаться постепенно вокруг Японии с целью уничтожения всех купеческих судов как морских, так и каботажных. Разведчики должны все время стеречь вокруг, чтобы своевременно предупредить появление японского флота, так чтобы отделенные от эскадры суда могли успеть соединиться с главными силами и принять участие в сражении, если таковое последует.

Владивосток достаточно укреплен, чтобы можно было оставить его без всякой поддержки со стороны флота. Неприятель не начнет враждебных действий против Владивостока, если наш флот находится у его бе-

регов. Он должен будет выйти для воспрепятствования нашим судам уничтожать их коммерческий флот. Если неприятель решится на генеральное сражение, то таковое решит, кому принадлежит море. После сражения флот должен будет вернуться во Владивосток, чтобы прикрыть подбитые суда, и если исход дела будет для нас благоприятный, то флот должен возвратиться к японским берегам и продолжать свою разрушительную деятельность, пока не принудит Японию к подписанию требуемых условий мира.

Если адмиралу, командующему флотом, даны будут средства для устройства у японского берега опорного пункта, то первым делом флота должен быть захват того места, которое избрано опорным пунктом, и устройство на нем батарей для защиты его, а также соединение с ним телеграфного кабеля, идущего от Владивостока в Нагасаки. Устроив наскоро опорный пункт, флот приступает к тому, что было указано выше.

Если причиной к объявлению войны будет желание японцев высадить войска на континент, то задача нашего флота будет заключаться в противодействии японцам с целью помешать им исполнить их задачи.

20) *План действий флота, в случае Япония пожелает занять Корею.*

Самый животрепещущий вопрос, из-за которого может возгореться война, есть Корея. Япония с давних пор имела большое влияние на Корею. Большая часть коммерческих предприятий в стране японские. Телеграф и некоторые другие учреждения также в японских руках. Японцы рассеяны по всей стране и сильны единством намерений и целей. Освободив Корею и приступив даже во время самой войны к цивилизации страны, они считают себя обязанными докончить начатое ими дело. Насколько они правы или нет, это — вопрос второстепенный. Они сами считают себя правыми и с единодушием вступятся за свое, по их мнению, правое дело.

В отстранении влияния японцев на Корею заинтересована лишь одна Россия, и когда дело дойдет до вооруженного столкновения, то едва ли другие нации присо-

единятся к ней и объявят Японии войну. Нам приходится делать свои расчеты для единичного столкновения с Японией. Союзники, готовые участвовать в действиях демонстративных, могут отступить в самую последнюю минуту, пользуясь каким-нибудь претекстом, а их всегда бывает достаточно.

С момента разрыва Японии предстоит перебросить в Корею достаточное число войск, чтобы завладеть страной и воспрепятствовать нам сделать то же. Если наш флот находится в Корейском проливе или где-нибудь поблизости, то японцам придется предварительно иметь дело с нашим военным флотом, но если наш флот далеко, то японцы не пойдут искать его под Владивостоком, а предпримут на риск перевозку войск в Корею.

Расстояние между Симоносэки и Фузаном всего лишь 120 миль, так что операцию эту японцы могут рискнуть сделать, даже если весь русский флот на Тихом океане будет в полной неприкосновенности. С этой целью японский флот соберется в Симоносэки и будет конвоировать транспорты. На столь малом расстоянии, как от Симоносэки до Фузана, пользуясь станциями на промежуточных островах, соединенных телеграфом, можно десантную операцию считать почти не рискованной. Если покажется русский флот, сторожевые суда своевременно дадут знать, и транспорты успеют укрыться или в Симоносэки, или в Фузан, или в бухту на острове Цусима.

Симоносэкский пролив укреплен, но работы еще продолжают. Можно признать, что для Дальнего Востока Симоносэкский пролив укреплен весьма сильно и флоту бороться с этими укреплениями невыгодно. Такую борьбу можно было бы признать целесообразной, если бы вслед за этим можно было занять место и удержать его за собой. В противном случае неизбежные потери в судах при взятии Симоносэкского пролива не могут быть оправданы теми результатами, которые бомбардировкой могут быть достигнуты.

Бухта на острове Цусима также укреплена, хотя не столь сильно, как Симоносэки. Фузан не укреплен, но, если мы не возьмем его, вероятно, японцы тотчас же перебросят туда несколько орудий, чтобы получить третий опорный пункт этой столь ничтожной операционной линии.

Действия русского флота, как сказано выше, должны заключаться в том, чтобы воспрепятствовать японцам высаживать десанты и вообще действовать в Корее. С этой целью с момента, когда делается известным разрыв с Японией, нужно направиться к корейскому берегу и занять Фузан или иной порт, в котором и основать базу для дальнейшего действия флота. Держаться в Корейском проливе, не имея опорного пункта, весьма затруднительно, так как неприятель имеет миноносцы, которые в ночное время могут нанести нашему флоту чувствительные повреждения.

С момента появления русского флота в Корейском проливе японский флот также может выйти в море. Результатом такого выхода может быть генеральное сражение. Для нашего флота это является желанной комбинацией. В этих условиях наши невыгодные стороны будут менее всего чувствительны. Исход генерального сражения может иметь решающее значение на дальнейшую судьбу кампании. Предсказать вперед, выиграем ли мы сражение или проиграем — невозможно. Простой расчет сил не дает полных данных для суждения о том, которая сторона выиграет. Успех будет зависеть от разных сложных обстоятельств, но если мы выиграем решительное сражение, то должны стать в Фузани или ином опорном пункте и оттуда, следя за действиями японцев, не допускать их иметь сношения с Кореей, пока эта страна не будет занята нашими войсками.

Такое определенное задание составляет главную цель действия эскадры, но если окажется избыток сил, то могут быть предприняты и другие, чтобы понудить японцев к заключению мира.

Так как генеральное сражение с япон-

ским флотом представляется для нас наиболее выгодной комбинацией, то, следовательно, для японского флота, задача которого заключается в прикрытии десанта, выгодно не вступать сразу в генеральное сражение. Ему нужно пользоваться близостью своих портов и открытостью Фузанского рейда, чтобы утомить и ослабить наш флот ночными минными атаками настолько, насколько это возможно. При подобных действиях японцы почти ничем не рискуют; между тем в одну или две недели они могут рассчитывать достичь некоторых результатов. Русский флот, принужденный следить не только за ближайшей частью пролива, но и за всем корейским побережьем, должен высылать в разные стороны разведчиков, и надо рассчитывать на стычки в разных местах, которые будут оканчиваться то в нашу пользу, то в пользу наших врагов, но так как у них много опорных пунктов и они не будут иметь другой задачи, как нападать на наши суда, то надо ожидать с нашей стороны больших потерь, чем с их стороны. Вот почему, казалось бы, для них выгоднее отложить сражение, чем искать его тотчас по объявлении войны.

21) *К чему должен быть готовым наш флот.*

Если вышеприведенные соображения верны, то нашему флоту нужно быть готовым к следующему:

1) Разыскать специальными кошками все телеграфные кабели, соединяющие Японию с Кореей, и настолько повредить их, чтоб починка их была затруднительна.

2) Поднять телеграфные кабели, идущие из Нагасаки во Владивосток, и, приплеснив к ним концы, вывести эти кабели в Фузан, если таковой будет выбран нашим опорным пунктом. Если нет, то прикрепить кабель к поставленной на якорь бочке, как это делают телеграфные пароходы. Тогда получится плавучая телеграфная станция.

Для телеграфных операций необходимо в распоряжении начальника Тихоокеанской эскадры иметь кусок телеграфного кабеля миль в 50 и пароход, приспособленный к его прокладке. Прокладка ветви к Фузану не представит очень значительной работы.

Надо считать, что телеграфы в Корее находятся в руках японцев и что пользование корейским телеграфом для начальника русской эскадры будет невозможным.

3) Укрепить Фузан береговыми орудиями, минами и боновым заграждением.

В какой мере возможно укрепление Фузана береговыми орудиями, зависит от соглашения с военным ведомством. Желательно, чтобы транспорты с углем могли без опасения оставаться в нашем опорном пункте в то время, когда эскадра выходит в море. Это достижимо лишь в том случае, когда будут поставлены береговые батареи.

Для заграждения Фузанского рейда минами необходимо снабдить эскадру Тихого океана транспортом, на котором была бы приспособлена система автоматической установки. Что касается бонов, то сделать их в Корее местными средствами весьма затруднительно. Кроме бревен, нужны цепи, обухи, якоря и проч. Боны, как показало дело в Вэйхайвэе, представляют существенное затруднение для действия миноносок; и во Владивостокском порте должны быть заготовлены части его [бона], так что можно бы было в самый короткий срок доставить его на транспорте или буксировкой к месту назначения.

22) Как должен быть поставлен Владивостокский порт.

Все сказанное выше показывает, что между эскадрой и Владивостокским портом должна быть полная солидарность в действиях. Главное назначение Владивостокского порта заключается в том, чтобы служить опорным пунктом для нашего флота на Дальнем Востоке и иметь для судов все необходимые запасы. Действия порта должны быть направлены к этой главной цели; все остальное есть дело второстепенное, и надо, чтобы порт считал свое дело сделанным тогда, когда удовлетворены все нужды эскадры.

В таком отдаленном крае все морские силы и средства для них должны быть подчинены одному лицу, которое и должно быть полным хозяином дела. В Черном море ведется обширное кораблестроение, и потому весьма естественно, что главный

морской начальник есть лицо, занимающее береговую должность. Ему подчинен флот и начальник эскадры. Во Владивостоке не предполагается строить флот, и весь порт нужен лишь для сохранения запасов и ремонта судов эскадры Тихого океана. Кроме этой потребности, порт заведует маячной частью и гидрографическими работами, но эти две отрасли столь ничтожны по отношению к главной и государственной задаче, что они составляют лишь незначительную прибавку к деятельности порта.

Начальник эскадры, ответственный за исправное состояние морских сил на Дальнем Востоке, должен быть начальником и руководителем действия Владивостокского порта. Только при этих условиях можно надеяться, что порт будет заниматься по преимуществу своим прямым делом.

Глава IV

Общее развитие Японии

...¹ 29) *Намерения японцев.*

Намерения японцев весьма обширны; их агенты изучают и Филиппинские острова, и Австралию, и Сандвичевы острова. Удвоение флота и армии не оправдывается оборонительными целями, ибо Японии никто не угрожает. Увеличение армии идет с целью завоевательной и диктаторской. Быстрые шаги Японии угрожают более всего торговле Англии, но пока страна эта молчит, и, в сущности, одна лишь Россия энергично протестует.

Могущество России значительно превосходит могущество Японии, но на Дальнем Востоке нам трудно иметь столько же сил, сколько у наших противников.

Необходимо иметь в виду, что наш Дальний Восток есть не более, как колония, что, хотя она связана сплошным континентом с метрополией, тем не менее, по удаленности от населенной части страны она должна быть признана колонией.

¹ Опущены п. 23—28, содержащие не представляющие особого интереса сведения о Японии географического, этнографического и исторического характера.

В ином положении находится Япония, у которой на Дальнем Востоке метрополия с 40-миллионным населением.

Борьба наша на Дальнем Востоке с Японией не будет борьба двух государств, а борьба одного государства против колонии другого.

30) *Что удерживает Японию от войны с Россией.*

Япония в настоящее время сильнее на Востоке, чем Россия, поэтому интересно вникнуть, что заставляет ее удерживаться от открытых действий в Корее. Полагаю, что японцев теперь удерживает простой денежный расчет. Японцы народ коммерческий, и мне кажется, что главным препятствием, вследствие которого Япония действует так осторожно в Корее, является желание получить с Китая полностью военную контрибуцию. Если японцы захватят Корею теперь, то, вероятно, это вызовет разрыв с Россией, к которой охотно примкнет Китай, чтоб не платить контрибуцию.

Решительно думаю, что Япония удерживается пока от открытого занятия Кореи не вследствие недостатка в военных силах или давнего ею обещания, а из чисто коммерческого расчета получить сначала то, что они считают вполне заработанным.

Есть, однако же, по моему мнению, и другая причина, которая сдерживает японцев. Надо думать, что они по отношению к войне взвешивают как возможность потери, так и вероятный размер выигрыша. Для промышленной страны, как Япония, война с Россией будет тяжелым бременем, и, кроме того, японцы не могут ожидать от войны больших материальных выгод. Допустим даже, что японцы были так победоносны, что они уничтожили наш флот и заняли Владивосток. Россия и в таком случае не подпишет мирного договора и не уступит ни одной пяди земли японцам, равно как японцы не могут рассчитывать, что Россия когда-нибудь уплатит им военное вознаграждение. Если война для японцев будет победоносна, то она затянется на весьма продолжительное время и примет где-нибудь в Уссурийском крае пассивный характер. Мы в этой пассивной войне почти

ничего терять не будем. Заселение Сибири будет продолжаться по Великой Сибирской дороге, и государство в сущности почти не будет чувствовать этой войны.

Совсем иное влияние окажет война на Японию. Она оттянет на театр действий много сил и средств. Развивающаяся заграничная торговля Японии вечно будет под угрозой наших крейсеров.

31) *Виды Японии на Филиппинские и Сандвичевы острова.*

Для японцев выгодно захватить Филиппинские острова, и такой захват есть только вопрос времени; Филиппинские острова с их 10-миллионным населением представляют чрезвычайно лакомый кусок и дают Испании огромные доходы. Это — колония, которая в финансовом отношении чрезвычайно выгодна, но захват Филиппинских островов пока ничем еще не вызывается, и так как он, вероятно, вызовет дружный протест со стороны всех европейских наций, то пока очередь до него не дошла, хотя японцы делают все приготовления к этому.

До какой степени завоевательные наклонности Японии считаются обширными, может служить тот факт, что на Сандвичевых островах фактически опасаются внезапного появления японцев с целью захвата. Сандвичевы о-ва сами по себе не могут представить большого сопротивления, и когда намерения японцев в этом отношении сделаются более ясными, то правительство этих островов, вероятно, будет искать протектората одной из великих держав. Острова эти очень нужны Англии как промежуточная станция между Канадой и Австралией; но Соединенные Штаты ревниво смотрят на Сандвичевы острова, и если возможно судить по частным разговорам, которые я имел с различными лицами, и по мнению прессы в Соединенных Штатах, американцы находят, что для самозащиты им крайне необходимо иметь Сандвичевы о-ва, Бермудские о-ва и один из Больших Антильских о-вов...¹

Контр-адмирал С. Макаров

¹ Опущены не имеющие значения для темы Сборника рассуждения о «цивилизаторской» роли Японии в Азии.

Резолюция Н. М. Чихачева: «Нужно отпечатать и выслать копию Евгению Ивановичу [Алексееву]¹».

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 251—299.
Подлинник.

Приложения к документу № 93

№ 1

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ МАТРОСОВ

№ 53

15 мая 1895 г.

Отсутствие рангоута на судах не дает возможности иметь физические упражнения, необходимые каждому нижнему чину для развития ловкости.

Посему предлагаю на судах вверенной мне эскадры производить три раза в неделю, а именно: по вторникам, средам и четвергам с 9—9¹/₂ час. утра гимнастические упражнения и фехтование как строевой, так и нестроевой команде. В случае необходимости начать общее учение в 9 час. предоставляю гг. командирам переносить упражнения гимнастической на другое время с тем расчетом, чтоб они производились не менее как три раза в неделю.

На всех судах организовать лазание по канату и вертикальному шесту и упражнение на горизонтальной трапеции.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, л. 92 об. Подлинник.

№ 2

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПРОВЕДЕНИИ КОРАБЛЯМИ ЭСКАДРЫ УЧЕБНО-БОЕВОЙ СТРЕЛЬБЫ ПО ПОДВИЖНЫМ ЦИТАМ

№ 84

18 октября 1895 г.

Завтрашнего числа предполагаю с судами вверенной мне эскадры произвести эскадренную примерную боевую стрельбу, но так как перед островом Редклиф оказались две банки, а может быть там и еще есть неоткрытые, то маневрирование на этом месте считаю для судов опасным, а посему намерен произвести

¹ На типографском оттиске, хранящемся в ЦГАВМФ (ф. 417, д. 14790, лл. 210—232), имеется следующая помета: «Упр[авляющий] М[орским] мин[истерством] приказал отчет Макарова не посылать никому, пока не будет получен в Штабе составленный по тому же вопросу отчет начальника соединенных эскадр вице-адм[ирала] С. П. Тыртова.

Лейтен[ант] Сергеев»

20 июня 1896 г.

Очевидно, отчет С. О. Макарова так и не был разослан, ибо в документах ЦГАВМФ не удалось обнаружить никакой переписки по этому поводу и после получения отчета С. П. Тыртова.

стрельбу по подвижным щитам. По моему сигналу все суда спустят свои щиты, которые должны пойти по ветру. В зависимости от их хода я буду располагать курсы. Если я подыму сигнал КХМ — «Вижу неприятельский корабль», то признавать подвижные щиты кораблями, а если сделаю сигнал КХТ — «Вижу неприятельский миноносец», то щиты признавать миноносцами.

Порядок строя кильватера следующий: эскадренный броненосец «Император Николай I», крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов», крейсер 1 ранга «Адмирал Нахимов».

На кораблях все должно быть по-боевому, и в случае моего сигнала «Атаковать неприятеля судовыми миноносками» тактовые должны быть спущены под полными парами, собраться у миноносок флагманского корабля и пойти в атаку согласно тех приказаний, которые будут даны старшим из командиров миноносок флагманского корабля. Мины должны быть заложены в аппараты, но их не выпускать, а взять сигнальные ракеты, которые пускать по направлению аппаратов в тот момент, когда должны быть выпущены мины.

Также на судах должны быть готовы для подводки пластыри, и, в случае я сигналом потребую, должны перевести управление рулем на ручной штурвал, удерживая во время перевода судно на курсе действием машин.

По исполнении предписанного сигналом маневра следует поднять свои позывные.

По окончании стрельбы подыму сигнал: «Действовать по усмотрению» и предлагаю командирам крейсеров «Адмирал Корнилов» и «Адмирал Нахимов» снять диаграммы машин при числе оборотов 30, 50, 70 и наибольшем, которое можно дать. Результаты нанести на графический чертеж, в котором кривая изображала бы зависимость между числом оборотов и индикаторной силой машин. Чертеж и подлинные диаграммы представить мне. Также разрешаю произвести некоторые другие испытания, необходимые для внесения во вновь вводимый судовой формуляр.

Вечером крейсера должны возвратиться на рейд Владивостока.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 544, л. 18, л. 105. Подлинник.

№ 3

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С РАЗБОРОМ УЧЕБНО-БОЕВОЙ СТРЕЛЬБЫ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ

№ 85

19 октября 1895 г.

Объявляю для сведения и исполнения мои замечания по поводу эскадренной стрельбы, произведенной сего числа.

В стрельбе участвовали броненосец «Император Николай I» и крейсера 1 ранга «Адмирал Корнилов» и «Адмирал Нахимов». Ход 12 узлов.

По сигналу: «Сняться с якоря» все снялись скоро.

Крейсер «Адмирал Нахимов» начал отставать тотчас по съемке настолько, что я сделал ему сигнал: «Вступить в свое место» и спросил: «Исправна ли машина?» Как перед стрельбой, так и во время стрельбы я должен был несколько раз сигналом напоминать судам эскадры о соблюдении промежутков между кораблями, которые были назначены [в] два кабельтова, тем не менее промежутки были все время больше, чем следует.

Растягивание линии есть недостаток, который, к сожалению, чрезвычайно часто повторяется. Учитель эволюции на нашем флоте адмирал Бутаков боролся всегда против этого присущего большинству командиров недостатка, и приказами, и сигналами он требовал, чтобы командиры не растягивали линию. В прежнее парусное время соблюдение промежутков было сопряжено с большими затруднениями, тем не менее промежутки соблюдались хорошо. Теперь же, когда это так легко делается, промежутки соблюдаются скверно. Каждый из командиров, когда делается адмиралом и вступит в командование отрядом или эскадрой, сам убедится, но уже поздно, как неудобно маневрировать, когда промежутки растянуты, в бою же это безусловно поведет к худшему результату.

По моему сигналу щиты подвижные были спущены хорошо, но лишь щит броненосца «Император Николай I» забрал хороший ход по ветру, остальные щиты двигались тихо, вероятно, вследствие конструктивных недостатков.

Стрельба вообще, а с крейсера «Адмирал Нахимов» в особенности, была хороша, и снаряды при ударе в воду разрывались как следует. Картечный выстрел из 12-дм орудия эскадренного броненосца «Император Николай I» был хорош и наглядно показал, что этого рода снарядами при действии по миноносцам пренебрегать не следует.

Когда щиты объявлены были моим сигналом миноносцами, то следовало по ним открывать стрельбу с расстояния 10 каб., между тем на всех судах запаздывали и открывали огонь лишь тогда, когда щит был близок, т. е. после того что миноносец, который был бы на месте щита, мог сделать выстрел миной Уайтхеда.

С правого борта броненосца «Император Николай I» был сделан картечный выстрел долго спустя после того, что проиграли дробь. Выстрел пришелся недалеко от того направления, по которому был крейсер «Адмирал Нахимов». Предлагаю командиру броненосца разобрать это дело, с виновных взыскать и мне донести как о причине, так и о назначенном им наказании.

По сигналу: «Атаковать неприятеля судовыми минными катерами» миноноски спускались очень долго, а именно, броне-

носца «Император Николай I» — 20 минут, на крейсере «Адмирал Нахимов» — 30 мин., на крейсере «Адмирал Корнилов» — 30¹/₂ мин. Видимо, дело это недостаточно практикуется, а между тем миноноски составляют существенное прибавление к боевой силе судов, и на пароходе «Великий князь Константин» 18 лет тому назад я на ходу спускал одновременно 4 минных катера с полным минным вооружением. Один из этих катеров был с 20-футов[ой] миной Уайтхеда. Техника с того времени значительно ушла вперед, а паровые катера и миноносцы спускаются скверно по недостатку любви к этому делу, столь существенно важному.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, лл. 106—107. Подлинник.

№ 4

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПРОВЕДЕНИИ КОМАНДНЫХ ШЛЮПОЧНЫХ ГОНОК

№ 4

4 января 1896¹ г.

В течение лета 1895 г. эскадра Средиземного моря ни одного раза не находилась в таких условиях, чтобы могла состояться самостоятельная гонка. Предполагались гонки, общие для обеих эскадр, но и те по разным причинам не состоялись.

Вследствие вышесказанного заготовленные призы гонки остались в наличии.

Препровождаю одновременно с сим на броненосец «Император Николай I» — 3 приза, на кр[ейсер] 1 ранга «Адмирал Нахимов» — 3 [приза], [на крейсер 1 ранга] «Адмирал Корнилов» — 2 [приза], [на крейсер 1 ранга] «Рында» — 2 [приза], [на крейсер 2 ранга] «Разбойник» — 2 [приза].

Прошу гг. командиров, если они не встретят препятствий со стороны своего начальства, разыграть эти призы между шлюпками своего судна. Участие могут принять все офицеры корабля как заведующие шлюпками, так и не заведующие, причем желательно, чтоб призы достались не тем, кто будет на лучших шлюпках, а тем, кто лучше управляется. С этой целью надо сделать задание обойти известное число раз свое судно. Шлюпки лавируют на правом траверзе и по пушке спускаются под корму и обходят вокруг своего судна известное число раз, причем по

¹ 1 января 1896 г. С. О. Макаров был назначен и. д. старшего флагмана 1-й флотской дивизии Балтийского флота, но продолжал командовать эскадрой Средиземного моря в составе соединенных эскадр в Тихом океане и сдал эскадру только 7 января 1896 г. (см. документ № 96).

часам записывается, во сколько времени сделан этот обход. Шлюпкам, наименее ходким и хуже лавирующим, надо дать преимущество, назначив определенную скидку во времени, напр[имер], 5%, 10%, 15%.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, лл. 116 об.— 117.
Подлинник.

№ 94

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ
ГЛАВНОГО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ
ВИЦЕ-АДМИРАЛУ П. Н. НАЗИМОВУ ОБ ИСПРАВЛЕНИИ
МОРСКИХ КАРТ РУССКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

№ 837

12 декабря 1895 г.
Гонконг

Морякам, плавающим у наших берегов в Японском море, хорошо известно, что карты неверны и что им доверяться невозможно. Лично я убедился в неверности карт, когда, воспользовавшись плаванием на крейсере «Адмирал Корнилов» в сентябре сего года, пожелал пополнить промер между мысами Поворотный и Островной. Пеленги, проложенные на русской карте, до такой степени расходились между собой, что не было никакой возможности сделать хотя сносную прокладку пути для нанесения промера. К отчету приложена русская карта, на которой нанесены пеленги и видно их несовпадение.

Неверность карт может повести к весьма пагубным последствиям, и уже был случай крушения парохода «Кострома» только потому, что командир доверился карте. Плавание в этих местах вследствие туманов в высшей степени затруднительно, а отсутствие хороших карт усугубляет трудности.

Хорошие карты могли бы значительно улучшить условия плавания, и, сознавая это, Морское министерство уже пятнадцать лет держит описную партию, которая работает энергично, придерживаясь способов, выработанных нашими известными гидрографами, [такими] как Рейнеке, Манганари, Зарудный, Михайлов, Пушин и др[угие]. Способы эти весьма точны, причем основанием описи служит триангуляция, не уступающая в некоторых случаях по точности градусным измерениям. На «Витязе» я производил промер залива Петр Великий и при этом, определяя место по углам, имел случай убедиться, до какой степени точно нанесены на карту знаки, поставленные на островах, лежащих в этом заливе. Можно было безразлично брать какие угодно знаки — совпадение всегда получалось полное.

Достижение такой точности не может не отозваться на быстроте производства гидрографических работ, и действительно мы видим, что описная партия на Дальнем Востоке за время

своего существования дошла лишь до залива Америка, работая сравнительно в выгодных условиях, т. е. поблизости порта. Если и далее съемка пойдет триангуляционным способом с той же точностью, как прежде, то исправление карт обоих берегов Татарского пролива, Амурского лимана, всего Сахалина и хоть некоторой части Охотского моря едва ли может быть окончено ранее половины будущего столетия. Между тем судоходство у наших берегов усиливается, и трудность плавания заставляет командиров некоторых пароходов отказываться брать фрахт. Только много плававшие в этих местах люди решаются здесь плавать, опираясь больше на свою опытность, чем на те сведения, которые дают карты.

Достаточно взглянуть на карту Амурского лимана, чтобы убедиться, что южная половина его совершенно не имеет ситуации. Если прибавить к этому, что берег неверно нанесен, в чем я имею доказательство от командиров, много плававших в этих местах, то сделается очевидным, что человек малоопытный не сумеет распознать своего места и может потерпеть крушение. Примеров этому в Амурском лимане имеется сколько угодно.

На протяжении всего берега от Императорской гавани до залива Св. Владимир почти нельзя ни по чему запеленговаться. Туман разъясняется лишь на короткий срок, и в это время распознать берег решительно невозможно. Также нельзя довериться и обсервованным широтам и долготам, ибо берега нанесены неверно. У бухты Св. Владимира неверность русской карты простирается до 8 минут по долготе. На английской карте № 2405 сказано, что западный берег следует считать от 2 до 9 миль к W. Между тем, как видно из прилагаемой к отчету сравнительной карты очертания берегов, таковой у [бухты Св.] Владимира на английской карте показан более к W, чем следует, и его надо бы было переставить к O на 3¹/₂ минуты, а не к W, как то говорится на карте № 2405.

Неверность карт порождает еще одно неудобство, а именно, лишает возможности производить промер, столь необходимый в этих местах для успешного плавания во время туманов. Для нанесения промера нужно определиться по берегу, между тем именно этого-то сделать и невозможно. Хороший промер дал бы возможность и в туман приближаться к порту настолько, чтобы при первой возможности и вообще, пользуясь большей ясностью берегов, войти в порт. При отсутствии промера командиры судов должны останавливать ход на большом расстоянии от берегов, и надо поговорить с ними, чтобы убедиться в их справедливых жалобах на неверность карт и проистекающие от сего задержки в плавании.

Желая принести посильную пользу гидрографии здешних мест, я предложил начальнику соединенных эскадр свои услуги для производства морской съемки берега между мысом Поворотным и заливом Св. Владимира, я имел в виду не только пользу

гидрографии вообще, но и учебную цель. Упразднение корпуса штурманов заставляет флотских офицеров особенно тщательно вникать во все подробности штурманского дела. Между тем, паровые переходы, которые теперь суда делают, так коротки, что практика штурманского дела весьма недостаточна, и потому флотский офицер, назначенный на штурманскую обязанность, может оказаться без достаточной опытности. Если он попадет и к командиру, малоопытному в распознавании берегов, то в управлении судном будут делаться грубые ошибки, которые могут иметь гибельные последствия. Уменьше брать высоты и определять широту и долготу в море нельзя признать за главное штурманское дело, и, во всяком случае, уменьше это легко достижимое. Главное же дело состоит в умении ориентироваться при распознавании берегов и уметь антретно¹ определить свое место. Также весьма важно по глубинам дать себе ясный отчет в том, что есть вероятность встретить опасность, не нанесенную на карту, и где такой опасности нет. Старые опытные штурмана были драгоценны для командиров именно в этом отношении. Опытность эта неоцененна, и за недостатком в количестве плаваний ее следует приобретать участием в съемках. Офицер, который срисовывает берег или который стоит при пеленговании и помогает пеленгующему запоминать временные названия пеленгуемым точкам, равно как и все другие участники, приобретают многое, что при дальнейшей службе на миноносках и на больших судах им очень пригодится, а в военное время, когда каждый момент дорог, люди эти будут иметь огромное преимущество над неопытными.

Кроме вышеупомянутых мотивов, я имел в виду еще один, а именно, мне хотелось проверить, в какой степени справедливо сложившееся убеждение, будто морская съемка дает результаты столь ненадежные, что им почти нельзя довериться. Убеждение это сложилось, вероятно, в то время, когда употребляли компасы без пель-кругов с тяжелыми картушками, которые застаивались, и когда не было еще призм для точного отсчета пеленга. Подполковник Бабкин, делавший съемку в 1860 г., имел в своем распоряжении железную шхуну «Восток» очень маленького размера с компасами, девиация коих не была уточнена. Шхуна имела слабую машину, и помещение на ней было крайне ограниченное.

Условия, при которых производилась мной морская съемка с броненосца «Император Николай I», совершенно непохожие на те, в которых работал подполковник Бабкин. Главнейшие причины, уменьшавшие точность работ, устранены, а потому, несмотря на полную неопытность в описных работах всех их участников, начиная с меня самого, результат получился довольно благоприятный. Достаточно взглянуть на рабочую карту, чтобы видеть, что места предметов, которые возможно было точно пеленговать, получились весьма удовлетворительно. Дело, собст-

¹ То есть приближенно.

венно, не в величине корабля, и я вполне убежден, что и со шхуны «Тунгуз» можно сделать хорошую морскую съемку, если у компасов уничтожить должным образом девиацию. Для съемки надо, во всяком случае, выбирать тихую погоду, а при этом шхуна «Тунгуз» может держать ход вполне равномерно и не будет качаться.

Видимо, что в прежнее время Главное гидрографическое управление имело намерение исправить наши карты посредством морских съемок, и с этой целью были командированы первоначально лейтенант Старицкий, а потом лейтенанты Онацевич и Елагин, которые и определили астрономические пункты в различных местах побережья. Пункты эти, по всей вероятности, должны были служить основанием для последующих съемок, но так как таковые не начались, то и астрономические пункты, определенные Старицким и Елагиным в 1865—73 гг., по сие время почти не получили практического применения.

Произведенная мною съемка¹ вполне убедила меня в том, что карты наших берегов на Дальнем Востоке могут быть исправлены в очень сравнительно короткий срок. Для этого необходимо избрать судно и назначить его специально к этой цели. Размеры судна и его морские качества не так важны, как личные качества командира этого судна, который должен быть вместе с сим начальником описной партии. Во всех иностранных флотах это так, и только при этом условии можно рассчитывать на успех работ. Я лично видел в 1888 г. работу, исполненную в 3-недельный срок английским описным судном «Rambler» под командою капитана Моог, и был поражен размерами работы. Съемка и весьма подробный промер охватывали весь залив Вруни на острове Борнео. Результатом этой трехнедельной работы было значительное исправление карт № 1669 и 2109 и новая карта № 2134.

«Rambler» по окончании съемки зашел в Манилу, чтобы связать определенные долготы с этим пунктом. Я видел уже почти законченную отчетную карту, над которой работали пять (5) съемочных лейтенантов. Командир извинился передо мной, что не мог мне сделать визита в первый день, ибо должен был поспешить на берег, чтобы возможно скорее лично взять высоты для поверки своих хронометров. Судно должно было простоять неделю, чтобы офицеры и команда отдохнули, и затем предстояла новая работа.

При таких условиях работа идет успешно, и только благодаря этому английские гидрографы, число коих весьма ограничено, успевают составлять и улучшать карты всех морей.

¹ Рапорты С. О. Макарова С. П. Тыртову с детальным описанием хода гидрографических работ, произведенных под его руководством на крейсере «Адмирал Корнилов» и броненосце «Император Николай I» в сентябре — октябре 1895 г. см. в ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, лл. 303—310, 319—324.

Если действительно будет назначено судно к морской съемке берега, то оно должно начать с определения астрономических пунктов по берегам. Для морской съемки полезно иметь пункты через каждые 20—30 миль, т. е. чтобы видеть берег от одного пункта к другому. Старицкий и Елагин, пользовавшиеся случайными судами, определили широты и долготы пунктов, расположенных внутри бухт. Промерная партия должна опираться на пункты Старицкого и Елагина для проверки своих хронометров, но выбирать для своих определений пункты, видимые с моря. Можно вполне ограничиться точностью, которую дают соответствующие высоты, взятые секстаном.

Елагин определил широту и долготу флагштока при доме начальника морской части в гавани Тихая пристань из нескольких рейсов с точностью до 0,4', т. е. до 7' сажен, между тем, когда лейтенант Небольсин съехал, чтобы поверить наши хронометры, то флагштока не оказалось и никто из местных жителей не мог указать, в каком доме жил начальник морской части. К чему же послужила особенная точность?

Пока наблюдатели делают наблюдения и строят знаки, с судна могут закрашивать на выдающихся местах берега пятна и срисовывать контуры берегов и мест, выбранных для окраски. Весну и раннее лето можно считать удобным временем для этой подготовительной работы, так как туманы не всегда препятствуют брать высоты солнца в искусственный горизонт. Работу легко окончить на протяжении от залива Св. Владимира до Де-Кастри в 2—3 месяца. Август и сентябрь можно посвятить съемкам берега и промеру и в один год совершенно окончить всю работу, необходимую для издания новых карт берега от залива Св. Владимира до Де-Кастри.

Съемка, произведенная с броненосца «Император Николай I» на протяжении 140 миль, требовала всего 4 рабочих дня. Обработка заняла четырех человек, считая и меня в том числе, в продолжение 50 дней. Из этого числа надо выключить 10 дней, во время которых корабль был в море и офицеры не работали. Продолжительность обработки должна быть объяснена нашей неопытностью, ибо при съемке мы собрали много посредственного материала, тогда как предпочтительно иметь исключительно хороший материал, хотя бы и не в большом количестве. Срисовывание берегов делалось нами неправильно, а именно, без соблюдения горизонтального и вертикального масштаба, а также молодые художники забегали вперед, а не рисовали по траверзу, как того от них требовали. Все это замедлило разбор материала. К числу недостатков нашей работы надо отнести отсутствие фотографии, которой при съемке надо пользоваться в самом широком размере. Я бы считал, что надо иметь три аппарата установленных так, чтобы один снимал лишь по траверзу, другой вперед, а третий назад. Объектив сделать неподвижным и изучать аппарат по отношению к угловым величинам, так чтобы

с рисунка можно было снимать и горизонтальные, и вертикальные углы. Фотографией теперь широко пользуются и в геодезии, и в астрономии. Коллекция фотографий позволит правильно навести ситуацию берега и даст много драгоценных указаний, которыми можно воспользоваться при составлении карты и описании подробностей берега.

Я вполне уверен, что если бы мне пришлось повторить работу, сделанную с броненосца «Император Николай I», и я имел бы в своем распоряжении опытного чертежника, то обработка материала не заняла более двух недель времени.

В заключение позволю себе сказать, что если действительно будет назначено описное судно и поведут работу упрощенными способами, то в краткий срок флот получит карты всего нашего берега, вполне удовлетворительные для мореходных целей. Если же на этих картах некоторые детали береговой черты будут не вполне точны, то это несущественно, ибо карта главным образом должна давать возможность в туман по глубинам приблизиться к месту назначения и во всякое время плавания, когда разъяснится туман, быстро распознать берег, чтобы безошибочно определить по пеленгам место корабля на карте. Большого пока от карты требовать не следует.

Находящиеся в настоящее время в употреблении карты неверны, пеленги, проложенные на них, как видно из прилагаемой к отчету русской карты с промером у мыса Поворотного, не сходятся, а вследствие этого нет никогда уверенности в своем месте, даже когда погода совершенно ясная, что в начале и середине лета бывает как редкое исключение.

Контр-адмирал С. Макаров

Революция помощника начальника Главного гидрографического управления генерал-майора К. И. Михайлова: «Опись берегов манджурского и сахалинского и предполагалось делать с судна, но, к сожалению, до сих пор не имелось судна, специально назначенного для гидрографических работ. Есть надежда, что в недалеком будущем для этих работ будет реставрирован транспорт «Ермак».

К. Михайлов»

ЦГАВМФ, ф. 404, д. 3163, лл. 1—7. Подлинник.

№ 95

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПОМОЩНИКУ НАЧАЛЬНИКА
ГЛАВНОГО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ
ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ К. И. МИХАЙЛОВУ ОБ ИЗДАНИИ
СОСТАВЛЕННЫХ ИМ КАРТЫ И ОПИСАНИЯ
БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ И О СВОЕМ ЖЕЛАНИИ
ЗАВЕРШИТЬ РАБОТУ ПО СЪЕМКЕ И ПРОМЕРУ
ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА**

[Января 1896 г.]

Многоуважаемый Константин Иванович.

Заканчивая мой отчет о съемке берега между мысами Поворотный и за[ливом] Св. Владимира, я торопился, ибо день отъезда к[апитана] 2 р[анга] Руднева был уже назначен. Случайно

остались не приобретенными к делам несколько рисунков и, так как они всегда полезны при разборе дела, то я проставил на них все данные и наклеил их совершенно так же, как все предыдущие. Покорнейше прошу приложить их к другим рисункам, посланным мною при отчете¹.

Нужно ли мне говорить, что участь моей работы меня крайне интересует, и, разумеется, лучшей наградой за труд было бы издание представленной мною карты как она есть. Если ее начать изменять, то тогда выйдет еще хуже. Разумеется, карта эта далека от совершенства, но на ближайшее время она удовлетворит потребности, и, разумеется, лучше теперь затрачивать силы съемки на продолжение работы, чем на улучшение того, что сделано мною.

Также был бы благодарен за издание составленного мною описания берега и рисунков к нему и был бы очень благодарен, если бы текста не изменяли, если же надо что дополнить, то пусть это сделают подстрочным примечанием, прибавив, чье это примечание. У всех английских лоций описание, делаемое съемщиком, приводится без всякой перемены и оставляется на ответственности составителя его; только у нас не сохраняют имена тех, кто дает наставления, откуда выходит, что мореплаватель не знает, составлено ли наставление то человеком опытным или оно взято из записной книжки мичмана.

Я говорю обо всем этом потому, что, как вы помните, был уже случай со мной. Я, сделав промер залива Петр Великий, дал наставление, как по глубине в тумане приблизиться к берегу. Затем, когда карту издали, я увидал, что мое наставление совершенно исказили, и тогда я обратился к вам, и вы велели все оставить или, вернее, переделать, как я проектировал. Многие командиры мне говорили, что они пользовались моим наставлением, между тем на вновь изданной карте залива Петр Великий наставления этого нет. Вероятно, кто-нибудь нашел его ненужным, и уже, разумеется, не по просьбе плавающих командиров оно стерто.

В вашем письме, т. е. в моем предыдущем письме к вам, я говорил, что я с удовольствием взял бы на себя съемку берега. Я это говорю не шутя. Разумеется, меня, вероятно, скоро отзовут, но если мне не предстоит назначения на это лето, то можно было бы, образовав съемочный отряд, присоединить к нему все съемочные силы Владивостокского порта и, начав 15 апреля кампанию, окончить к осени всю работу по съемке и промеру как W, так [и] O берега Татарского пролива. Ранняя весна и поздняя осень очень благоприятствуют съемке, а летом можно во время тумана приотдохнуть.

С глубоким уважением и пр[очее],
готовый к услугам С. Макаров

¹ См. документ № 94.

Резолюция К. И. Михайлова: «Доложить по картографической части.

29 января.

К. Михайлов

Резолюция П. Н. Назимова: «Заметку для мореплавателей к карте № 1282 напечатать в редакции, предложенной адмиралом Макаровым, без изменений¹.

5 февраля.

П. Назимов.

ЦГАВМФ, ф. 404, д. 3163, лл. 14—17. Автограф.

№ 96

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА В СВЯЗИ С ПОЛУЧЕНИЕМ ИМ НОВОГО НАЗНАЧЕНИЯ И ОТЪЕЗДОМ В РОССИЮ²

№ 6

7 января 1896 г.

Предлагаю командиру эскадренного броненосца «Император Николай I» по съезде моем 7 января спустить мой флаг*.

С этого времени суда вверенной мне эскадры: броненосец «Император Николай I», крейсера 1 ранга «Адмирал Нахимов» и «Адмирал Корнилов» поступают в эскадру Тихого океана.

Пользуюсь этим, чтобы с удовольствием вспомнить некоторые случаи из минувшего плавания.

Вспоминаю быстрое изготовление и уход из Пирея крейсера 1 ранга «Владимир Мономах», быстрый переход из Средиземного моря в Тихий океан эскадренного броненосца «Император Николай I» и общую работу по изготовлению весной минувшего года судов эскадры для военных действий, когда все чины от командира до матроса работали с замечательным увлечением. Обратное плавание в Средиземное море крейсеров «Рында» и «Разбойник» по своей быстроте также заслуживает не малого внимания.

Не могу не вспомнить с удовольствием нескольких дней моего плавания на крейсере «Адмирал Нахимов», его замечательную стрельбу во время эскадренного упражнения в октябре минувшего года, а также лихой маневр броненосца «Император Николай I» при спасении 5 человек, снесенных волной во время перехода из Чифу в Йокогаму.

Суда вверенной мне эскадры оставили в минувшем 1895 году следы своего пребывания на Дальнем Востоке в виде описей и промеров. Наиболее обширная работа принадлежит броненосцу «Император Николай I», с которым я сделал морскую съемку берега от мыса Поворотного до залива Св. Владимира на расстоя-

¹ Карта и заметки для мореплавателей, составленные С. О. Макаровым, были изданы Главным гидрографическим управлением в 1896 г.

² См. примечание к приложению № 4 к документу № 93.

нии 140 миль. Затем, во время плавания моего на крейсере «Адмирал Корнилов», удалось значительно пополнить промер в Лаперузовом проливе и между мысами Поворотный и Островной, а также собрать богатый материал по гидрологии Лаперузова пролива. С крейсера «Адмирал Нахимов» произвели довольно обстоятельную работу по исправлению карты у бухты Гензан.

Расставаясь с судами вверенной мне эскадры, я сердечно благодарю гг. командиров судов и офицеров за их службу под моим начальством и прошу передать молодцам матросам мое искреннее спасибо за их прекрасное поведение и лихое усердие во всех работах.

Также сердечно благодарю чинов моего штаба лейтенантов кн. Долгорукова и Зилотти, в которых я нашел усердных и умелых работников.

Контр-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 544, д. 18, лл. 117—118. Подлинник.



РАЗДЕЛ ЧЕТВЕРТЫЙ



**С. О. МАКАРОВ —
СТАРШИЙ ФЛАГМАН
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА**

1896 — 1899 гг.



№ 97

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ¹ НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО
МОРСКОГО ШТАБА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ О. К. КРЕМЕРУ
С ЗАМЕЧАНИЕМ ПО ПРОЕКТУ ИНСТРУКЦИИ
ДЛЯ ПЛАВАНИЯ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ
В КАМПАНИЮ 1896 г. *

5 апреля 1896 г.

Милостивый государь Оскар Карлович.

Присланные вашим превосходительством проекты инструкций и программы плавания для Практической эскадры ² я просмотрел и при сем имею честь возвратить их обратно.

Прошу позволения сделать одно лишь замечание по поводу инструкции, а именно: относительно хода под половинным числом котлов.

Практические плавания так коротки, что если мы не будем требовать от наших машин большого хода, то во время кампании нам не удастся ни приобрести должных познаний по механической части, ни проверить исправность машин. В интересах службы полагал бы полезным выпустить этот пункт и предоставить командующему эскадрой в этом отношении полную свободу.

Пользуюсь случаем просить ваше превосходительство принять уверение в совершенном уважении и преданности

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, л. 12. Подлинник.

¹ См. комментарий к документу № 96.

² Документ не публикуется; в проектах инструкции и программы определены задачи учебного плавания Практической эскадры. (См. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, лл. 13—22).

**ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА О ТИПЕ СУДОВ
ДЛЯ РУССКОГО ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА
И О НЕОБХОДИМОСТИ ОДНООБРАЗИЯ В СУДОВОМ
СОСТАВЕ ФЛОТА**

29 апреля 1896 г.

Записку вашего император[ского] высочества «О необходимости усиления состава русского флота в Тихом океане»¹ я прочитал несколько раз с величайшим интересом. В записке этой собраны в таблицы различные данные, которые облегчают составление ясного суждения о рассматриваемом вопросе. Кроме того, в той же записке в тексте систематично изложены мотивы, послужившие к выводу заключения, и, таким образом, читающему облегчен труд разобраться в весьма сложном вопросе. В записке, однако же, затронуты некоторые вопросы государственной важности, и для правильного решения их надо было бы иметь все данные, которые послужили вашему императорскому высочеству для ваших заключений.

Так, ваше высочество предлагаете все вновь строящиеся в Балтийском море суда направлять в Тихий океан; следовательно, принципиально решен вопрос, что в Балтийском флоте можно обойтись всем тем, что было построено до 1880 г. Правильно ли этот вопрос решен или нет, я сказать не могу, ибо для этого надо рассмотреть общие планы наших действий против западных держав. Если допустить, что вопрос этот решен правильно, то я не вижу никаких причин, которые могли бы помешать постройке судов в той последовательности, в которой ваше высочество это предполагаете, и уверен, что при умелом руководстве и должных ассигновках можно построить столько, сколько вы изволили преднаметить.

Если часть строящихся в Балтийском море судов надо оставить здесь, то размеры кораблестроения следует соответственно увеличить. Комиссия флагманов и некоторых командиров, об-

¹ В 1895 г. в кн. Александром Михайловичем (капитан 2 ранга, старший офицер эскадренного броненосца «Сисой Великий», издатель справочника-ежегодника «Военные флоты иностранных государств») была представлена Николаю II докладная записка, в которой доказывалось, что наиболее вероятным противником России на море в ближайшем будущем является Япония и что война между ними начнется в 1903—1904 гг. по окончании строительства японского флота в соответствии с новой строительной программой. Исходя из этого, он предлагал свой проект программы судостроения для русского флота. Его записка и проект были отпечатаны под названием «Соображения о необходимости усилить состав русского флота в Тихом океане» (СПб, 1896, 93 с.) и разосланы для обсуждения. Публикуемый документ представляет собой отзыв С. О. Макарова на эту записку и проект судостроительной программы.

суждавшая в Чифу вопрос о наших силах на Дальнем Востоке, высказала предположение, что наши силы поставлены в более тяжелые условия, чем силы японского флота, и потому нам надо иметь на Дальнем Востоке флот по крайней мере на 20% больше, чем флот Японии¹.

Ваше высочество исчисляете потребные на постройку кредиты. Я не имею в своем распоряжении данных для проверки всех цифр, но хотел бы обратить внимание ваше лишь на один предмет. При заказе корабля надо заказывать для него два комплекта боевого снабжения. Эти два комплекта для «России» обойдутся не менее 1 200 000 р[уб.]. Между тем стоимость всего артиллерийского и минного вооружения судов типа «Россия» исчисляется вашим высочеством в 1 074 000 руб. Очевидно, боевое снабжение в расчет не введено, а оно составляет от 10% до 20% общей стоимости корабля, так что на него надо вводить особое ассигнование, если хотим, чтобы у готового корабля было готовое боевое снабжение.

По остальным вопросам, касающимся собственно исполнения программы постройки, также весьма трудно оспаривать доводы вашего высочества, не имея данных, чтобы судить о том, достаточно ли два новых элинга или нет, но машиностроительный завод, о котором упоминает ваше высочество на той же стр. 17², видимо, крайне нужен, ибо в последнее время пришлось много машин заказывать за границей. По отношению к машиностроительному заводу я думаю, что он должен быть частный, т. е., лучше сказать, я думаю, что надо каким-нибудь путем привлечь один из хороших частных механических заводов к машиностроению, а не создавать нового казенного.

Я позволю себе более подробно коснуться собственно типа судов. Этим вопросом я занимался подробно, и результаты моих исследований были опубликованы мной в 1894 г. в статье «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». С тех пор я командовал отрядом испытывавшихся судов и боевой эскадрой, которая готовилась к делу, так что многое вновь обсудил. Я видел некоторых участников японо-китайской войны и видел повреждения на некоторых судах, бывших в деле. Кроме того, готовя свою эскадру к бою, я принялся составлять инструкции моим командирам и теперь из этих инструкций готовлю тактику, т. е. наставление о наилучшем пользовании судами в бою.

Все вышеперечисленные условия моей службы с 1894 г. ставили меня в близкие отношения к вопросу о типе судов, и я неоднократно вдумывался в это дело, чтобы придти к верному заключению.

¹ См. документ № 91.

² Макаров ссылается на страницы вышеназванного проекта в. кн. Александра Михайловича.

Ваше высочество полагаете к числу строящихся судов добавить 2 броненосца типа «Пересвет» и «Ослябя» и следующее число крейсеров:

	Число	Водоизмещением:	
		каждого	всех
Броненосных крейсер[ов] типа „Россия“	3	12 300	36 900 т
Броненосных крейсер[ов] нового типа	10	8 000	80 000 „
Бронепалубных крейсеров типа „Светлана“	2	6 630	13 260 „
Крейсер[ов] 1 ранга типа „Иошн[о]“	2	4 800	9 600 „
Минных крейсеров эскадрен[ного] типа	17	2 000	34 000 „
Минных крейсеров прибреж[ной] обор[оны]	4	1 000	4 000 „
Итого . . .	38		177 760 т
Среднее водоизмещение			4 600 „

38 крейсеров, предлагаемых вашим высочеством к постройке, не предназначаются лишь для разведочной службы. Они будут освещать местность, но когда выяснится, что неприятель вышел со всеми своими силами и надо разбить его, то адмирал должен будет воспользоваться всеми своими силами, чтобы или иметь самому преимущество в силе, или уменьшить таковое у неприятеля. Таким образом, в решительную минуту, от которой будет зависеть весь успех кампании, адмиралу придется ставить в линию все свои суда, и не явится ли тогда разнообразие типов неудобством? Не будет ли лучше в решительную минуту иметь 38 судов не шести различных величин, а одной и той же величины, так чтобы иметь более однородности в движении и более ровности во всех частях боевой линии?

Я лично стою за однообразие в размерах судов, и мотивы мои изложены в книге «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». Суда неброненосные принято теперь называть крейсерами, но правильнее делить суда не на броненосные и крейсера, а на броненосные и неброненосные. На каждую тонну брони при условии большого хода надо прибавлять 4,1 тонн водоизмещения (§ 125). Поэтому, если судно в 8 тыс. тонн несет 1200 тонн вертикальной брони, то оно имеет 5000 лишних тонн водоизмещения, т. е. скорость этого судна, район его действия и ход будут соответствовать судну в 3000 тонн без брони, полагая, что артиллерия этого судна составляет тот же процент от его водоизмещения, как и у большого.

Посмотрим, однако, в какой мере вертикальная броня делает судно неуязвимым и более выносливым в бою. Сражение при Ялу, в котором суда без вертикальной брони разбили суда

с вертикальной броней, объясняется как доказательство, что вертикальная броня сделала свое дело, но я лично осматривал самым подробным образом броненосец «Чен-Иен» и убедился, что броня не была пробита потому, что по ней стреляли чугунными снарядами. Самая толстая броня «Чен-Иен» 14 дм, но так как она железная, то пробьется 6-дм орудием даже при броневой снаряде посредственного качества. При бездымном порохе 6-дм пушка на полигоне пробьет 16¹/₂-дм железную броню.

Новые японские броненосцы в 15 т[ыс.] тонн бронируют по ватерлинию 9-дм гарвеевской броней. 10-дм даже гарвеевская броня на полигоне пробивалась насквозь 6-дм снарядом с магнитным приспособлением под углом 7° к нормали при скорости 2340 фут. Начальная скорость наших новых патронных орудий принята 2600 фут., а так как броня у японцев лишь 9-дм, то надо думать, что 6-дм орудия даже на достаточных дистанциях будут пробивать ее. Что касается 6-дм гарвеевской брони, то 3 плиты разных заводов, испытывавшиеся на полигоне в 1894 г., были пробиты 6-дм снарядами под углом в 25° при скорости в 1600 фут. На основании этих опытов можно сказать, что при обыкновенных условиях боя почти каждый 6-дм снаряд пробьет эту броню.

Говорят иногда, что японская артиллерия не могла заставить замолчать артиллерию двух китайских броненосцев. Действительно, на броненосце не были подбиты 4 орудия, стоящие за броней, но также надо сказать, что не были подбиты и все остальные орудия, не прикрытые броней. Я сам видел, что и 6-дм и все мелкие орудия остались целыми. Так что сражение при Ялу нельзя признать как доказательство пользы брони, а как доказательство негодности старых чугунных снарядов.

Броня действительно может оказать пользу, но для этого она должна быть толста, и ею должен быть покрыт весь броненосец.

По отношению к броненосцам я в § 127 вышеназванной статьи сказал, что «надо придерживаться типа мониторов, т. е. поставить броню по всей ватерлинии, иметь 3—4 фута надводного борта, бронированные башни для орудий и ни одной небронированной надстройки. Такой корабль может иметь достаточно толстую броню, чтобы быть почти неуязвимым от снарядов, и, кроме того, в него будет трудно попасть, ибо он едва возвышается из воды».

Прилагаю к сему вырезку из газеты «Moniteur de la flotte» от 29 февраля сего года «A bas les superstructures»¹. В этой статье категорически высказывается против надстроек, т. е. говорится то самое, что я высказал в 1894 г. Сражение при Ялу не показало вреда от надстроек, потому что японцы употребляли снаряды или неснаряженные, или снаряженные очень дурно. Один лишь китайский 12-дм снаряд разорвался хорошо, и при этом

¹ «Долой надстройки» (франц.)

на «Матсушима» было убито 53 человека и ранено 58. В бытность мою главным инспектором морской артиллерии я очень много занимался вопросом о снаряжении снарядов и видел, что такое хороший разрыв снаряда. Надо видеть опыт, чтобы иметь ясное представление о силе разрыва снаряда. Нет ничего легче, как повторить такой опыт. Он наглядно покажет, какая страшная потеря в людях происходит от действия осколков и силы звука.

Опыты на полигоне с разрывом снарядов привели меня к убеждению, что потеря в людях у орудий, стоящих в батарее, будет значительно больше, чем у орудий, стоящих на верхней палубе. Вот одна из главных причин, почему я считаю, что большие суда непрактичны. У судна в 8000 тонн на верхней палубе недостаточно места для установки всей его артиллерии, а в батарее, по моему мнению, ставить пушки опасно. Броня в 4 дюйма, даже если она гарвеированная, может быть пробита фугасным снарядом кованой стали, и, следовательно, броня эта не защищает прислугу ни от бронебойного разрывного снаряда, ни от фугасного, когда таковые будут выдвигаться должным образом. Броня Круппа еще не известна, а потому все мои соображения относятся к прежним опытам.

Полагаю, как и высказано мной в статье «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов», что надо строить неброненосные суда в 3000 тонн и иметь у них всю артиллерию на верхней палубе. Прежде я полагал поставить на эти суда по одному 12-дм орудью и пять 6-дм, но так как теперь принято даже на первоклассных броненосцах не делать броню толще как в 9 дм, то достаточно ограничиться 10-дм калибром, увеличив на экономии в весе мелкую артиллерию. «Эсмеральда» в 2967 тонн, построенная в 1883 г., имела два 10-дм орудия, шесть 4,7-дм орудий, 18 узлов хода и 600 тонн угля. Машины и корпус теперь делаются настолько легче, что не встретится никакого затруднения построить судно гораздо более сильное и ходкое, чем «Эсмеральда».

Существует предположение, что малые суда при бурной погоде более теряют ход, чем большие, но потеря хода зависит не столько от величины, сколько от вида судна, и история, когда «Resolution» в 14 500 [тонн] бедствовал от качки, а «Gleaner» в 750 тонн продолжал путь, еще у всех в памяти. Надо давать носу судна вид такой, как на миноносцах, а большую 10-дм пушку поставить на корме. Наружный борт не должен иметь никакого выступа, чтобы вода по нем скользила. Большой район действий надо достигать вспомогательными двигателями (§ 9 и 96 той же статьи).

Вследствие всего сказанного выше я полагаю, что боевые суда должны быть все одинаковые, в 3 тысячи тонн, и что каждое судно должно в свою очередь нести разведочную службу и в свое время, так сказать, отдыхать в кордебаталии.

Если мы остановимся на одном размере, то, улучшая понемногу одно судно после другого, мы придем к практичному и удобному виду судна. Каждый офицер и командир будет знать свое судно, и у адмирала в руках будет однородная и удобная к управлению эскадра, не нуждающаяся в чрезвычайно глубоких рейдах. На 177 760 тонн общего водоизмещения можно иметь огромный флот в 59 боевых кораблей, годных на всякие военные нужды.

Петр Великий со своим практическим умом прямо решил, что наша сила в галерах, а не в гигантах. Полагаю, что если бы он восстал, то не одобрил бы заморских гигантов в 15 тыс. тонн, которые, подобно «Викторин», могут пойти ко дну от первого укола тарана или взрыва мины.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 110, лл. 1—19. Черновой автограф.

№ 99

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ
МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ВИЦЕ-АДМИРАЛУ П. П. ТЫРТОВУ О НЕОБХОДИМОСТИ
УСКОРЕНИЯ РАЗВОДКИ ПАРА И УСТРОЙСТВА
ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ ПОДОГРЕВАНИЯ ВОДЫ
В КОТЛАХ ***

№ 160

21 мая 1896 г.
Транзаундский рейд

Милостивый государь Павел Петрович.

Морской технический комитет при отношении от 25 апреля за № 1247 препроводил правила об уходе за котлами. Из правил этих видно, что даже при нагретой в котлах воде разводка пара должна производиться не менее как в течение 4 часов.

На некоторых судах имеются приспособления, посредством которых можно не только подогреть воду в котлах, но и поднимать давление пара до 40—50 фунтов. Котел с таким давлением пара без огня в топках можно сравнить с котлом, приспособленным для нефтяного отопления и имеющим погашенную форсунку. При нефтяном отоплении форсунки зажигаются моментально, и, таким образом, котел моментально подвергается действию полного пламени. Ввиду того что такое быстрое зажигание огня не признается вредным для котлов, прошу вас лично вникнуть в это дело и не отказать мне в разъяснении, надо ли считать вредным быстрое разжигание угля в котле, уже имеющем давление пара и прогретом во всех своих частях. При этом считаю долгом присовокупить, что уголь скорее как в 5 минут разжечь невозможно, а нефть разжигается в 1 секунду, и потому, если допускается у котла, имеющего пары, моментально зажигать и тушить нефтяные остатки, то, безусловно, должно быть допущено быстрое разжигание угля.

Также считаю долгом доложить вашему превосходительству, что когда в Чифу была собрана эскадра и стали готовиться к войне, то почувствовалась большая потребность в угле. Оказывается, что лишь у немногих судов были устроены приспособления для подогревания воды в главных котлах и в котлах паровых катеров, между тем при условиях готовности суда с устройством требуют ежедневно в десять раз меньше угля, чем суда, не имеющие этих ничтожных приспособлений. Посему прошу ваше превосходительство, не признаете ли возможным ввести правило, чтобы на всех судах устраивались приспособления как для подогревания воды в главных котлах, так и для подогревания воды в котлах паровых катеров.

Благоволите не отказать в ответе на настоящее письмо¹.

Прошу принять уверения в совершенном моем почтении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части,
1896 г., ч. 1, л. 550. Подлинник.

№ 100

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О РЕЗУЛЬТАТАХ СМОТРА СУДОВ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ²

№ 63

30 мая 1896 г.

Произвел смотр судам вверенной мне эскадры и нахожу, что команды имеют бодрый и здоровый вид. Выправку людей вообще похвалить нельзя, это больное место всех наших судов, что же касается чистоты, то броненосцы «Петр Великий» и «Гангут» представлялись в образцовом порядке. На обоих этих судах особенно хороши все нижние отделения; те же места, где находится команда, на всех судах не особенно хороши вследствие того, что

¹ 3 июня 1896 г. С. О. Макарову было сообщено механической частью Морского технического комитета, что «так как правила ухода за котлами имеют главнейшей целью сбережение их на возможно более продолжительные сроки службы, то во всех тех случаях, когда заранее предвидится время вступления судна под пары, прибегать к скорой разводке пара, при которой даже и с нагретой водой части котла от быстрого изменения температур, несомненно, подвергнутся вредным натяжениям, не представляется никакой надобности». Что же касается до подогревания воды в котлах, то Макарову было сообщено, что необходимые для этого приспособления предусмотрены при составлении спецификаций, а по вопросу подогревания воды в котлах паровых катеров у Макарова было запрошено его мнение о возможности наполнения этих котлов подогретой водой из главных котлов. (ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части, 1896 г., ч. 1, лл. 545об.—546.) На все эти вопросы Макаров ответил письмом от 7 июня 1896 г. — см. документ № 102.

² С. О. Макаров еще 5 февраля 1896 г., будучи старшим флагманом 1-й флотской дивизии, был назначен командующим Практической эскадрой Балтийского моря, которая начала кампанию 10 мая 1896 г.

их вообще трудно поддерживать в чистоте у судна, только что начавшего кампанию.

На броненосце «Адмирал Лазарев» пробовал непроницаемость верхнего дна в отделении № 11, и оказалось, что непроницаемость эта хороша. На всех судах брашпили и рулевые машины действовали хорошо, что же касается действия башенных машин на броненосцах «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Чичагов», то с ними надо еще поработать. Центробежные помпы на обоих этих судах не взяли воды с верхнего дна машинных отделений. Нужно добиваться, чтобы этот недостаток был устранен. Эжекторы взяли прекрасно. На броненосце «Адмирал Чичагов» по пожарной тревоге все помпы действовали прекрасно. Был очень рад увидеть на броненосце «Адмирал Лазарев» самодельный семафор, сделанный судовыми средствами в очень короткий срок, для меня это служит хорошим доказательством отзывчивости судна к требованиям начальства; отзывчивость полезна во всех отношениях на военном корабле.

Лично благодарил как командиров, так и офицеров и команду всех судов. Видно дружное усилие всех гг. офицеров, чтобы привести корабли в должный вид по всем частям.

Будущие смотры буду делать внезапно в дневное или ночное время и надеюсь, что они доставят мне случай еще раз благодарить за работу.

Объявляю к руководству следующие общие мои замечания:

1) Нижние чины должны иметь молодцеватый вид, и лучшим средством для этого может служить добрый пример со стороны гг. офицеров.

Чтобы достигнуть в этом отношении хороших результатов, нужно пользоваться каждым случаем, дабы поправить нижних чинов. В особенности полезно в этом отношении обращать внимание на караул и, поправив людей перед 8 часами, проделать с ними ружейные приемы, так чтобы можно было командиру похвалить караул за выправку.

Также необходимо пользоваться воскресным осмотром команды, чтобы поправлять нижних чинов, и требовать от унтер-офицеров, чтобы они считали наружный вид нижних чинов своим делом.

При осмотре обращать внимание на следующее:

а) Правильная постановка головы и взгляд. Начальник судит о людях по их взгляду, а не по новизне их рубашек, и можно одеть старое платье и иметь молодцеватый вид.

б) Пятки держать вместе. Гг. офицеры не должны позволять, чтобы нижние чины, отдающие им честь, не говоря уже о стоящих во фронте, держали пятки не вместе. Это есть коренное правило стойки.

2) На некоторых судах патроны часовым не розданы. Следует придерживаться существующих по этому поводу правил.

3) Заметил, что койки на некоторых судах скатаны не одинаковой длины. Полезно установить образец скатывания койки и не допускать, чтобы нижние чины скатывали их иначе, как по установленному образцу.

4) Обращаю особенное внимание на то, что некоторые предметы не закреплены должным образом. Вероятно, и в эту кампанию, как и в предыдущие, качки большой не будет, и все останется на своих местах, но мы плаваем, чтобы учиться, а потому полезно требовать, чтобы все на корабле, а в особенности тяжелые снаряды, было должным образом закреплено. Предупреждаю, что, в случае будет большое волнение, я поставлю все суда эскадры в самые выгодные условия для качки, и тогда поздно будет крепить снаряды в кранцах и снайтовливать минные якоря. Если минный якорь сорвется со своего места и его начнет бросать с борта на борт, то к нему даже трудно будет подступиться.

5) Обращаю внимание на ведение артиллерийских судовых формуляров и реестров. То, чего не успеют сделать в кампанию, надо непременно пополнить зимой. В начале артиллерийского формуляра напечатаны правила ведения его, которые полезно перечитать и принять к руководству.

6) Заметил в некоторых непроницаемых переборках дырья, которые мне указали сами командиры судов. Предлагаю все переборки, верхнее дно и вторые борта осмотреть, и если где окажется отверстие, то его забить деревянной пробкой, а затем своевременно потребовать от порта, чтобы он исправил должным образом эти места.

7) На некоторых судах боковые коридоры имеют номера, не соответствующие тем трюмным отделениям, в которые из них выпускается вода,— это надо изменить.

8) Заметил, что в некоторых отделениях деревянная настилка заграждает доступ воды к клапанам магистральной трубы. Если эта настилка покрыта, кроме того, еще и клеенкой, то она делается почти водонепроницаемой. Для устранения этого недостатка надо сделать в деревянной настилке достаточное число дыр и принять меры к тому, чтобы отдельные куски клеенки водою не смыло со своего места и не набросило на отверстие.

9) У быстро разводящих пар котлов нужно заряжать топки известным образом. По этой части флагманскому механику получить указания от меня лично и присмотреть, чтобы эти указания были в точности исполнены. У пожарных локомотивей пар должен быть готов в 7 минут, а у котлов Бельвиля в 17.

10) Обращаю внимание на сохранение резины, она портится, когда ее прижимают к окрашенной части. В иллюминаторных горловинах и клапанах места, куда прилегает резина, должны быть отчищены от краски и ржавчины.

Места эти полезно почаще натирать мелом, тогда резина приставать не будет и сохранится очень хорошо. Главная порча

резины происходит от того, что она пристает к тем местам, куда ее прижимают.

11) У камбузов как командных, [так] и офицерских поддувала должны быть закрыты, как только что не требуется большого огня, это уменьшает расходы угля и жару в том отделении, где стоит камбуз.

12) Каша при варке ее часто пригорает; предлагаю постановить за правило, чтобы по крайней мере в течение целого месяца проба каши представлялась командиру или старшему офицеру. Проба должна подаваться не с верхней части котла, а снизу, и если пригорание будет обнаружено, то принять должные меры, чтобы его не было. Следует попробовать всыпать крупу не сразу, а постепенно так, чтобы кипение воды в этот момент в котле не прекращалось.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 497, д. 77, лл. 4—5. Копия.

№ 101

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА ПОМОЩНИКУ НАЧАЛЬНИКА
ГЛАВНОГО МОРСКОГО ШТАБА
КОНТР-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ О РАЗРАБОТКЕ ИМ
СЕМАФОРНОЙ АЗБУКИ И ПРАВИЛ ПРОИЗВОДСТВА
СИГНАЛОВ СЕМАФОРАМИ

№ 191

2 июня 1896 г.
Гранзундский рейд

В инструкции, выданной мне от его императорского высочества великого князя генерал-адмирала, указывается на необходимость сигналопроизводства семафорами¹. Предметом этим в нашем флоте занимались уже неоднократно, и хотя каждый раз давались о семафорном сигналопроизводстве весьма хорошие отзывы, тем не менее ничего окончательно установлено не было. Чтобы дать этому делу правильное основание, нужно установить семафорную азбуку, которая должна быть одинакова как для делания сигналов руками или ручными флагами, так и делания сигналов большим мачтовым семафором; это условие, однако же, в прежние годы не соблюдалось, и азбука для делания сигналов руками, практиковавшаяся на Артиллерийском отряде два года тому назад, не могла быть принята для мачтового семафора, между тем это весьма важно, и семафорное сигналопроизводство, весьма удобное в обыденной рейдовой стоянке, будет не-

¹ С. О. Макарову стали ясны недостатки во флоте по части отдаленного сигналопроизводства еще во время пребывания его в составе соединенных эскадр на Дальнем Востоке в 1895 г. Об этом он писал в отношении в Морской технический комитет № 6 от 17 апреля 1896 г., считая «полезным выработать что-либо по этой части» (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14785, л. 36).

оцененно, особенно при отдаленных сигналах. Я надеюсь, что сигналы мачтовым семафором будут видны с расстояния до 10 миль, тогда как флаги теперь мы распознаем на расстоянии 3—4 миль.

Управляющий Морским министерством разрешил расход в 1000 рублей на разработку и выделку двух больших мачтовых семафоров. Семафоры эти уже разработаны и заказаны С.-Петербургскому металлическому заводу: один для установки на особой семафорной грот-стенге броненосца «Петр Великий», другой для установки на одном из минных крейсеров. Надеюсь, что к 13 июня семафоры будут готовы, и тогда с броненосцем «Петр Великий» я намерен придти на два дня в Кронштадт, дабы под краном вынуть нынешнюю стенгу и поставить вместо нее семафорную.

Имея в виду необходимость полного однообразия в азбуке как для семафоров отдаленных, так и для сигналопроизводства руками и флажками, я первоначально составил азбуку, держась одной системы, но потом практика указала на необходимость некоторых изменений, и тогда я окончательно установил другую азбуку, в которой часто употребляющиеся буквы делаются наименее сложными фигурами, а некоторые буквы даны по внешнему сходству с их печатным изображением.

В настоящее время сигналы семафорным способом производятся совершенно так же легко, как и сигналы флагами. Многие из офицеров на Практической эскадре и все сигнальщики обучены этому делу, но для того, чтобы утвердить его на флоте и окончательно ввести, было бы полезно объявить к руководству прилагаемые к сему правила производства сигналов семафорами¹, присовокупив, что сигналы эти обязательно знать каждому офицеру и всем сигнальщикам. Также желательно, чтобы деланию семафорных сигналов были научены катерные старшины.

Грамотный человек выучивается семафорным знакам в самый короткий срок, а молодые офицеры с таким увлечением принялись за дело, что в ближайшее воскресенье мной назначено состязание семафорящих на призы.

Сигналы, делаемые флажками, видны лишь на весьма небольшие расстояния. Сигналы переносным семафором, которые мы завели на броненосцах «Петр Великий», «Гангут» и «Адмирал Лазарев», видны гораздо дальше. На каждом английском судне стоит по 2—3 таких переносных семафоров в разных частях судна. Было бы желательно выработать тип переносного семафора окончательно, и затем ввести их в штатное положение. Что касается выработки типа, то я готов принять это на себя. Полагал бы поручить это С.-Петербургскому металлическому заводу

¹ Правила и азбука, выработанные С. О. Макаровым, очень близкие к ныне действующей семафорной азбуке (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14785, лл. 56, 57, 60. Подлинник).

с тем, чтобы он за 300 рублей выработал по моему указанию чертежи одного образцового семафора и сделал его, а когда сделанный таким образом образец мы испытаем, и он будет подлежащим учреждением одобрен, тогда можно по образцу его заказать семафоры на все новые суда тому заводу, который возьмет за выделку их наиболее дешевую цену.

На основании всего вышесказанного, если угодно, чтобы я выработал переносный семафор, надо ассигновать 300 рублей. Было бы удобно, если бы последний вопрос был решен до моего прибытия в Кронштадт с броненосцем «Петр Великий» 13 июня, дабы в те два дня, когда мы будем менять стеньгу, я успел дать все указания на Металлическом заводе для составления чертежей и выделки переносного семафора.

Контр-адмирал С. Макаров

На рапорте помета: «6 июня 1896 г.

Временно управляющий Морским министерством разрешил отпечатать приложенные правила и приказал послать их на отряды для практики поощрю флажков и рук и о результатах донести после плавания.

С. Дюшен»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14785, лл. 42—43. Подлинник.

№ 102

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ С ПРОСЬБОЙ ОБСУДИТЬ НА СПЕЦИАЛЬНОМ ЗАСЕДАНИИ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ВОПРОС ОБ УСКОРЕНИИ РАЗВОДКИ ПАРА НА ВОЕННЫХ СУДАХ

№ 222

7 июня 1896 г.
Транзундский рейд

Милостивый государь Павел Петрович.

13 июня в полдень я с броненосцем «Петр Великий» прибуду на три дня в Кронштадт для установки семафора, и потому не признаете ли возможным назначить заседание на 14 или 15 июня по вопросу о мерах к ускорению разводки пара на военных судах. Если действительно, положив некоторое количество кирпичей в топку, можно, как у нефтяного отопления, быстро разжигать огонь, то следует эти кирпичи, или, может быть, какие-нибудь чугунные вкладыши приготовить и иметь их на случай, когда судно стоит в готовности скоро вступить под пары.

Всякие меры, клонящиеся к ускорению разводки пара, должны быть приняты, так как их теперь оставить невозможно. С наступлением военного времени придется каждый день сжигать ужасное количество угля и изнашивать котлы. Я уже был в Чифу в этом положении, может быть, мне вновь придется плавать еще

раз, и я убедительно прошу вас помочь мне в этом насущном для нашего флота деле.

Что касается вопроса о том, что выгоднее — иметь ли трубки для подогревания воды в котлах паровых катеров, или для напуска горящей воды из главных котлов, то я, безусловно, стою за первое устройство. Оно было сделано у 4 паровых катеров парохода «Великий князь Константин», на «Витязе», имеется на некоторых других судах, в том числе на броненосце «Император Николай I». Устройство это дает возможность, не держа огня в топках котлов паровых катеров, иметь их в полной готовности. Обыкновенно держат не только горячую воду, но и около 30 фунтов пару. По команде: «Катер к спуску» поджигают огонь в топках и спускают катер. Когда он коснется воды, можно давать ход, ибо пары уже готовы. Это все испытано мной уже неоднократно и в мирных условиях, и в военных. Не понимаю, почему надо изменить это. Если устроят не подогревание воды, а напускание горячей, то придется котлы катеров держать без воды и поджигать огонь тогда, когда напустят воду, а для этого надо, чтобы в машине решили, из какого котла пустить воду, и чтобы соответствующие краны открыли. Вода будет идти минут 5, и только тогда можно поджечь огонь, и так как топливо в котле не обогрето, то оно будет худо разгораться. Также опасаются подвергать котлы неравномерному нагреванию, между тем при этом способе в холодные котлы пускают струю горячей воды. Нахожу, что надо на всех судах ввести обогревание воды в катерах паром, и прошу вас назначить на 14 или 15 [июня] заседание об ускорении разводки пара на военных судах.

Прошу принять уверение в совершенном моем почтении и преданности.

С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «Прошу Николая Гавриловича¹ обсудить предварительно и доложить. Относительно же паровых катеров с мнением адмирала соглашаюсь².

10 июня 1896 г.

П. Тыртов

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части, 1896 г., ч. 1, лл. 551—552. Подлинник.

¹ Н. Г. Нозиков, главный инспектор механической части.

² По поднятым С. О. Макаровым вопросам Морской техникой комитет в своем заседании от 6 июля 1896 г. (на которое был приглашен и Макаров) пришел к следующему заключению:

«1) Установленное правило, что употребление времени на разводку пара должно находиться в зависимости от температуры воды в котлах и от тех средств, которые будут иметься у котлов для подогревания и циркуляции в них воды, причем, если заранее будет можно определить время вступления судна под пары, то, когда вода в котлах холодная, разводку пара следует производить не менее 8 часов, а при горячей воде не менее 4 часов, — изменять оснований не представляется.

2) Так как приспособления для подогревания воды в котлах, устроенные на крейсере 1 ранга «Память Азова», броненосцах: «Сисой Великий», «Ростислав», «Двенадцать апостолов», «Гангут», «Император Николай I» и

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О РЕЗУЛЬТАТАХ СМОТРА
ОТРЯДА МИНОНОСЦЕВ**

№ 78

9 июня 1896 г.

Произвел смотр миноносцам № 104, 107, 109, 110 и 112. Команда имеет здоровый и бодрый вид. Выправка хромает. Надо на это обратить внимание. Все миноносцы находятся в достаточной чистоте, но надеюсь, что будет лучше. Перед смотром на некоторых миноносцах вымазаны различные части чернетью, вероятно для того, чтобы инспектирующему было обо что запачкаться. Инспектирующий всегда ставит вещь, хорошо вымытую, выше вещи, только что наскоро выкрашенной.

Обращаю внимание на следующее:

1) Командующие миноносцами не получили при поступлении никаких сведений от своих предместников об углах отклонения мин и о прочем]. Им приходится начинать снова, но я надеюсь, что когда они окончат кампанию, то они оставят для будущих командиров те драгоценные замечания, которые приобретаются лишь опытностью и даже дорого стоящими ошибками.

2) Надо обратить внимание на преграждение доступа сору к трущимся частям. У новых машин большинство масленок имеют крышки, тем не менее есть много отверстий, в которых крышечек нет. Если туда попадет песчинка, то подшипник разогреется. Все пространство между эксцентриками и всякие другие места

«Император Александр II», оказались по испытанию на двух последних целесообразными и удовлетворительно действующими, то представляется полезным и желательным распространить меру эту на все боевые суда, а в особенности на отправляющиеся в дальние плавания, снабдив подогревательными аппаратами только суда, имеющие обыкновенные трубчатые котлы, так как применение этой меры к водотрубным котлам не представляет собой надобности ввиду возможно скорой разводки пара на последних (около 20 минут), а главное по неудобству и затруднительности выполнения.

3) Для доставления возможности отряду из нескольких миноносцев иметь в котлах всегда теплую воду, когда только один из миноносцев находится под парами, представляется полезным и желательным — все котлы миноносцев, отапливаемые каменным углем, снабдить приспособлением для подогревания воды в котлах, применив к ним то же устройство, которое сделано на миноносках, согласно приложенных при сем чертежей, чтобы таким образом миноносцы и миноноски могли взаимно пользоваться паром для подогревания воды в своих котлах, и

4) На всех имеющихся у боевых судов паровых катерах устроить приспособление для согревания воды в котлах их, поставив для этой цели у водяного пространства каждого котла катера по одному клапану того же размера, который будет поставлен у водяного пространства котлов миноносцев и миноносок согласно вышеупомянутых чертежей...»

(ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части, 1896 г., ч. 1, лл. 547об.— 549).

должны быть прикрыты. Пусть заведующие машинами на миноносцах съезжают на «Гангут» и посмотрят, как это делает г. Стратанович — старший механик этого броненосца.

Обращаю внимание гг. командиров, что машина есть важнейшая часть судна, и надо делать все, чтобы довести ее до полной исправности и оберегать ее от порчи. Если при подметании палубы или других работах в машину несет сор, то надо люки машинные закрыть.

3) На некоторых из миноносцев я спросил, какая соленость у них в котлах, но оказывается, что соленость не измерена, считая, что питание идет из холодильника, т. е. пресной водой. Надо непременно после каждых 4 часов хода определять соленость, иначе может случиться, [что] холодильник потечет, питание будет производиться водою солоноватою, и котел сожгут раньше, чем явится подозрение в неисправности холодильника. Чтобы сжечь котлы Дю-Тампля, надо допустить в них всего лишь несколько фунтов соли.

4) Командующих миноносцами прошу при первой же разводке пара напустить или накачать побольше воды в разные отделения и выкачать воду эжекторами и иными приспособлениями. При этом надо убедиться, что в нижних частях переборки нет отверстий. Попробовать также выкачивание воды из трюма циркуляционной помпой и трюмную инъекцию, но раньше убедиться, что приемные сетки исправны.

Вообще прошу гг. командующих миноносцами все пробовать и всякие испытания заносить в особую тетрадь, которую завести на каждом миноносце и озаглавить ее: «Тетрадь испытаний». Тетрадь эту при смене оставить при миноносце.

5) Обращаю внимание гг. командиров на прокладку курса и вообще путесчисление. Миноносцы часто становятся на камень именно вследствие недостатков путесчисления. На этих днях соберу всех молодых офицеров с миноносцев с целью убедиться, умеют ли они скоро и верно прокладывать пеленги и курс. Командующим советую всякий курс и всякую прокладку поверять лично, и для практики надо в некоторых случаях прокладывать курс даже тогда, когда миноносец идет по совершенно определенному фарватеру; чуть командующий заметил, что сбился в вехах, то должен немедленно остановить ход и осмотреться. Этим правилом прошу строго руководствоваться.

6) В общем остался совершенно доволен всем виденным и надеюсь, что при совместном плавании буду иметь случай по быстроте исполнения сигналов убедиться, что миноносец есть существо живое, а не мертвое.

Контр-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 497, д. 77, лл. 6—7. Копия.

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА и. д. НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО
 МОРСКОГО ШТАБА КОНТР-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ
 О ПРОГРАММЕ УЧЕБНОГО ПЛАВАНИЯ
 ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ
 В КАМПАНИЮ 1896 г.

№ 376

13 июля 1896 г.

На предписание № 8748¹ по поводу маневров не отвечал ранее, потому что сам недостаточно ясно представлял себе свою задачу. В настоящее время имею честь донести, что с самого выхода эскадры из Транзунда производятся различные упражнения, имеющие целью выработать тактические правила. Часть этих упражнений сделана, другая же часть будет впредь производиться попутно с учебными занятиями.

1) Делались опыты для решения вопроса о том, каким образом вокруг эскадры расставить миноносцы, чтобы они освещали местность. Разведка разрабатывается простая и усиленная, т. е. когда по тому же направлению находятся два миноносца, один дальше другого. Дело это до конца не доведено.

2) Делались опыты разведок при помощи больших судов, причем оказалось, что предельная дальность, на которую можно прочесть сигнал, делаемый мачтовым семафором, 11 миль. На 9 миль разбор сигнала идет свободно.

3) Делались опыты отдаленного сигналопроизводства фонарем Миклашевского. Оказалось, что корабль, идущий посредине Финского залива, может свободно переговаривать одновременно и с Ревелем, и с Гельсингфорсом. Наибольшая дальность, с которой можно было видеть сигнал, — 34 мили. Полковник Миклашевский отбыл с эскадры, и сегодня ждем его назад с фонарями, усовершенствованными согласно наших указаний. Дальнейшие опыты покажут, вероятно, что при помощи этих фонарей судно может переговаривать с берегом, в какой бы части Финского залива оно ни находилось. Для ежедневного употребления придется сохранить обыкновенный фонарь Табулевича.

4) Разрабатываются способы дневных атак миноносцев, и уже кое-что сделано, и была атака, но она показала лишь, что необходима полная организация, между тем как теперь нет ни одного сигнала, который подходил бы к этому делу.

5) Также нет выработанных приемов, как миноносцам рассеиваться для розысков эскадры. Без вполне определенных наставлений миноносцы делают все крайне нестройно, а главное нецелесообразно. По этой части надо многое выработать и про-

¹ Предписанием Главного морского штаба № 8748 от 18 июня 1896 г. С. О. Макарову предлагалось представить программу тактических задач, которые предполагается решить во время практического плавания эскадры (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, л. 107).

ектировать в окончательной редакции, т. е. проектировать сигналы и наставления к ним.

6) Параллельно со способами атаки миноносцев разрабатываются способы, как наиболее выгоднейшим образом принять эти атаки.

7) Когда будут темные ночи, займемся организацией ночных атак и системы рассеивания и собирания миноносцев.

8) По отношению к эскадре пока лишь усиленно практикуемся в эволюциях. Первое тактическое упражнение будет при входе на Ревельский рейд, где каждое из судов проделает первоначально роль разведчика с сниманием укрепления, расположения судов и пр. Я дам наставления, как это делать инструментально. Потом будет эскадренная стрельба по укреплению.

9) Мною намечены некоторые тактические приемы для одиночного и эскадренного боев. Приемы эти надо проделать на практике.

На Ревельском рейде полагаю остаться до 1 августа и тогда, если маневров не будет, подойду к Гельсингфорсу, чтобы повторить рекогносцировку и снимание плана укрепления, затем расположу так свое плавание, чтобы успеть выполнить сколь можно больше тактических заданий, перечисленных выше. Окончательный план составлю тогда, когда будет решено — состоятся ли маневры или нет. Всего предназначенного чересчур много для того, чтобы можно было все решить. Посему, чем более будет дано времени, тем лучше; но если даже будут назначены маневры, то все же таки надеюсь, что кое-что из намеченных тактических задач удастся выполнить*.

Если решено будет маневров не делать, а предоставить мне самому распорядиться временем, то почтительнейше прошу уведомить меня телеграммой.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, лл. 143—144. Подлинник.

№ 105

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПРОВЕДЕНИИ ДЕСАНТНЫХ ЗАНЯТИЙ

№ 144

15 июля 1896 г.

Объявляю следующие распоряжения о десанте:

1. Задача десанта

Предполагается, что эскадра пришла в неприятельский коммерческий порт (Балтийский порт) и что она намерена взять с него контрибуцию, пополнить свои запасы и уничтожить верфи, доки и механические заводы, которые могут быть полезны неприятелю. В городе имеется лишь небольшая местная милиция, которая отступила, но неподалеку от этого порта имеется воен-

ная сила, которую можно ждать по железной дороге; эскадра, войдя на рейд и не встретив никакого военного сопротивления, свозит десант, назначение которого прикрыть город от нападения неприятеля в то время, пока происходит пополнение запасов эскадры и уничтожение доков и механических заводов.

2. Высадка десанта

Начальник десанта, убедившись, что наилучшее место высадки есть гавань, приказывает паровым катерам с артиллерией войти в нее и убедиться, что она не занята неприятелем.

После этого он велит войти легким катерам и занимает дороги к гавани, а потом приказывает свезти артиллерию.

3. Действия десанта

Забрав в городе необходимое число подвод, лошадей, упряжных и верховых, начальник десанта выводит его вне городских строений, становится лагерем и располагает часовых для охраны лагеря.

Затем, желая отдалить линию обороны, начальник десанта боевым порядком двигает[ся] по направлению полуострова к деревне Лаупель так, чтобы оберегать полуостров от занятия неприятелем. Выбрав такую позицию, которая наиболее соответствует такому назначению, он становится лагерем и располагает свои сторожевые посты таким образом, чтобы не пропустить неприятеля на полуостров.

4. Возвращение десанта

Когда работы по уничтожению дока и пр[очего] будут окончены, десант в боевом порядке отступает к берегу и возвращается на свои суда.

Необходимо иметь в виду, что с занятием города надо прежде всего порвать телеграфное сообщение, затем надо прекратить железнодорожное движение и или уничтожить мосты, или иметь все наготове, чтобы это сделать.

5. Снабжение десанта

Идущим в десант быть в высоких сапогах и черных брюках в голенище и синих рубашках; в случае команда на судах с утра будет в белых рубашках, десанту также быть в белых рубашках, синие рубашки иметь в мешках. Шинели, а у кого их нет — пальто, иметь скатанными через плечо.

В походных мешках иметь все вещи и сухари по положению.

Взять с каждого судна по 2 пары семафорных флагов, и всем офицерам иметь свои собственные бинокли.

С каждого судна взять по 4 головных мишени и на каждое ружье иметь по 30 боевых патронов в сумках, холостых же ружейных патронов взять по десять патронов на ружье.

6. Общее распоряжение о десанте

Посадку десанта начать по моему сигналу в 8¹/₂ часа утра. Предполагая, что ко времени обеда десант будет неподалеку от города, котлы с обедом выслать с кораблей в 10 часов утра, так чтобы к 11 часам обед был принесен к месту расположения десанта под городом. После сего котлы остаются при десанте и служат для последующих варок; к вечеру сварить кашину, а на следующий день варить настоящий обед. К ужину следующего дня десант вернуть на свои корабли.

Для подвоза провизии из города к месту расположения десанта ежедневно к 5 часам вечера будет от десанта на пристани присылаться подвода. На подводе этой высылать мясо и прочее для щей.

В число десанта назначить по одному коку, он же и артельщик.

Взять с каждого судна по одному анкерку с опресненной водой, брезенты и чехлы для палаток, а также дрова.

С каждого судна назначить шестерку для провизии и на шестерку эту положить брезенты и чехлы и все пр[очее], подлежащее перевозке к месту десантного лагеря.

Контр-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, лл. 112—113.
Копия.

№ 106

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА О СТРАТЕГИЧЕСКОМ ЗНАЧЕНИИ МООНЗУНДСКОГО АРХИПЕЛАГА

9 июля 1896 г.

Моонзунд имеет большое стратегическое значение для морской войны, и об этом писалось уже неоднократно, так что, по-видимому, не требуется приводить особых тому доказательств. Главное преимущество Моонзунда заключается в мелководье, которое преграждает доступ большим судам, и в существовании 4 независимых выходов. Если миноносцы засядут в Моонзунде, то неприятелю будет чрезвычайно трудно оттуда их выбить, он должен будет действовать также миноносцами, и в этом случае на нашей стороне будет знание местности, которое в Моонзунде играет первостепенное значение. Тот, кто знает Моонзунд, будет хозяином его; кто не знает, тот будет постоянно попадаться на

каменья и на мель. Следовательно, чтобы пользоваться Моонзундом, нужно прежде всего знать и его, и все берега по наружным сторонам Эзеля и Даго.

Поверхностный обзор карты показывает, что W сторона о-ва Эзеля изобилует бухтами, но при составлении карт и лоций принято вообще сбавлять глубины, так что, рассматривая карты и лоции, приходится отказываться от очень многих местечек, которые, между тем, в военное время могли бы быть полезными.

Желая принести в этом отношении некоторую пользу, я решил лично осмотреть бухты, лежащие по W берегу о-ва Эзеля от маяка Церель до пролива Соэло-Зунд включительно. Задание этого осмотра заключалось в том, чтобы определить, какие бухты и проходы годны для миноносцев, и что надо сделать для того, чтобы миноносцы могли широко пользоваться всеми выгодами этого берега.

Вообще об углублении миноносцев существует преувеличенное мнение, главным образом потому, что на большом ходу миноносцы садятся кормой. На мелководье можно следовать тихим ходом, и тогда корма не садится. У миноносцев с трехперным винтом можно ставить винт в такое положение, что вниз будут направлены 2 пера и тогда, если нет рамы, то некоторые миноносцы сидят лишь $6\frac{1}{2}$ ф., и в таком углублении они могут следовать на буксире.

В прилагаемом при сем отчете подробно сказано о каждой бухте, насколько она годна для миноносцев, в настоящей же части я упомяну лишь об общих мероприятиях:

1) Полагаю, что у всех бухт, в которые я заходил, полезно проверить съемку. В особенности в этом нуждаются гавань Церель, бухты Лео и Аттель и пролив Соэло-Зунд.

2) Желательно бы было также более подробно обследовать место между бухтами Карраль, Аттель и Кюрасар с целью найти внутренний проход для миноносцев между этих бухт, оставляя банки Вульчур, о-в Салама и др., к морю. Было бы также полезно разыскать проход между Фильзандом и полуостровом Расанем, но на карте написано, что на этом месте брод.

3) Назначить отряд или 2 отряда миноносок и миноносцев на целое лето в Моонзунд и назначить вприбавок к ним 5—6 крейтоновских¹ острокорых старых катеров. Разыскивание новых проходов есть дело этих катеров, к которым можно приспособить род тралов. По мере отыскивания прохода он обставляется вехами, а затем вехи эти геодезически наносятся на карту. Когда проход открыт, миноносцы и миноноски должны пройти, причем каждого из них надо снабдить вертикальным шестом, на манер трала, который простирался бы до предельного углубления, соответствующего найденному каналу.

¹ То есть построенных на заводе Крейтона в Або.

В каждой бухте миноносцы и миноноски должны простоять некоторое время, так чтобы дожидаться бурной погоды и большого морского волнения, и тогда, пробуя выходить в море, испытать на деле, насколько вход безопасен в этих условиях и нет ли каких-нибудь местных особенностей, которые полезно знать, дабы не быть в опасности во время входа в бурную погоду.

4) Моонзунд есть подходящее место для наших канонерских лодок типа «Ерш», которые могут защищать миноносцы на мелководьях от контр-миноносцев и других легких судов. Может быть, для этой цели их единственная пушка чересчур велика, но будет нетрудно прибавить этим канонеркам по десяти 47-мм патронных пушек; что же касается 11-дм орудия, то оно может бесподобно действовать по легким судам шрапнельными снарядами и не допустить контр-миноносцев приблизиться к миноносцам.

Весьма важно правильно решить вопрос, какое место должно быть избрано главной станцией для миноносцев и канонерок. Можно предназначить 2 пункта: Гапсаль и мызу Орисар в Малом Зунде. Лейтенант Вальронд стоял долго в Орисар и говорит, что Малый Зунд представляет чрезвычайно спокойное место для стоянки и что волнение туда не заходит. Надо, однако, исследование по этому вопросу возложить на отряд миноносцев, пусть они осмотрят о-в Кассар, бухту Сонлеп и другие места и выберут такое, которое наиболее соответствует условиям миноносцев.

Миноносцам также необходимо осмотреть W и N берега о-ва Даго и поискать там укрытых мест. Спасательные боты Ней-Кмангрунда имеют убежище у местечка Кертель, которое мелководьем прикрыто от волнения. Это место требует более подробного расследования.

К сему следующие приложения:

- 1) гавань у маяка Церель, с рисунком.
- 2) бухта Лео, с рисунком.
- 3) бухта Карраль.
- 4) бухта Аттель.
- 5) бухта Кюрасар.
- 6) бухта Тагалахт.
- 7) бухта Мустельгам, с рисунком.
- 8) пролив Соэло-Зунд¹.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, лл. 195—197.
Подлинник.

¹ Составленные С. О. Макаровым описания бухт Моонзундского архипелага не публикуются (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, лл. 223—235). Главным морским штабом они были направлены в Главное гидрографическое управление, которое включило исследование этих мест в программу работ Отдельной съемки Балтийского моря на 1897 г. (см. там же, л. 222).

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА
УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ МИНИСТЕРСТВОМ
ВИЦЕ-АДМИРАЛУ П. П. ТЫРТОВУ ОБ ОКРАСКЕ
КОРАБЛЕЙ В СВЕТЛО-СЕРЫЙ ЦВЕТ

№ 492

19 августа 1896 г.
Транзундский рейд

Вопрос о наружной окраске боевых судов — миноносцев и миноносок по сие время остается открытым, ибо мнения по этому поводу различны. Все согласны с тем, что цвет должен быть сероватый, но одни предпочитают голубой оттенок, говоря, что он больше похож на цвет морской воды, другие — зеленый, ибо он менее приметен в шхерах на лесном фоне, третьи — желтый, который подходит к цвету скал.

Опыты по этой части начаты были лично мной в бытность мою командиром парохода «Великий князь Константин» в 1877 г., и я несколько раз перекрашивал свои паровые катера. Окончательно я остановился на весьма светло-сером цвете, которым и были выкрашены как пароход мой, так и паровые катера.

После этого дело об окраске несколько раз поднималось, но никогда окончательного решения принято не было. Почти все английские и американские суда выкрашены белой краской.

Прибытие в Кронштадт французской эскадры, окрашенной в бутылочный цвет, дало новый толчок делу, и тогда в эскадре вице-адмирала Казнакова делались испытания, которые привели к заключению, что желтоватый оттенок наилучший.

В минувшем году суда соединенных под начальством вице-адмирала Тыртова эскадр были в Чифу перекрашены в светло-серый цвет от ватерлинии до клотика. В этом цвете суда остаются и по настоящее время. Некоторые командиры дали для красоты сиреневый отлив, но большинство ограничилось составом из чернети и белил.

В нынешнем году один из командиров судов Практической эскадры, капитан 2 ранга Григорович, выкрасил свое судно, минный крейсер «Воевода», тем цветом, который был предпочтен в эскадре вице-адмирала Казнакова, где составными частями входят белила, охра и чернеть.

Если оставить дело в прежнем положении, то оно никогда ни на чем не остановится, между тем при решении различных тактических задач принятая теперь черная окраска приводит к совершенно неправильным выводам. Так, в одном случае мы видели миноносцы под берегом в 10 милях, что при сером цвете было бы совершенно немислимо.

Ночью мы миноносцы видели очень далеко, а когда спустили пирамидальные щиты, имеющие сероватый цвет, то потеряли их из виду тотчас же, несмотря на то, что была лунная ночь. Также и миноносцы привыкают ночью распознавать суда вследствие их

черного цвета, тогда как в военное время им придется иметь дело с судами светло-серыми.

Вступив в командование Практической эскадрой, я очень хотел перекрасить все суда в серый цвет, но не решил этого сделать, потому что надо предварительно разрешить перерасход окрасочных денег, на что я не имел права.

Серая окраска судов и миноносцев полезна не только в военном отношении, но и в хозяйственном, ибо сталь лучше сохраняется при серой краске, чем при черной, и борт под черной краской иногда сильно проржавливает.

Представляю при этом 4 образца окраски. Два из них сделаны на олифе, а два на керосине, придающем матовый вид краске. Более темные образцы те, коими выкрашен теперь минный крейсер «Воевода», но так как при исполнении тактических задач крейсер этот ночью все-таки казался темным пятном, то прилагается и более светлый образец, в котором количество охры и чернети вдвое меньше.

Светлый образец более подходит к тому цвету, которым суда были окрашены в Чифу, и я ему отдаю предпочтение перед темным.

На основании всего вышеизложенного, я полагаю полезным просить об установлении серого цвета для всех боевых судов и миноносцев, с тем, чтобы новые суда и миноносцы впредь от заводов окрашивались в серый цвет — 95% белил и 5% тертой чернети по весу, а затем командирам предоставлялось бы [право] давать различные оттенки, не переходя в количестве 5% по весу тертой чернети.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, кораблестр. часть, 1896 г., д. 35, лл. 2—3. Заверенная копия.

№ 108

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ О НЕОБХОДИМОСТИ СОСТАВЛЕНИЯ И ИЗДАНИЯ ОПИСАНИЙ И КАРТ ШХЕР ФИНСКОГО ЗАЛИВА

№ 494

19 августа 1896 г.

Главный морской штаб возложил на вверенную мне эскадру осмотр в шхерах различных мест, намеченных Главным гидрографическим управлением как станции для миноносцев.

Работу эту я поручил командирам парохода «Ильмень» и миноносцев № 126 и 117 лейтенантам Назаревскому, Рыбакову и Стратановичу. Общее руководство работами было возложено мной на старшего в чине лейтенанта Назаревского. Работа вышеназванных лиц продолжалась с 21 июня по 20 июля.

К этому дню я с эскадрой окончил плавание по портам, а потому перенес свой флаг на миноносец № 107 и, взяв с собой

миноносец № 110, я 20 июля присоединился к описному отряду и пробыл вместе с ним в шхерах до 25 июля. За это время я лично осмотрел уже произведенную работу на многих из станций, и, кроме того, еще некоторые станции осмотрены вновь.

Результаты осмотра каждой станции изложены теми лицами, которые производили осмотр, я же лично по отношению к тем станциям, которые осмотрел, добавил свое мнение.

Все прилагаемые карты составлены штабс-капитаном Адлером. Контур берега увеличен с секретной карты посредством пантографа. Глубины частью взяты с той же карты, а по преимуществу получены дополнительным нашим шлюпочным промером.

Номерник осмотренных станций приложен к сему¹.

Пользуюсь настоящим случаем, чтобы высказать свое мнение о пользовании шхерами в военное время вообще. До сих пор почти ежегодно производятся исследования и изыскания, но у командующего Практической эскадрой не имеется никаких данных, а потому при своих тактических занятиях он не может пользоваться должным образом шхерами и не может приучить к этому командиров миноносцев.

По всей вероятности, предполагается со временем все добытые материалы обработать, но до этого еще очень далеко, и, кроме того, при обработке материала лицами, не видящими места, произойдут неизбежные ошибки, между тем как подлинный материал имеет огромную цену.

Посему осмеливаюсь предложить, чтобы разрешено было теперь же отлитографировать или отпечатать без изменений все описания станций и фарватеров, которые по сие время делались, и труд этот в должном числе экземпляров выдавать на суда Практической эскадры для пользования ими при летних занятиях. В случае войны это издание принесет огромную пользу.

Считаю долгом доложить, что все чины, участвовавшие в этих работах, проявили полное рвение, а в особенности должен упомянуть о лейтенанте Назаревском и штабс-капитане Адлере.

Контр-адмирал *Макаров*

Резолюция П. П. Тыртова:

«Штабу. Идею адмирала одобряю, т. к., не имея в руках предварительно произведенных работ того же места, гораздо труднее ориентироваться. Следует все сведения о шхерах отлитографировать или отпечатать. Собрания их в одно целое долго ожидать. Доложить.

П. Тыртов

23 августа 1896 г.»²

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, л. 192. Подлинник.

¹ Список осмотренных станций — см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, л. 193. Описания и картографический материал были направлены Главным морским штабом в Главное гидрографическое управление.

² На рапорте имеется следующая помета делопроизводителя Главного морского штаба лейтенанта Н. М. Сергеева: «Управляющий М[орским] мин[истерством] приказал передать в Главн[ое] гидрогр[афическое] управл[ение] и просить печатать или литографировать, что дешевле, как просит виц[е]-адм[ирал] Макаров, 29 августа 1896 г.»

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
О ПРОИЗВЕДЕННЫХ ИМ НОВЫХ ОПЫТАХ
ПО УСКОРЕНИЮ РАЗВОДКИ ПАРА И НЕОБХОДИМОСТИ
ВНОВЬ ОБСУДИТЬ ЭТОТ ВОПРОС В МОРСКОМ
ТЕХНИЧЕСКОМ КОМИТЕТЕ

№ 495

19 августа 1896 г.
Гранзундский рейд

В бытность вашего высокопревосходительства председателем Морского технического комитета я возбудил вопрос о необходимости допустить скорую разводку пара в котлах, вода коих подогрета паром до температуры, соответствующей 40 фунтам давления, т. е. до температуры $+139^{\circ}$ Ц.¹ Я основал свое соображение на том, что если у котла, отапливаемого нефтяными остатками, не возбраняется внезапно зажигать и тушить форсунку, то тем паче может быть допущено то же по отношению к углю, ибо углем огонь нельзя так быстро разжечь, как нефтяными остатками.

Я говорил в заседании Комитета, что быстрое разжигание огня способствует равномерному распределению температуры, ибо быстрое парообразование приводит всю воду в котле в движение. Даже если бы при быстрой разводке пара низ котла остался в той температуре, [в] которой был $+139^{\circ}$ Ц, а верх дошел до температуры, соответствующей давлению пара в 135 футов ($+176^{\circ}$ Ц), разность температур будет 37° . В подтверждение правильности моих взглядов могу также привести, что на практике быстрое разжигание огня всегда практикуется, а именно, как только дают ход, то поддувала открываются, и вследствие этого в топке начинает выделяться теплоты в 10 раз больше, чем при закрытых поддувалах. Тогда же в заседании я указал, что при ныне принятой медленной разводке пара котел нагревается крайне неравномерно. Мне в этом не поверили, ибо медленная разводка потому и введена, что при ней котел нагревается равномерно.

Чтобы выяснить этот вопрос, я велел произвести опыты на броненосцах «Петр Великий» и «Гангут» и минном крейсере «Воевода». При опытах как разводка пара, так и его прекращение делались строго согласно существующих правил, так что, казалось бы, котлы должны были равномерно нагреваться и остывать.

Из представляемых при сем подробных данных о произведенных опытах видно, что разность температур воды вверху и в низу котла достигла на крейсере «Воевода» 70° , а на броненосце «Петр Великий» — 73° . Что же касается броненосца «Гангут»,

¹ См. документ № 99.

то на нем наибольшая разность температур почти достигает своего максимума, а именно — 128°. Другими словами, низ котла едва начал подогреться и имел температуру 41°, когда вверху [котла] было 105 фунтов пара, что соответствует 169° Ц.

Все вышеизложенное дает мне основание полагать, что есть какая-то недосказанность в главных основаниях, вследствие которых Морской технический комитет не соглашается допустить разжигания угля в котле, в котором общая температура поднята равномерно до 139° меньше как в 4 часа. Такое запрещение Морского технического комитета заставит в военное время держать все корабли, которые не в гавани, постоянно с огнем в печах, что поведет к чрезвычайному сужению района действия наших судов, к изнурению машинных команд в военное время и износу котлов, когда в них будет настоятельная нужда.

Не признаете ли, ваше высокопревосходительство, полезным приказать, чтобы этот насущный вопрос еще раз был обсужден в Морском техническом комитете при моем участии.

Если Морской технический комитет и после этих доводов не согласится допустить скорое разжигание угля, то придется все расчеты для войны делать в предположении, что в военное время во всех топках всегда держать огонь.

При сем прилагаю: памятную записку флагманского инженер-механика Абрашкевича 2-го; рапорт командира минного крейсера «Воевода» с описанием и таблицей результатов наблюдений изменений температур в различных частях котлов при разводке, действии и прекращении паров в гавани и на рейде; таблицу изменений температур в паровом котле на эскадренном броненосце «Петр Великий»; рапорт командира эскадренного броненосца «Гангут» от 4 августа за № 785 с приложением таблицы результатов наблюдений за температурой воды в разных частях парового котла во время разводки, действия и прекращения паров¹.

Контр-адмирал С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «Тех[нический] ком[итет]. Признавая существенно важным возможность сокращения расхода топлива в военное время, предлагаю вопрос этот снова обсудить на основании произведенных на Практической эскадре опытов и выяснить, действительно ли так вредно предлагаемое средство, что заставило суда отказаться от такого преимущества, как скорая разводка пара без огромной траты угля².

П. Тыртов

23 августа 1896 г.»

ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть, 1896 г., д. 46, лл. 2—3. Подлинник.

¹ См. ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть, 1896 г., д. 46, лл. 4—15.

² Новое предложение С. О. Макарова об ускорении разводки пара даже не было поставлено на обсуждение в официальном порядке. В заключении на этот рапорт главного инспектора механической части МТК Н. Г. Нозикова говорилось: «Принимая во внимание, что польза подогревания воды в паровых котлах никем и никогда не отрицалась, доказатель-

ИЗ РАПОРТА С. О. МАКАРОВА¹ П. П. ТЫРТОВУ
ОБ УСТАНОВКЕ СЕМАФОРОВ И ОПЫТАХ
С СЕМАФОРНОЙ АЗБУКОЙ НА СУДАХ
ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ

№ 498

21 августа 1896 г.
Транзундский рейд

Весной настоящего года предместник вашего высокопревосходительства разрешил заказать Металлическому заводу разработать по моему указанию чертежи семафорных мачт с семафорами для броненосца «Петр Великий» и минного крейсера «Воевода».

Разработка чертежей заняла целый месяц, ибо по новизне дела пришлось несколько раз переделать чертежи. По окончательном утверждении мною чертежей С. Петербургский металлический завод изготовил семафоры, которые установил на броненосце «Петр Великий» и минном крейсере «Воевода» 19 июня.

С этого времени семафоры все время были в употреблении и действовали вполне удовлетворительно.

На броненосце «Петр Великий» установлена вместо имевшейся обыкновенной деревянной стеньги стальная семафорная стеньга, приспособленная к спуску и к поворачиванию на 180°, так чтобы семафор мог быть видим в желаемом направлении.

Механизм семафора крейсера «Воевода» совершенно схож с таковым у семафора броненосца «Петр Великий», но для удешевления на крейсере «Воевода» сделана мачта неповоротная. Собственно хотелось лишь иметь второй семафор для того, чтобы переговариваться.

Главное отличие мачтового семафора, установленного на броненосце «Петр Великий», от принятых на английском флоте заключается в том, что у последних поворачивается не стеньга, а семафорная головка, а потому приходится делать три лишние передачи и тросики, служащие для поворачивания крыльев, про-

ством чему служат устройства для подогревания воды у котлов таких боевых судов, как броненосцы «Георгий Победоносец», «Полтава», «Севастополь», «Петропавловск», «Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков» и др. (с огнетрубными котлами), а также неупотребление без крайней надобности таких крайних мер, как разводка большой интенсивности огня в топках котлов сразу, даже и при нефтяном отоплении (так как, кроме вреда для котлов, от этого ничего иного произойти не может), а потому ни в одном из иностранных флотов тоже не употреблялось. Вопрос о быстрой разводке пара кроме прежних решений, именно — при подогревании воды разводить пары так скоро, как это будет безвредно для котлов, но не иначе, иного решения получить с технической стороны не мог, к такому заключению пришла [и] мех[аническая] часть Комитета в своем частном заседании, не видя надобности в дальнейших заседаниях». (ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть, 1896 г., д. 46, л. 1.)

¹ 20 августа 1896 г. приказом по морскому ведомству № 97 С. О. Макаров был произведен в вице-адмиралы с утверждением старшим флагманом 1-й флотской дивизии.

водить снаружи стены, оставляя их не защищенными ни от ветра, ни от снастей. По всем этим причинам английский семафор действует очень туго, а в свежие ветра его совсем употреблять нельзя.

Семафорные крылья были приняты мной длиной 8 фут., шириной 12 дюймов, но потом я сделал деревянные наделки, которые увеличили ширину крыльев до 15 дюймов. Новые семафоры следует проектировать с крыльями этой ширины, длина же в 8 фут. совершенно достаточна. Переговоры между судами показали, что с 11 миль семафорные сигналы могут быть разбираемы, а когда семафор с крейсера «Воевода» для опыта поставили у маяка Пакерорт, то сигналы были разобраны с броненосца «Петр Великий» безошибочно с расстояния 13½ миль. Погода была пасмурная, и я полагаю, что при более выгодных метеорологических условиях можно разбирать сигналы с расстояния 15 миль.

Для береговых сигнальных станций семафоры насущно необходимы. Они уже предначечены комиссией, разрабатывавшей вопрос об этих станциях, и в комплектации станций сказано, что отпускать мачту и флаги, лишь пока не выработаны семафоры. При флажной системе район действия весьма мал и, кроме того, можно с успехом передавать лишь фразы, имеемые в сигнальной книге, но надо предположить, что большие сигнальные книги на станции не дадут, а в шлюпочной нет самых существенных слов и фраз.

Полезно бы было также, чтобы сухопутное ведомство приняло семафоры для своих береговых укреплений, так чтобы в военное время наши суда могли свободно переговариваться со всякой крепостью.

Делание сигналов мачтовым семафором производится по той же азбуке, как и семафорными флажками.

О преимуществах семафорного способа переговоров пред обыкновенным флажным позволю себе сказать лишь вкратце:

1) Семафором можно скоро передать всякую фразу, а флагами лишь фразы, имеемые в сигнальных книгах.

2) Семафорные сигналы видны на большем расстоянии, чем флажные.

3) Видимость семафорных сигналов не зависит от ветра, тогда как при флажной системе ветер является необходимым условием, но если он дует по тому направлению, на котором находится сигнализирующее судно, то сигнала совершенно не видно.

Семафорную азбуку офицер выучивает в 1 час времени. Грамотные нижние чины выучивают азбуку также очень скоро. Малограмотные могут сигнализировать при условии, чтобы фраза была четко написана, а совершенно неграмотные могут переговариваться между собой даже без всяких записей.

Вследствие всего вышеизложенного имею честь представить на благоусмотрение вашего высокопревосходительства следующее:

1) Принять для больших судов семафоры той системы, которая испытана на броненосце «Петр Великий».

2) Принять для минных крейсеров семафоры такие же, как на броненосце «Петр Великий», но сделав поворотной всю мачту.

3) Принять для береговых станций семафоры с тем же механизмом, как на броненосце «Петр Великий», но сделав устройство, соответствующее условиям постановки на земле. Флагов и пр[очего] на станции не отпускать.

4) Предложить военному ведомству, не пожелает ли оно назначить теперь же, пока броненосец «Петр Великий» в кампании, комиссию, которая ознакомилась бы с семафорами на этом корабле и дала свое заключение, в какой мере подобные семафоры могут быть применены на береговых укреплениях для переговоров с судами¹.

Контр-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14785, лл. 85—86. Подлинник.

№ 111

ЗАМЕТКА В ГАЗЕТЕ «КОТЛИН» ОБ УЧЕНИЯХ НА ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЕ ПОД КОМАНДОВАНИЕМ С. О. МАКАРОВА

22 августа 1896 г.

На Большом Транзундском рейде в настоящее время царит большое оживление, напоминающее времена Бутаковской эскадры. 20 августа миноносцы Практической эскадры производили ночную стрельбу в щиты, освещаемые боевыми фонарями; в это же время на Минном отряде, расположенном в южной части рейда, производилась ночная постановка минного заграждения. Тихая, темная звездная ночь, свет боевых фонарей, стрельба, вспышки ночных сигналов и силуэты судов с массой освещенных иллюминаторов придавали картине рейда фантастический вид. 20-го же августа начальник Практической эскадры вице-адмирал С. О. Макаров выходил с отрядом миноносцев в море для эволюций, причем флаг адмирала был поднят на миноносце «Сокол», который с 15 августа находится в составе Практической эскадры. Такие упражнения с миноносцами крайне полезны, подготавливая офицеров к эволюциям с большими судами.

21 августа в 10 ч[асов] вечера пришли на рейд из Роченсальма учебные суда отряда Морского кадетского корпуса «Воин» и

¹ Такая комиссия была создана из офицеров Выборгской крепости, и 10 октября 1896 г. она составила отчет об опытах «с семафорами системы вице-адмирала Макарова». В заключении комиссии говорится: «...Азбука составлена в высшей степени удачно, так что легко запоминается; нижние чины... на другой уже день в состоянии были передавать и принимать как семафором, так и флагом телеграммы... Семафор может иметь прекрасное применение как для переговоров берега с флотом, так и береговых станций между собой...» (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 178, лл. 1—8).

«Верный», первый из них в 5 час[ов] утра ушел в море на стрельбу и затем должен был идти в Биорке, туда же в 11 ч[асов] утра (22 авг[уста]) ушел и «Верный», произведя на рейде некоторые минные учения при помощи катеров с крейсера «Африка». В этот же день в Биорке должен был прийти из Роченсальма и крейсер 1 ранга «Князь Пожарский» с учебным судном «Моряк» на буксире.

22 августа в 5 ч[асов] дня на Практической эскадре происходила гребная гонка, к участию в которой были приглашены шлюпки с судов Минного отряда. Перлинь для шлюпок, от которого начиналась гонка, был протянут между крейсером 2 ранга «Африка» и транспортом «Европа», конечными воротами гонки был назначен створ грот-мачт эскадренного броненосца «Петр Великий» и броненосца береговой обороны «Адмирал Лазарев». Длина пути гонки около 15 кабельтовых.

В гонке участвовало 54 шлюпки. Первыми были пущены 11 вельботов, затем последовательно 4 баржи, 10 двенадцативесельных и 5 четырнадцативесельных катеров, 2 барказа (18-весельных), 12 шестерок и 10 разных мелких шлюпок.

«Котлин», 1896, 25 августа.

№ 112

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА ГЛАВНОМУ ИНСПЕКТОРУ
КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ Н. Е. КУТЕЙНИКОВУ
О НЕОБХОДИМОСТИ ВОЗОБНОВИТЬ ОБСУЖДЕНИЕ
ВОПРОСА О БОЛЕЕ СЕРЬЕЗНОЙ ПРОБЕ
ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ ПЕРЕБОРОК

№ 522

31 августа 1896 г.
Транзуидский рейд

Милостивый государь Николай Евлампиевич.

На этих днях я поднимал из воды миноносец № 108, у которого переборки так текли, что в несколько брандспойтов мы не могли откачать отделения, в котором не было ни одной пробоины. Не откажите сообщить мне, были ли на этом миноносце переборки опробованы таким образом, как я представлял, или нет, и предполагается ли вводить эту пробу.

Я очень пожалел, что на работе по съемке не присутствовал ни один инженер. Эта течь переборок так поучительна и так наглядна, что, смотря на нее, не остается никакого сомнения в необходимости пробы переборок, после того что двери, трубы и прочее поставлено. При этом случае также выяснилось, что надо пробовать переборки наливанием воды не до ватерлинии, а до верхней кромки переборок, ибо миноносец погрузился в воду по планширь.

Будь переборки исправлены, я поднял бы миноносец без портовой помощи, но течь через переборки оказалась так значительна, что надо было водоотливные средства, чтобы ее преодолевать.

Также не будь переборки неисправны, миноносец, может быть, отделался бы наполнением лишь одного из его пяти отделений, и тогда, подведя пластырь, сошел бы на воду.

Нельзя ли воспользоваться этим случаем, чтобы еще раз обсудить вопрос и ввести истинную серьезную пробу переборок.

Прошу принять уверение в моем совершенном почтении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, кораблестр. часть, 1893 г., д. 37, л. 10. Подлинник.

№ 113

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ О НЕОБХОДИМОСТИ СНАБДИТЬ БОЕВЫЕ КОРАБЛИ СЕТЕВЫМ ЗАГРАЖДЕНИЕМ

№ 533

6 сентября 1896 г.

В течение настоящей кампании на судах вверенной мне эскадры произведено много тактических упражнений, имевших учебную цель, но некоторые из них дали весьма ценный материал для выводов. Обыкновенно по исполнении каждой задачи я собирал к себе командиров и делал разбор показаний обеих сторон с целью выяснить наилучший способ действия.

В числе прочих тактических задач производились ночные атаки миноносцами. Для полноты выводов атаки эти назначались при лунном освещении, без луны при светлой ночи и без луны при темной ночи. Также были случаи, где эскадра ожидала атаку без огней и с освещением боевыми фонарями. Для минных атак всегда назначался только один час, так чтобы внимание на судах было полное, тем не менее миноносцам удавалось подходить незамеченными почти на пределы минного выстрела. Бывали случаи, что миноносцы не могли разыскать эскадру, не имевшую огней, но когда они ее находили, они приближались незамеченными достаточно близко.

Общее заключение по этому предмету следующее:

Если эскадра не окружена разведчиками, то миноносцы могут следить за движением ее днем, не будучи замечены с судов. Если есть разведчики, то это поведет к стычке с ними.

Если удалось следить за эскадрой днем, то с наступлением темноты надо сближаться с нею, и тогда возможно совершенно не выпустить ее из глаз.

Если эскадра не потеряна из виду, то минная атака будет вполне возможна.

Опыты ночной стрельбы на ходу по пирамидальным подвижным щитам показали, что стрельба была весьма хороша. Видя падение снарядов, я был стрельбой доволен, но когда подняли щиты, то ни одной пробойны не оказалось. Это, разумеется, следует отнести к тому, что на каждую пушку я не мог дать много

патронов, но, с другой стороны, это показывает, что ночью попасть в щит или миноносец весьма затруднительно и что нельзя надеяться ночью утопить миноносец ранее, чем он выпустит свою мину.

Эскадра, плавающая в водах, где можно ожидать миноносцев, должна с наступлением ночи или идти без огней большим ходом, или остановить машину и спустить свое сетевое заграждение. Этот последний способ есть самый практичный, и как я и младший флагман контр-адмирал Амосов, так и все командиры судов вверенной мне эскадры пришли к единогласному заключению о необходимости сетевого заграждения для всех боевых судов.

Ввиду того, что многие из наших судов не имеют сетевого заграждения или имеют его, но такой системы, которая негодна, я по долгу службы считаю своею обязанностью представить о вышеизложенном заключении по поводу сетевого заграждения на благоусмотрение вашего высокопревосходительства. Суда без сетевого заграждения надо признать недостроенными.

Вице-адмирал С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «Главный морской штаб. В иностранных флотах, кажется, поговаривают о совершенном изъятии сетей из вооружения; спросить наших агентов, что им известно по этому поводу, и по получении этих сведений доложить. Что же касается до того, что на некоторых боевых судах сетевое заграждение негодной системы, как, например, на «Петре Великом», то судовому начальству следовало бы додуматься до новой, более пригодной на этом корабле системы. Это не может вырабатываться в Техническом комитете, а должно вырабатываться на практике.

П. Тыртов

8 ноября 1896 г.»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, лл. 209—210.
Подлинник.

№ 114

ИЗ ЗАМЕЧАНИЙ С. О. МАКАРОВА НА ОТЧЕТ
ПО МИННОЙ ЧАСТИ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ
БАЛТИЙСКОГО МОРЯ ЗА КАМПАНИЮ 1896 г.¹

[29 января 1897 г.]

...Надо учиться с тем же оружием, с которым придется воевать, иначе незачем армии раздавать до войны 3-линейные ружья.

С. Макаров

¹ Практическая эскадра окончила кампанию 9 сентября 1896 г. Публикуемый ниже документ датируется по рапорту С. О. Макарова управляющему Морским министерством № 621 от 29 января 1897 г. (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, л. 261), при котором Макаров направлял отчеты о плавании эскадры со своими замечаниями на полях.

Кроме того, не стреляя минами боевого комплекта, мы не можем иметь уверенность в их исправности...¹

Отряд миноносцев, которым я лично командовал, должен был разыскать эскадру и затем атаковать ее. Первую часть миноносцы, рассеявшись на большое расстояние и идя параллельными курсами, сделали прекрасно. Также вполне удачно они соединились в одну колонну, но после этого произошла путаница в условных сигналах. Одни миноносцы пошли в атаку, другие — остались, и вся атака не удалась, но я вполне уверен, что флот, не имеющий контр-миноносцев, можно удачно атаковать и днем и ночью.

Следует серьезно обсудить вопрос, в какой мере опасно оставлять эскадры без контр-миноносцев, и не следует ли возможно скорее построить и послать должное число их в эскадру Тихого океана и Средиземную.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, отчеты по минной части,
д. 155, лл. 29, 34, 35. Подлинник.

№ 115

ЗАМЕЧАНИЕ С. О. МАКАРОВА НА ОТЧЕТЕ ПО МЕДИЦИНСКОЙ ЧАСТИ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ ЗА КАМПАНИЮ 1896 г.

[29 января 1897 г.]²

...На наших военных судах нижний чин с самого раннего утра до позднего вечера находится почти в непрерывном беспокойстве. Лишь во время обеда и отдыха людей не беспокоят, так что можно сказать, что с 5 час. утра и до 8 час. вечера люди на ногах. Вычтя 3 часа на обед и отдых, получим, что люди на ногах 12 часов. В течение этих 12 часов беспрестанно людей тревожат учениями, приборками и разными судовыми потребностями. Я отменил послеужинные переключки расписаний, в которых нет никакой надобности, велел будить команду на ...³ часа позже, что разрешается «Правилами внутренней службы», я велел держать столы спущенными, дал льготу для мытья и пр. и пр. и все же таки признал, что нижний чин на наших военных судах не имеет достаточно покоя. В палубах и батареях нет места, где бы нижний чин мог присесть. Для комфорта и удобства офицеров сделано все, для нижнего чина — ничего. На этот

¹ Это замечание сделано на то место отчета, в котором говорится, что миноносцам для практических стрельб были отпущены торпеды устаревшего образца, уже снятые с вооружения.

² О дате документа см. примечание к документу № 114.

³ Пропуск в документе.

предмет должно быть обращено внимание. Число нижних чинов, уходящих по нездоровью в запас, очень велико, и люди на многих судах не имеют того здорового вида, какой могли бы иметь при более рациональном распределении времени и большем удобстве жизни нижних чинов.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 109, л. 6. Копия.

№ 116

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О ЕГО РАБОТЕ НАД ВОПРОСАМИ МОРСКОЙ ТАКТИКИ

8 октября — 11 ноября 1896 г.

- ...8 окт[ября] Приехал полк[овник] Ник[олай] Александр[ович] Орл[ов], и с ним я проговорил до 3 ч[асов] о стратегии...
- 14 окт[ября] Уехал на ...пароходе в Петербург ...Я занимался в Морском к[орпусе], изучая тактическую библиотеку...
- 18 окт[ября] ...Занимался в Морском кор[пусе], изучал библиотеку. В 1 [час] поехал завтракать, потом опять занимался в М[орском] к[орпусе]...
- 29 окт[ября] Целый день рассматривал в Гл[авном] м[орском] штабе дела по тактике...
- 11 нояб[ря] ...Целый день диктовал будущую лекцию лейтенанту Шульцу...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, лл. 59об., 60, 64об., 65. Автограф.

№ 117

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА ГЛАВНОМУ КОМАНДИРУ КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Н. И. КАЗНАКОВУ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПРАВИЛ ПРОИЗВОДСТВА СИГНАЛОВ СЕМАФОРАМИ И СЕМАФОРНОЙ АЗБУКИ

№ 610

9 октября 1896 г.

Еще в начале плавания вверенной мне эскадры мною были составлены правила производства сигналов семафорами, которые по распоряжению Главного морского штаба напечатаны и разосланы на суда.

Дальнейшая практика с семафорами указала, что для передачи семафором шифрованных депеш необходимо иметь индекс. Кроме того, выяснились некоторые другие особенности семафорного дела.

Как для ускорения сигналопроизводства, так и для удобства запоминания пришлось сделать перемену в семафорной азбуке.

Ввиду всего вышеизложенного мною собраны были мнения моего помощника контр-адмирала Амосова и командиров судов и, сообразуясь с полученными замечаниями, составлены новые правила производства сигналов семафорами.

Представляя при сем эти правила, прошу ходатайства вашего превосходительства о напечатании их и объявлении к руководству.

При сем присовокупляю, что изменения в самой семафорной азбуке не вызовут особых неудобств, ибо человек, научившийся семафорному делу, как показал опыт, освоится с новой азбукой в несколько часов.

Вице-адмирал С. Макаров

Резолюция Н. И. Казнакова: «По штабу. Представить в Главный морской штаб Н. К[азнаков]. 11 октября»¹.

ЦГАВМФ, ф. 417. д. 14785, л. 161. Подлинник.

№ 118

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА и. д. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
КОНТР-АДМИРАЛУ К. К. ДЕЛИВРОНУ О НЕДОСТАТКАХ
В ОБЕСПЕЧЕНИИ НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ КОРАБЛЕЙ
РУССКОГО ФЛОТА И НЕОБХОДИМЫХ МЕРАХ
ДЛЯ ИХ УСТРАНЕНИЯ**

№ 4564

21 октября 1896 г.

Милостивый государь Карл Карлович.

В заседании 4 октября, когда рассматривался вопрос о предлагаемой главным инспектором механической части отмене магистральной трубы, вы обратились ко всем присутствующим с приглашением высказать свои мнения по части непотопляемости вообще.

По этому предмету я писал неоднократно. Кроме того, что напечатано в периодических изданиях, в Морском техническом комитете имеется еще очень много моих записок и отчетов. Разновременно кое-что из указываемого мною делалось, но главное остается в прежнем положении, и каждый раз, осматривая новые и старые корабли, я, к великому моему огорчению, убеждаюсь, что они совершенно ненадежны по части непотопляемости.

¹ Новые правила производства сигналов семафорами и семафорная азбука были напечатаны и объявлены для руководства циркуляром Главного морского штаба № 264 от 15 ноября 1896 г. (см. Указатель правительственных распоряжений по морскому ведомству за 1896 г., стр. 911—923 и приложения).

Дело это сложно, и вследствие разнообразия в типах у каждого судна есть местные особенности, с которыми следует считаться.

Надо прежде всего установить и одобрить одну общую систему для всех судов и объявить к руководству детальные чертежи всех приборов. Этим достигнется однообразие, столь необходимое для дела. Теперь этого однообразия нет, и каждый подрядчик, ставящий водоотливную систему, изготавливает клапаны своего собственного чертежа. Так, например, на броненосце «Гангут» клапанные коробки оказались чугунные, весьма сложной отливки, тогда как на самых первых даже судах, на которых я ставил магистральную трубу, а именно на броненосцах типа «Адмирал Лазарев», коробки железные. Разумеется, чугунные клапанные коробки при ударе о камень этой осенью лопнули, и труба перестала действовать.

На броненосце «Наварин» сделали часть трубы четырехугольной формы, и в этом нет большой беды, но по неумелости в этой трубе поставили внутренние ребра через каждые четыре фута. Эта ошибка была открыта только случайно, потому что броненосец этот попал в мои руки. На броненосце «Сисой Великий» я заметил, что помпа, предназначенная для осушения трюма, поставлена чересчур высоко, и если ее не переставят, то во всю службу броненосца помпа будет по временам не брать воды с нижнего дна, в особенности при низком состоянии барометра и на качке, т. е. при условиях, в которых может особенно потребоваться действие осушительной помпы.

Осматривая суда по должности командующего эскадрой Средиземного моря и Практической [эскадрой], я убедился, что у новых судов, как и у старых, главные переборки и проч. ненадежны, а это крупный боевой недостаток.

Для устранения всех этих хронических недостатков необходимо учредить должность инспектора непотопляемости на флоте и ввести пробу главных переборок наливом воды в главные отсеки. Об этой пробе я представлял записку при начале постройки судов Черноморского флота, но тогда решено было, что переборки и проч. можно сделать правильно и без пробы, между тем как впоследствии, осматривая черноморские суда, я нашел их в этом отношении малонадежными. Все это будет и впредь повторяться, пока не установят пробу главных переборок наливом воды и не учредят должность инспектора непотопляемости.

Дело, обставленное, как теперь, не только не идет вперед, но даже в некотором отношении шагает назад. Необходимы энергичные мероприятия.

Примите уверения в моем совершенном почтении и преданности.

С. Макаров

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Н. И. КАЗНАКОВУ
О НЕОБХОДИМОСТИ ПРИКОМАНДИРОВАНИЯ
НАЧАЛЬНИКА ОТРЯДА МИНОНОСЦЕВ
К ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЕ

№ 4601

23 октября 1896 г.

В начале кампании сего лета я не сразу дал себе отчет, кто из начальников отряда миноносцев должен был идти в плавание с миноносцами при Практической эскадре. В кампании были 3 начальника отряда, а именно: капитаны 1 ранга Пель, Брандт и Медведев. Последний считался при Кронштадтском порте испытывающим вновь построенные миноносцы, а из первых двух я выбрал капитана 1 ранга Брандта, ибо большинство миноносцев, назначенных в Практическую эскадру, были его отряда.

Возбудился вопрос, как поместить капитана 1 ранга Брандта. В прошлые годы в подобных случаях начальник отряда помещался на одном из больших судов, но в этой обстановке он фактически не командовал миноносцами.

На крейсере «Воевода» помещение имеется также лишь для одного командира, что же касается самих миноносцев, то лишь у немногих имеется отдельная каюта для командира; в большинстве же случаев командир помещается в общей каюте с офицерами.

Чтобы узнать взгляды высшего начальства на сей предмет, я обратился лично к бывшему начальнику Главного морского штаба генерал-адъютанту Кремеру и получил от него разъяснение, что начальник отряда миноносцев, хотя и в кампании, не должен идти в море, и что дело его заключается лишь в приговлении миноносцев к плаванию.

Вследствие этого миноносцы присоединились к эскадре без начальника отряда.

Когда я с эскадрой должен был отправиться по портам, то пароход «Ильмень» и 2 миноносца я отделил для обследования шхер и снова просил Главный морской штаб, чтобы назначили на это время начальника отряда. Я указал, что он может поместиться на пароходе «Ильмень». Таким образом, главное затруднение к тому, чтобы начальник отряда шел в море, было устранено, и ввиду предстоявших работ по обследованию станций присутствие капитана 1 ранга Брандта на работе было весьма желательно. Главный морской штаб отклонил мое представление.

Когда начались тактические занятия, то необходимость в начальнике отряда выяснилась еще рельефнее. Миноносцы приходится считать отдельной частью и давать этой части особые поручения. Приказом по эскадре я определил раз навсегда, что когда несколько миноносцев находятся вместе, то старший в чине из командиров есть общий начальник, который и распоряжается всеми остальными миноносцами. Правило это строго соблюдалось, и никогда не было никакого недоразумения; тем не менее,

товарищ не есть начальник, и он не может быть серьезным ответчиком за остальных.

Нужно приучать миноносцы держаться в строю и действовать совместно. Пока миноносцы при эскадре, они под глазами у адмирала, который делает им все необходимые указания, но когда миноносцы удаляются от эскадры, то некому их учить и некому наблюдать за тем, чтобы каждый из миноносцев управлялся правильно.

При исполнении тактических задач нужно составить диспозицию и растолковать ее каждому из командиров. Дело это не подходит к старшему в чине — нужен настоящий начальник. Обыкновенно я или шел сам или назначал одного из командиров; один раз ходил флаг-капитан.

Таким образом, миноносцы имели при отдельной командировке своего начальника, но каждый раз начальник этот менялся, а потому миноносцы недостаточно совершенствовались.

Полагаю, что служба выиграет, если начальники отрядов миноносцев будут ходить вместе со своими отрядами. Если имеется подходящее быстроходное легкое судно, то начальнику отряда можно такое дать, если же нет, то он должен поместиться на одном из миноносцев; причем командир займет общую каюту, а начальник отряда — особую. Пункт 44 инструкции по заведению миноносцами и их командами (объявленной циркуляром Главного морского штаба от 11 декабря 1895 года за № 258) надо отменить.

По отношению к материальной отчетности миноносцев следует их по-прежнему иметь приписанными к судам и вообще оставить все порядки более или менее в прежнем виде, предоставляя начальнику отряда главнейшим образом наблюдение за должным маневрированием миноносцев, когда они отделены от эскадры.

На каждом миноносце имеется только один комплект сигнальных флагов, что в сущности недостаточно, ибо нельзя поднять одновременно позывные и сигнал; необходимо по крайней мере для начальника отряда выдать 2-й комплект флагов.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 14773, лл. 250—251. Подлинник.

№ 120

СТАТЬЯ В ГАЗЕТЕ «КРОНШТАДТСКИЙ ВЕСТНИК» О РАЗРАБОТКЕ С. О. МАКАРОВЫМ ВОПРОСОВ МОРСКОЙ ТАКТИКИ В СВЯЗИ С ПРЕДСТОЯЩИМИ ЕГО ЛЕКЦИЯМИ В КРОНШТАДТСКОМ МОРСКОМ СОБРАНИИ

30 ноября 1896 г.
Кронштадт

Предстоящие лекции вице-адмирала С. О. Макарова по морской тактике, которые будут прочитаны 2, 9 и 16 декабря

в Кронштадтском морском собрании, представляют большой интерес не только для всех моряков, но также и для тех лиц, которые желают познакомиться с наиглавнейшей отраслью военно-морского дела.

Некоторые, даже и из моряков, под словом морская тактика подразумевают собственно эволюции, тогда как на самом деле тактика имеет более обширное значение и заключается в различных приемах и действиях как одного корабля, так и целой эскадры, принимая в соображение все те разнообразные случаи, какие могут встретиться при выполнении того или другого маневра, находящегося в зависимости от времени, места и многих обстоятельств.

Эволюции составляют только часть тактики и учат, как производить различные построения без указания причин — когда, каким строем и при каких обстоятельствах надо пользоваться. Тактика же, в более обширном смысле, именно дает указания на те случаи — когда, каким строем и родом оружия надо пользоваться и какой удобнее по ходу дела произвести маневр.

Несомненно, что разнообразные тактические задачи находящиеся в полной зависимости как от типа судов так и различных элементов, составляющих боевую их силу, должны быть изучены в мирное время и притом в такой степени, чтобы в случае представившейся действительной надобности можно было с некоторой уверенностью решиться на применение того или другого приема.

Принципы тактики ясно указывают на те требования, какие мы можем предъявлять к этой важной науке.

Постоянная разработка различных тактических вопросов даст возможность выяснить все достоинства и недостатки не только боевых элементов или качеств корабля, но также и всего того, что относится до различных деталей кораблестроения, кораблевождения, механизмов и даже снабжения. Инженер, строящий современный боевой корабль, конечно, не может предусмотреть всего, что потребуется от этого корабля в боевом отношении; поэтому Технический комитет всегда указывает на те новинки, которые выработала практика на основании решения соответствующих тактических задач. Строгое равнение при различных строях и при различных скоростях может быть только тогда, когда прекрасно урегулированы и всесторонне испытаны все механизмы, а это даст только тактика. Наилучшее и целесообразное размещение артиллерии и мин может выяснить также только тактика.

Таким образом, морская тактика может преподавать уроки не только одним строевым офицерам флота, но вообще всем военным морякам по всем специальностям и различным отраслям военно-морского дела.

Вникнув во всю суть и значение морской тактики, можно ясно видеть, что она занимает самое первое место среди всех

остальных военно-морских наук, которые находятся от нее в полной зависимости и получают требуемый вид только при условии известной разработки разнообразных тактических вопросов.

При поверхностном взгляде на тактику, как на науку, она кажется весьма скучной и сухой, но стоит лишь вникнуть в ее сокровенные тайны, как обнаружатся те чудесные перлы, которые при умелом ими пользовании окажут неоцененную услугу в критический момент сложного морского боя. Чем с большим интересом и любовью будем относиться к этому предмету в мирное время, тем на скорейший успех можно рассчитывать и на войне.

Мысль о разработке некоторых вопросов по тактике явилась у С. О. Макарова еще тогда, когда он был назначен командующим эскадрой Средиземного моря; тогда же он и начал делать подготовку к составлению тактических задач, желая получить практические результаты, но вследствие сложившихся политических обстоятельств Средиземноморская эскадра была отправлена в Тихий океан, где она и поступила в состав соединенной эскадры, находившейся под командою вице-адмирала С. П. Тыртова.

Нахождение в этой эскадре во время войны Китая с Японией, т. е. в такое время, когда смело можно было ожидать перехода нашей эскадры от пассивно-наблюдательного положения в активное, невольно придавало особенную энергию и заставляло каждого из русских моряков серьезно относиться к разработке различных боевых вопросов. С. О. Макаров, будучи в то время младшим флагманом соединенной эскадры, взял на себя труд по рассмотрению и изучению некоторых задач, часть которых и была уже объявлена в приказе по Тихоокеанской эскадре¹.

По возвращении в Россию С. О. Макаров был назначен командующим Практической эскадрой, во время плавания которой и имел возможность испытать на практике все то, что в отношении тактики было выработано им теоретически.

То время, которое обыкновенно ежегодно назначается Практической эскадре для маневров, было в минувшем году дано в распоряжение вице-адм[ирала] Макарова на производство тактических задач.

Один из главных результатов, выясненных последними тактическими задачами, это преимущество стрельбы при курсовом угле. Кроме того, подтверждена и вновь доказана полная возможность описания «восьмерок» при движущемся строе.

В своих лекциях вице-адмирал Макаров познакомит слушателей как с самим предметом морской тактики в обширном ее значении, так и с теми данными, которые добыты за последнее время.

«Кронштадтский вестник», 1896, 1 декабря.

¹ См. документ № 90.

ЗАМЕТКА В ГАЗЕТЕ «КОТЛИН» О РАЗРАБОТКЕ
С. О. МАКАРОВЫМ ВОПРОСОВ МОРСКОЙ ТАКТИКИ В СВЯЗИ
С ПРЕДСТОЯЩИМИ ЛЕКЦИЯМИ ЕГО В КРОНШТАДТСКОМ
МОРСКОМ СОБРАНИИ

30 ноября 1896 г.
Кронштадт

С радикальным изменением внешней физиономии современных флотов, по сравнению их с флотами прежними, и все те законы, по которым они действовали раньше, оказались теперь большей частью неприменимыми, и на сцену выдвинулись новые серьезные вопросы, в ряду которых первыми должно поставить вопросы по морской тактике и стратегии. «Уметь побеждать» и уметь насколько возможно продуктивнее пользоваться имеющимися средствами — вот те крупные задачи, которые лежат на моряке настоящего времени и с которыми он должен быть хорошо ознакомленным. Учреждение специальных курсов, военно-морские игры и, наконец, лекции — все это способы, принятые во всех флотах с целью более широкого развития вопроса о морской тактике и стратегии и ознакомления большего числа офицеров с этими двумя важными в морском деле науками.

Вице-адмирал С. О. Макаров, известный уже многими научными трудами, обратил свое внимание и на этот серьезный пункт морского дела, разработал этот вопрос и в ряде лекций намерен поделиться своими взглядами и выводами с остальным личным составом флота.

Этой мысли мы не можем не приветствовать.

Преподавание морской тактики и стратегии в специально устроенных курсах при Морской академии имеет возможность ознакомить с этим вопросом только ограниченное число офицеров, и нужен целый длинный ряд лет, пока там перебивает большинство их. Но прогресс идет крупными шагами, пылкий ум человеческий ищет объяснения тех или других фактов в военно-морском деле, и такая лекция, такой обмен мыслей компетентного адмирала с слушателями всегда явится тем импульсом, который заставит мысль идти по настоящему пути и даст ей возможность дальнейшей разработки вопроса и дальнейшего его совершенствования.

Мы слышали, что по окончании всех трех лекций по желанию главного командира вице-адмирала Н. И. Казнакова будут допущены дебаты, которые перенесутся в наше отделение императорского Русского технического общества и еще более выяснят вопросы.

Мы не можем также не выразить нашей глубокой уверенности, что адмирал, известный своими продуктивными работами по артиллерии, гидрологии и водоотливной системе, внесет своей лекцией ценный вклад в дело разработки вопроса по морской

тактике и стратегии, тем более, что поводом к собиранию материала и к разработке этого вопроса, как мы знаем, послужили те фактические обстоятельства, в которых находилась наша Тихоокеанская эскадра под командой вице-адмирала С. П. Тыртова во время и после японско-китайской войны.

Кроме того, как известно, вице-адмирал С. О. Макаров имел возможность применить на практике некоторые из своих взглядов во время командования в последнюю кампанию Практической эскадрой Балтийского моря.

«Котлин», 1896, 1 декабря.

№ 122

ЗАМЕТКА В ГАЗЕТЕ «КОТЛИН» О ЛЕКЦИИ С. О. МАКАРОВА ПО МОРСКОЙ ТАКТИКЕ В КРОНШТАДТСКОМ МОРСКОМ СОБРАНИИ

3 декабря 1896 г.

Лекция вице-адмирала С. О. Макарова по морской тактике, представляющая огромный интерес, была прочитана вчера в зале морского собрания и привлекла особенно большое число слушателей. Здесь было все высшее начальство, почти все свободные от службы морские офицеры и много сухопутных всех родов оружия. Лекция закончилась в 10 часов, и талантливый лектор был награжден дружными аплодисментами.

«Котлин», 1896, 3 декабрл.

№ 123

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О БЕСЕДЕ ПО МОРСКОЙ ТАКТИКЕ

21 декабря 1896 г.

...В 7 часов вечера состоялась в Техническом обществе (Минный класс) беседа по морской тактике. Остался собой доволен. Все прения были в весьма хорошей форме...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, л. 77. Автограф.

№ 124

ЗАМЕТКА В ГАЗЕТЕ «КОТЛИН» О ЗНАЧЕНИИ ЛЕКЦИЙ С. О. МАКАРОВА ПО МОРСКОЙ ТАКТИКЕ

18 января 1897 г.
Кронштадт

За последнее время крупным фактом в жизни нашей морской семьи явились лекции вице-адмирала С. О. Макарова и последовавшие за ними морские беседы, затронувшие много важных и

интересных тем. Можно положительно сказать, что обыденные интересы в морских кружках в это время отодвинулись на второй план и уступили место чисто морским вопросам.

С этой точки зрения мы придаем лекциям и морским беседам особенно важное значение; они дали толчок обществу и толчок настолько ощутительный, что его нельзя было не заметить. Когда, где и по какому поводу у нас с таким интересом, так дружно и горячо происходил обмен мыслей, как на морских беседах в кронштадтском отделении императорского Русского технического общества? Сколько дебатов, справок и приготовлений предшествовало этим беседам и следовало за ними, так блестяще подтвердив ожидания руководителя бесед вице-адмирала Н. И. Казнакова о полезности столкновения мнений.

Интерес, возбужденный морскими беседами к чисто морским вопросам, явно отразился увеличившимся спросом на серьезные морские сочинения. Серьезная книга заняла подобающее место, и нам достоверно известно, что в нашей морской библиотеке эти книги в последнее время не застаиваются на полках.

Во всякой борьбе победителем, конечно, остается более умный, более способный и умеющий оригинальнее и находчивее пользоваться положением и материальными средствами.

В морском деле, где с технической стороны шансы борьбы почти у всех равны, выше и сильнее будет тот, кто обладает большим запасом знаний и кто с большим умением приложит их в требуемый момент. Победы будущего в нас самих.

Морской корпус, как всякое другое учебное заведение, не может дать знаний на всю жизнь. Пополнять знания из морской литературы возможно и должно, но не всегда выполнимо для лиц, занятых ежедневным трудом, да и выбор книг нелегко. На морские беседы мы смотрим не только как на средства для разработки вопросов и восстановления истины, но главным образом как на место, где могут быть легко пополнены и проверены наши знания, чтобы сделаться совершеннее противников. Поэтому мы можем только выразить желание, чтобы морские беседы у нас продолжались и поскорее начались в других центрах нашей морской жизни.

«Коглин», 1897, 19 января.

№ 125

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА ПО 1-й ФЛОТСКОЙ ДИВИЗИИ О МЕРАХ ПО СОХРАНЕНИЮ ЗДОРОВЬЯ НОВОБРАНЦЕВ

№ 108

18 апреля 1897 г.

...Прошу экипажных командиров обратить внимание, почему в некоторых ротах люди в среднем так мало выиграли в весе, и дать свой отзыв по отношению к нижеследующим ротам:

3-го экипажа 4 рота, 4-го экипажа 12 рота, 8-го экипажа 1 и 3 роты и 9-го экипажа 6 и 8 роты.

Некоторые из новобранцев потеряли в весе, и на здоровье их следует обратить внимание и принять теперь же меры к тому, чтобы восстановить их силы. Прошу экипажных командиров лично осмотреть всех новобранцев, потерявших в весе, и сделать что возможно.

Надо остановить зло в начале, пока оно еще исправимо. О принятых мерах прошу поставить меня в известность.

Осенью по окончании кампании предлагаю еще раз взвесить всех призыва нынешнего года.

Пользуюсь настоящим случаем, чтобы выразить мою искреннюю благодарность флагманскому врачу статскому советнику Кнорре за его постоянную заботливость об улучшении санитарных условий, в которых находятся нижние чины.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 625, оп. 1, д. 211, л. 36. Подлинник.

№ 126

СТАТЬЯ В ГАЗЕТЕ «КОТЛИН» ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ТРУДОВ С. О. МАКАРОВА ПО ТАКТИКЕ В ИНОСТРАННЫХ ФЛОТАХ

19 апреля 1900 г.

В декабре 1896 г. в Кронштадтском морском собрании были прочитаны вице-адмиралом С. О. Макаровым три лекции «Рассуждения по вопросам морской тактики», явившиеся как бы продолжением его же известного труда «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов». Напомним, кстати, что по желанию лектора в конце декабря 1896 г. и в начале января 1897 г. в Минном офицерском классе под председательством бывшего главного командира Н. И. Казнакова по поводу лекций состоялись «морские беседы», отчеты о которых печатались в нашей газете и затем вошли в изданный в 1897 г. отдельной книгой труд вице-адмирала Макарова. Предварительно лекции эти были напечатаны в «Морском сборнике».

Указанный выше труд нашего почтенного адмирала обратил на себя внимание иностранных моряков. И вот в апреле 1898 г. лекции вице-адмирала Макарова из «Морского сборника» были переведены на английский язык лейтенантом американского флота Джоном В. Bernadou под заглавием «Discussion of questions in naval tactics» и изданы учебным отделением морского департамента. Книга эта, по словам американской газеты «New York Evening Post» от 7 апреля 1900 г., «усиленно раздавалась перед началом испано-американской войны офицерам американского флота».

В текущем году труд вице-адмирала Макарова переведен на итальянский язык капитаном 2 ранга Eugenio Bollati di Saint — Pierre.

На обложке и заглавном листе поставлен девиз адмирала: «Ricordati della guerra» («Помни войну»). Перевод носит название: «Questioni di Tattica Navale» и сделан с американского издания, сверенного особым переводчиком с русским изданием, и дополнен из статей «Морского сборника» (1894 г.): «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов».

К итальянскому переводу приложен хороший портрет вице-адмирала С. О. Макарова и его факсимиле.

Книга эта, прекрасно вообще изданная, содержит 373 стр. текста, три таблицы и 25 рис. в тексте. Стоимость 4 лиры.

Нам очень приятно засвидетельствовать, что не только belle-тристические произведения переводятся на иностранные языки, но и специальные.

«Котлин», 1900, 19 апреля.

№ 127

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ВВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПРОБЫ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫХ ПЕРЕБОРОК НАЛИВАНИЕМ ВОДЫ

23 июля 1897 г.
Варде¹

Сегодня я прочел в газете «Котлин» от 8 июля письмо главного корабельного инженера Петербургского порта старшего судостроителя Субботина, из которого видно, что гибель броненосца «Гангут»* техниками приписывается недостаткам в главных переборках. Посему, как занимающийся вопросом о непотопляемости судов с мичманского чина, считаю своим долгом вновь возбудить мое предложение о том, чтобы главные водонепроницаемые переборки пробовались водой, наливанием таковой до верхних кромок переборок.

С этим предложением я впервые обратился к покойному управляющему Морским министерством генерал-адъютанту Шестакову при начале постройки Черноморского флота. Записка моя обсуждалась в Морском техническом комитете, но было решено, что нет надобности испытывать водой все главные переборки, достаточно лишь опробовать одну, проверив систему, а в остальном довериться вычислениям. Была на одном из броненосцев построена фальшивая переборка поблизости к главной, и по испытанию приняты меры к укреплению переборок на всех судах последующей постройки, к числу которых относится и «Гангут».

¹ С. О. Макаров находился в это время в Варде (Норвегия) по пути на Енисей, куда направлялся для изучения ледовых условий в Карском море и т. п. в связи с работой по проектированию ледокола «Ермак». См. раздел V настоящего Сборника.

Гибель этого броненосца показала, что меры эти недостаточны, и в вышеуказанном письме главного корабельного инженера говорится, что переборки недостаточно крепки, потому что «при расчете их напряжение допускается вдвое и даже втрое более против требуемого условиями полной прочности».

Из этой фразы ясно видно, что при приеме от строителей мы должны фактически проверять переборки наливанием воды в отделения до верхних кромок, когда машины, котлы, вентиляция и пр. будут поставлены на место. Только такая проба может дать уверенность в том, что переборки проектированы правильно и что при установке машин, котлов, паровых труб и пр. не вырубил где-нибудь ребра, дающие крепость переборкам. Также только пробой на месте по окончании постройки можно убедиться, что двери имеют должную прочность и герметичность и что при проводке вентиляции не сделано крупных ошибок по части непотопляемости. Без такой пробы, как видно из письма г. Субботина, корабельные инженеры строят переборки, в которые сами не верят.

Что касается перегрузок судов, то она происходит от других причин. Я уже имел честь доносить вашему превосходительству минувшей осенью, что при осмотре мною междудонного пространства на «Гангуте» я нашел, что в флорах и стрингерах не вырезано достаточно отверстий, что имеет двойную невыгодную сторону. Во-первых — перегрузка судна, во-вторых — придание излишней жесткости в креплении верхнего дна к нижнему. Не от этой ли жесткости крепления на «Гангуте» так легко и в прошлом, и в этом году повредилось верхнее дно. Обыкновенно при ударе о камень повреждалось лишь нижнее дно, а на «Гангуте» и в прошлом, и в нынешнем году повреждение передалось и на верхнее дно. Полагаю, что должны быть приняты меры, чтобы строители без нужды не обременяли суда излишней крепостью флоров и стрингеров, ибо эта связь вредна. Общую продольную крепость лучше достигать утолщением обшивки верхнего и нижнего дна.

Полагаю, что если корабельные инженеры подсчитают, то они убедятся, что придание главным переборкам должного крепления большими ребрами потребует очень небольшого добавочного веса, но какой бы добавочный вес ни потребовался, переборки должны быть укреплены. Лучше не иметь главных переборок, чем иметь плохие. Если бы на «Гангуте» не было главных переборок, вода пошла бы по всему судну, топки не были бы залиты в самом начале, и можно бы было применить все водоотливные помпы. Броненосец, вероятно, остался бы на воде. Переборки на «Гангуте» достаточно задержали воду, чтобы поднять уровень ее для потушения огня в топках, и недостаточно, чтобы локализовать распространение воды.

Посему я считаю долгом возбудить перед вашим превосходительством еще раз ходатайство о введении обязательной пробы

водонепроницаемых переборок наливанием воды до верхних кромок их по окончании установки всех металлических предметов, прилегающих к переборкам.

Вице-адмирал С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «Технический комитет. Рассмотреть возбужденные адмиралом вопросы. С своей стороны, также нахожу необходимым производить пробу переборок, когда постройка корабля подходит к окончанию, дабы корабельные инженеры знали, что постройку их будут проверять. Конечно, эта проба будет стоить денег и времени, но зато будут уверены в непроницаемости переборок.

Техническому комитету обсудить этот вопрос и составить правила, а также доложить мне, какое было приказание его высочества¹ относительно испытаний, производящихся теперь на достраивающихся броненосцах, почему было признано достаточным испытывать только кочегарное отделение.

Механической инспекции принять участие в обсуждении этого вопроса и, когда он будет достаточно подготовлен, пригласить для обсуждения и решения адмиралов Н. И. Казнакова, С. П. Тыртова, С. О. Макарова, Н. Н. Ломен.

На «Гангуте» переборки выдержали до конца, и он затонул, вероятно, от того, что одновременно были пробиты четыре отделения и вода прямо выступила на верхнее дно. По словам вице-адмирала Тыртова, за 1½ часа до затопления на «Гангуте» ходили в ахтер-люк, который был совершенно сухой, и из него доставали вино к ужину, следовательно, переборки на «Гангуте» ни при чем.

Никто против этого не станет говорить, что это идеал, но почему же ни в одном государстве этого не делается.

П. Тыртов»

Резолюция И. М. Дикова: «По кораблестроению. В начале сентября назначить заседание по этому вопросу и подготовить к тому времени все что нужно, т. е. выяснить в частных заседаниях — по кораблестроению:

- 1) в каком периоде постройки судна следует делать испытания;
- 2) каких отделений и
- 3) возможно ли ко времени испытаний установить водоотливную систему; и по механической [части] — какие меры следует принять для предотвращения порчи механизмов и задержки в изготовлении судов к плаванию.

Вице-адмирал Диков

8 августа».

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1898 г., ч. 1, лл. 87—90. Подлинник.

№ 128

ИЗ ЖУРНАЛА СОВЕЩАНИЯ ПО ВОПРОСУ О РАЗРАБОТКЕ НОВОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ, СОЗАННОГО В СВЯЗИ С ОБОСТРЕНИЕМ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ, С ВЫСТУПЛЕНИЕМ С. О. МАКАРОВА

27 декабря 1897 г.

...Отсутствовавший на предварительном совещании вице-адмирал Макаров высказал, что японский флот во время войны

¹ То есть в. кн. Алексея Александровича — генерал-адмирала.

с нами будет иметь огромные стратегические преимущества, ибо он будет опираться на многочисленные вооруженные порты японских владений, окружающих кольцом наши берега, и в его руках будут все подступы к нам, а потому небольшое численное превосходство в судах с нашей стороны не обеспечивает за нами командование морями, омывающими японские берега. По его мнению, чтобы решить, какого типа и сколько судов необходимо нам иметь на Дальнем Востоке, надо составить и разобрать план действий или даже несколько планов. Без разбора таких планов наши суждения как бы лишены достаточно веского фундамента. Он думает, что, может быть, детальное рассмотрение вопроса покажет, что нам придется отказаться от мысли командовать всеми морями, омывающими японские берега; и ограничиться более скромной задачей — помешать высаживать десант на материк; и тогда проектировать наш флот соответственно этой задаче.

Рассмотрение планов действий, по его мнению, полезно и в отношении типов судов. Так, он указал, например, что если будет поставлена, между прочим, одна из частных задач занятия Порт-Артура для воспрепятствования японскому флоту высаживать десант в Печилийском заливе, то наиболее существенным дополнением к судам являются отряды миноносцев, имеющих Порт-Артур своим базисом; между тем увеличение числа миноносцев не предположено...¹

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 35386, л. 135. Подлинник.

№ 129

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО
МОРСКОГО ШТАБА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ
С ПРОСЬБОЙ ИСПРАВИТЬ ТЕКСТ ЕГО ВЫСТУПЛЕНИЯ
НА СОВЕЩАНИИ ПРИ ОБСУЖДЕНИИ ПРОГРАММЫ
КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ**

9 января 1898 г.

Милостивый государь Федор Карлович.

По прочтении присланного мне для подписи журнала совещания по вопросу об усилении кораблестроительной деятельности, вызываемой особыми обстоятельствами на Дальнем Востоке², я был поставлен в весьма затруднительное положение.

¹ Об этом совещании имеется следующая запись в дневнике С. О. Макарова за 27 декабря 1897 г.:

«...В 3 часа совещание у велик[ого] князя] Алексея Александровича об увеличении наших сил на Дальнем Востоке. Сказал, что записка об увеличении наших сил выиграла бы значительно, если бы были приведены стратегические соображения. Никто не поддержал, а потому осталось по-прежнему бездоказанным, почему надо построить проектируемое число судов и чем вызывается предполагаемое разделение его на классы...» (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 88, л. 179об.).

² См. документ № 128.

Журнал уже подписан управляющим Морским министерством и одобрен его высочеством, между тем мои слова в заседании переданы не совсем верно. В журнале говорится, будто я хотел приурочить флот к решению частной задачи, между тем как я признавал необходимость рассмотреть план войны, чтобы из этого рассмотрения придти к правильному заключению о желаемом типе судов и числе их.

Настоящий журнал имеет историческое значение, а потому в той редакции, в которой он составлен, я не могу подписать его. Лично я не согласен ни с числом, ни с типами судов, ибо и то, и другое могло выясниться лишь из рассмотрения плана войны. Если в журнале будет вставлена на перемену предлагаемая мной редакция, то из нее будет видно, что мое предложение рассмотреть планы войны не было одобрено, и тогда я могу подписать журнал без приложения к нему моего особого мнения¹.

Пользуясь настоящим случаем, прошу ваше превосходительство принять уверения в моем совершеннейшем уважении и преданности.

Готовый к услугам С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 35386, лл. 73—74. Автограф.

№ 130

ПИСЬМО СТАРШЕГО ПОМОЩНИКА ГЛАВНОГО ИНСПЕКТОРА МЕХАНИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ФЛОТА В. И. АФАНАСЬЕВА * С. О. МАКАРОВУ С ОЦЕНКОЙ ЕГО ТРУДОВ ПО НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ

31 января 1898 г.

Глубокоуважаемый Степан Осипович!

Злополучный «Гангут» был тою дубиной, под ударами которой признали, наконец, правильность ваших требований относительно пробы судовых переборок². Что можно прибавить

¹ 9 января 1898 г. С. О. Макаров сделал следующую запись в своем дневнике:

«...В 5 часов вечера получил для подписи журнал совещания под пред[едательством] е[го] в[ысочества]. Там мои слова переданы не так, а потому, хотя журнал был уже подписан всеми адмиралами и у[правляющим] М[орским] м[инистерством] в том числе, тем не менее я отказался его подписать, составил свою собственную редакцию моих слов. При журнале была записка, что е[го] в[ысочество] одобрил редакцию. По моему мнению, журнал надо было сперва показать нам, а потом показывать е[го] в[ысочеству]. Этот случай показывает, в какой степени Штаб и у[правляющий] М[орским] м[инистерством] рассчитывали, что никто не осмелится спорить, если журнал уже одобрен высшим морским начальством. Я не спорил бы о мелочах, но я не согласен со всем журналом от начала до конца, и мои слова искажены. Этот поступок, вероятно, дорого мне обойдется впоследствии» (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 88, л. 201).

Особое мнение Макарова было принято и внесено в журнал совещания (см. там же, л. 201об.).

² В. И. Афанасьев имеет в виду обсуждение предложений С. О. Макарова по обеспечению непотопляемости корабля в Морском техническом комитете, см. документ № 131.

к этому, чтобы быть лучше понятым? Я уже давно убедился в том, что работа мысли не признается нужной для могущества флота. Печальное заблуждение, но стена слишком крепка, чтобы ее пробить! В наши дни нужно особенное мужество, чтобы открыто говорить о своих работах. Все сведено к одному «полтиннику», и не дай бог никогда нам получить повторение тяжелых уроков, о которых вы позволите мне не говорить.

Убежденный, что все совершается по непреложному историческому закону, я выбрасываю свои работы в самом необработанном виде, и мне доставляет большое удовольствие сознание, что с моею смертью все исчезнет, и то, что я выбросил, и то, что некуда выбрасывать. В «Котлине» мне тесно, а больше некуда деваться. Вот хоть бы и Техн[ическое] общ[ество], да и оно не интересовалось сохранить в каком-нибудь виде мои доклады. Везде нужно униженно просить о принятии своих трудов, за исключением «Котлина», широко открывшего мне свои страницы. Кто-нибудь и скажет мне спасибо за потраченный труд в бесплодной работе.

Мне очень и очень хорошо известно, что и ваши исследования и работы, которые так богаты идеями и точными наблюдениями, мало доставляли вам наслаждения, и думаю, что эти труды приносили вам довольно-таки много горечи. На благодарность и признание заслуг надежда в наш век очень плохая. Но та внутренняя сила, которая побуждает вас к неустанной работе, и та божья искра, которая неугасаемо горит в вас и освещает ваш путь в работе, разве могут быть достойно оценены людьми?

Я был бы очень удивлен, если бы в ваше распоряжение было предоставлено зало морской библиотеки по первому выраженному вами желанию. Вот почему, как, может быть, ни покажется вам странным, я совершенно удовлетворен тем, что вам отказали. Нам ли проснуться от спячки и бороться с жгучими вопросами? Проще и легче, когда все совершается по преданию от «отцов наших». А то как раз разоблачат нашу таинственную мудрость, облегченную упорным молчанием, лучшим украшением лучших в наши дни.

От самой сокровенной глубины своего сердца благодарю вас за предложение содействия к сохранению моих работ, но я очень хочу, чтобы они исчезли бесследно. Мои силы уже надорваны, и мне тяжело будет видеть свои разорванные и неоконченные работы. Кроме того, всякая попытка к изданию выброшенных мною материалов поставит меня в очень тяжелое положение по причинам, о которых говорить бесполезно.

Простите, глубокоуважаемый Степан Осипович, невольную мою откровенность в этом письме. Мне не дорога моя работа, но мне очень тяжело, что для работы нет простора. Я хорошо знаю, что вы в поле одинокий воин, и дай бог вам силы сохранить энергию на долгие годы и не дойти до тех заключений, до которых я дошел теперь, хотя и никогда ни о чем не мечтал.

Мне остается только ждать того счастливого дня, когда я буду иметь возможность сложить с себя обязанность чернорабочего и почить от всяких дел служебных.

Искренне и глубоко преданный *В. Афанасьев*

Помета С. О. Макарова: «Ответ на мое предложение издать его труды отдельной книгой в виде материалов».

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2,
д. 88, лл. 192, 263.
Автограф.

№ 131

ИЗ ЖУРНАЛА МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ПО КОРАБЛЕСТРОЕНИЮ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ИНСТРУКЦИИ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ СУДОВЫХ КОРПУСОВ

№ 19

10 февраля 1898 г.

...По прочтении документов, относящихся к предмету заседания¹, председатель Морского технического комитета предложил на решение собрания три последовательных вопроса, из коих первый заключался в следующем: в какой период постройки производить испытание водонепроницаемых переборок наливом воды в отделения и подвергать ли такому испытанию безусловно все отделения или только одни главные?

Обсуждение этого вопроса привело собрание к необходимости согласно вышеприведенного проекта, выработанного в предварительных заседаниях кораблестроительного отдела, признать два испытания отделений наливом воды: первое — на стапеле, и второе — когда судно будет вполне изготовлено к плаванию, за исключением постановки на него столярных изделий, предметов, подвергающихся порче от воды, а также до обмазки паровых котлов и труб жарозадерживающей покрывкой. Против такого решения возражал вице-адмирал Деливрон, находя меру эту край-

¹ С. О. Макаров представил П. П. Тыртову докладную записку по этому вопросу еще в июле 1897 г. (см. документ № 127). Однако с большим трудом и только к октябрю 1897 г. на предварительных совещаниях в Морском техническом комитете (без ведения журнала) ему удалось доказать необходимость проведения предлагаемого им испытания переборок. В дневнике Макарова имеется следующая запись об этом (2 октября 1897 г.): «В 2 часа] в Морск[ом] техн[ическом] комитете выиграл крупное дело по непотопляемости, а именно — установлена проба переборок до окончания изготовления судов. Постановлено у старых судов пробовать [переборки], когда меняют котлы» (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, л. 209).

ней. По его мнению, вторичное испытание совершенно излишне, так как если бы от несовершенства работы и появился ничтожный проход воды через переборки, то он не имеет серьезного значения для судна; между тем, такое испытание влечет за собой большие затруднения и даже порчу некоторых предметов, как, например, динамомашин. Тогда вице-адмирал Верховский предложил для испытания прочности и водонепроницаемости переборки применить давление воздуха вместо грубого приема — наливания воды. По его словам, такое испытание может повторяться по желанию множество раз, ничего не разрушая. Это самый простой способ, и если на нем остановиться, то весь вопрос решится сам собой. Но против такого предложения высказался вице-адмирал Макаров, указавший, что сделать отделения воздухо-непроницаемыми гораздо труднее, чем водонепроницаемыми. К тому же в этом нет никакой надобности, между тем как самая работа усложнится и удорожится. Затем, давление воздуха будет действовать на все стенки отделения равномерно, в чем не только нет надобности, но даже является вред для верхних частей переборок, испытывающих при наливке водой меньшее давление по сравнению с нижними частями. Вообще против этого способа вице-адмирал Макаров категорически не возражал, но находил, что предварительно следует разработать его технически и даже применить в виде опыта на плавающих судах в небольших отделениях.

После этого вице-адмирал Деливрон вновь обратил внимание собрания [на то], что, по его мнению, вторичное испытание совершенно излишне, и что если допустить его, то вследствие постоянных изменений во внутренних устройствах судов или после каждого ремонта корпуса такие испытания придется производить ежегодно.

Поставленный на голосование вопрос этот большинство решило следующим образом: испытание водонепроницаемости отделений судна должно производиться два раза: первый раз на стапеле, а второй — после окончательной достройки судна, при указанных выше ограничениях.

По второму вопросу: подвергать ли испытанию безусловно все отделения или только некоторые из них, и притом какие именно, собрание сперва высказалось за пробу только главных отделений, причем вице-адмирал Верховский в согласии с мнением кораблестроительного отдела Комитета отрицал необходимость налива воды в машинные отделения, указывая, что от этого только будут портиться машины, к нему присоединился и вице-адмирал Казнаков. Но вице-адмирал Макаров, возражая, что от пресной воды машины не могут портиться, высказал свое мнение, что без налива воды в машинное отделение нельзя будет испытать водонепроницаемость таких отделений, как коридоры гребных валов. Вообще он настаивал, чтобы при вторичном испытании были заливаемы водой все без исключения отделения,

а не через одно, для того, чтобы получить возможность испытать каждую переборку давлением с одной ее стороны, а затем и с другой. Необходимости в этом собрание, однако ж, не признало.

Вице-адмирал Тыртов¹ обратил внимание собрания, что хотя следует заботиться о прочности и водонепроницаемости переборок, но особенно бояться за них нечего. По его словам, гибели броненосца «Гангут» содействовала магистральная труба и не было непроницаемости верхнего шельфа, в котором обнаружилась значительная течь. Отсюда он вывел заключение, что следует заботиться не об одних переборках, а также о всяких других устройствах, обуславливающих непотопляемость судов. К этому мнению присоединился контр-адмирал Ломен, указавший, что водонепроницаемость шельфа следует испытывать не внутренним давлением воды, а наружным, поочередно накренивая броненосец на ту и на другую сторону.

После нового обсуждения этого вопроса собрание пришло к следующему решению: при второй пробе испытание всех переборок и второго дна, ограничивающих большие отделения, как машинные и котельные, обязательно, причем все-таки обходиться без заливания водой машинных отделений. Что же касается остальных отделений, то испытание всех их желательно, если к тому не встретится больших затруднений со стороны судостроения и если помещенные в них предметы и дельные вещи не подвергнутся порче. У броненосцев испытание верхнего шельфа необходимо и должно производиться накрениванием броненосца на оба борта, но только для тех его частей, которые не могут быть испытаны наливом воды в бортовые надводные отделения.

Первую пробу больших отделений по усмотрению кораблестроительного отдела Технического комитета можно и не производить, если конструкция переборок не будет иметь особенностей и в крепости переборки будет существовать полная уверенность.

На прежде построенных плавающих судах испытание водонепроницаемости главных переборок производить постепенно только при перемене паровых котлов, но, по мнению контр-адмирала Ломена, за исключением императорских яхт.

По третьему вопросу: до какой высоты доводить столб воды при испытании судовых переборок, платформ, верхнего дна и проч., собрание приняло единогласно следующее решение, применяясь к высокобортным судам: в средней части судна, т. е. в пределах машинных и котельных отделений, до батарейной палубы, а в оконечностях до верхней палубы...

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1898 г., ч. 1, лл. 81 об.—83. Подлинник.

¹ С. П. Тыртов.

№ 132

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ОБ ИЗУЧЕНИИ
КОМАНДИРАМИ СУДОВ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ¹
ЕГО ПРИКАЗОВ ПО ТАКТИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

№ 10

26 апреля 1898 г.

Предлагаю командирам судов вверенной мне эскадры* ознакомиться с содержанием моих приказов по тактическим упражнениям. Приказы эти помещены в приложении к изданной мною книге «Рассуждения по вопросам морской тактики». Суда, на которых не имеются эти книги, могут принять их из моего штаба. Имею в виду при предстоящих тактических упражнениях сослаться на эту книгу, а потому ее следует иметь под рукой. Старшим артиллерийским и минным офицерам также не худо ознакомиться с упомянутыми выше приказами.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 9. Копия.

№ 133

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПОДГОТОВКЕ К ИСПЫТАНИЮ
ВОДОУЛИВНЫХ УСТАНОВОК НА СУДАХ

№ 16

30 апреля 1898 г.

Предполагая нынешним летом произвести всестороннее испытание водоуливных приспособлений на судах вверенной мне эскадры, предлагаю озаботиться следующими приготовлениями:

1) Осмотреть внутренности магистральных труб, чтобы там не было сору, чтобы прокладки между фланцев не выступали внутрь и чтобы суричная замазка не высовывалась из фланцев внутрь. Если матросы не могут пролезть через трубы, то просить, чтобы порт прислал мальчиков.

2) Осмотреть, достаточно ли поднимаются клапана магистральных труб. Надо, чтобы площадь живого сечения в клапанах была в $1\frac{1}{2}$ раза больше площади сечения трубы.

3) Осмотреть сетки. Надо, чтобы площадь отверстий в сетках была в 4 раза больше, чем площадь сечения трубы.

4) Испытанием убедиться, что в малых трубах также замазка не высовывается и не затрудняет движение воды по трубе.

5) В тех отделениях, в которых можно напускать воду, разбить на футы, считая 0 делений у нижнего конца отделения, и вычислить, сколько воды соответствует каждому футу, составив таблицы в кубических футах.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 13. Копия.

¹ С. О. Макаров в качестве старшего флагмана 1-й флотской дивизии был назначен на летнюю кампанию 1898 г. командующим Практической эскадрой Балтийского моря, которая с конца марта начала готовиться к плаванию. Эскадра начала кампанию 10 мая 1898 г.

№ 134

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПОРЯДКЕ СЛЕДОВАНИЯ
МИНОНОСЦЕВ В КИЛЬВАТЕРНОЙ КОЛОННЕ

№ 18

30 апреля 1898 г.

Объявляю ниже сего распределение миноносцев по парам и их №№ в кильватерной колонне

№№ минон[осцев]	№№ пар	№№ в кильватерной колонне
116 } 115 }	Первая пара	1
		2
106 } 107 }	Вторая пара	3
		4
109 } 110 }	Третья пара	5
		6
104 } 117 }	Четвертая пара	7
		8

Каждый миноносец должен считать себя обязанным на ходу быть готовым помочь другому в своей паре, так что если у какого-либо миноносца придется остановить машину, то парный, не ожидая сигнала, подходит к нему, и если исправление требует более 10 минут времени, то подает буксир или другую помощь, не ожидая сигнала адмирала.

Ночью и в тумане парные миноносцы должны употреблять все меры, чтобы между собой не разлучаться.

Когда эскадра в строе фронта, то миноносцы должны быть также в строе фронта сзади эскадры, держась против соответствующих им кораблей или промежутков.

Если корабли идут в строе кильватера, имея миноносцев на левом траверзе, и будет сделан сигнал «Поворотить всем вдруг влево на 8R», т. е. построиться во фронт, то миноносцы тоже поворачивают влево на 8R и стопорят машины, стараясь быть в промежутках, так чтобы большие суда могли пройти их. После сего они выравниваются во вторую линию фронта, как было сказано выше.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, лл. 13—14. Копия.

№ 135

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА ПО 1-й ФЛОТСКОЙ ДИВИЗИИ
О МЕРАХ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАБОЛЕВАНИЙ МАТРОСОВ

№ 133

3 мая 1898 г.

...Из годового отчета флагманского врача видно, что в минувшем году было большое число заболеваний простудными

формами. При опросе экипажных врачей выяснилось, что часто люди простужаются на стрельбе, которая происходила на льду. Также новобранцы часто простужались при учении на дворе вследствие того, что им не были выдаваемы вязанки в самом начале и приходилось выходить на ученье в шинели, одетой прямо на рубаху.

Прошу экипажных командиров обратить на это обстоятельство особое внимание и наблюдать, чтобы люди высылались на лед не иначе, как одетые в вязанки, и чтобы на ветру без нужды людей не держать. Также надо обратить внимание на одежду новобранцев и строго внушить фельдфебелям, что это их дело следить за одеждой людей. Ротные командиры всегда ответственны за состояние здоровья своих рот, и я считаю непозволительным с их стороны какое-нибудь манкирование своими обязанностями в отношении здоровья нижних чинов.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 625, оп. 1, д. 207, л. 44. Подлинник.

№ 136

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ПО ЭСКАДРЕ О БОРЬБЕ С ПРОСТУДНЫМИ ЗАБОЛЕВАНИЯМИ

№ 25

3 мая 1898 г.

Прошу обратить внимание на большое заболевание простудными формами и принять все меры, чтобы люди, ходящие на вооружение, были одеты соответственно погоде и чтобы без нужды людей не ставить в такие условия, при которых они легко простужаются. Сбережение здоровья нижних чинов есть важнейший долг не одних командиров, но и всех офицеров, и каждый в кругу своих обязанностей должен принимать все меры к тому, чтобы сохранить здоровье порученных ему людей.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 332об. Копия.

№ 137

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О РАСПОРЯДКЕ ДНЯ НА КОРАБЛЯХ ЭСКАДРЫ

№ 51

19 мая 1898 г.

Ввиду отсутствия в эскадре рангоутных судов нахожу полезным время с 8¹/₂ до 9 часов употреблять на обучение гребле и постановке шлюпочного рангоута. Утренние занятия прекращать в 10³/₄ часов.

Послеобеденные занятия начинать в 2 и продолжать до 5¹/₂ часов.

Нахожу, что $2\frac{1}{4}$ часа утром и $3\frac{1}{2}$ часа вечером вполне достаточно, а потому после ужина команде никаких учений и проверок расписания не производить, за исключением ночных тревог, которые от времени до времени должны практиковаться.

В общем прошу придерживаться нормального расписания, приложенного к правилам внутренней службы на корабле, но белье и койки, если успеют просохнуть к $10\frac{1}{2}$ часам, раздавать по предварительному сигналу в это время, а в противном случае раздавать в 2 часа или в $5\frac{1}{2}$. При продолжительной сушке на ветру белье растрепливается.

После ужина команду разрешается увольнять на Менц-Сари по отделениям. Люди могут брать с собой чайники или котлы для чаю. К спуску флага нижние чины должны быть дома, и если команде койки разданы, то они сами поднимают те шлюпки, на которых вернутся.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18923, л. 350. Копия.

№ 138

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ УЧЕБНЫХ АРТИЛЛЕРИЙСКИХ СТРЕЛЬБ

№ 64

23 мая 1898 г.

Предписываю судам вверенной мне эскадры перед проверочной стрельбой проверить прицельные линии у орудий...¹

На судах, где нет приборов для указания на мостике углов обстрела, сделать для этой цели метки на палубах, рубках или где окажется удобным, дабы было возможно правильно маневрировать для пользования своей артиллерией. Также сделать приспособление для удержания судна на заданном курсовом угле.

На судах, где имеются орудия, стреляющие по таким направлениям, по которым могут выстрелами причинить вред своему кораблю, озаботиться принятием мер к ограничению углов обстрела таких орудий.

Для стрельбы из мелких пушек ружейными пулями иметь готовыми небольшие плотки с фигурными мишенями во весь рост. Всегда ставить две мишени, и после каждого выстрела переносить стрельбу с одной мишени на другую. Упражнение в стрельбе этой надо начинать, не откладывая, и пользоваться каждым случаем, чтобы люди, не участвующие в других учениях, занимались этой стрельбой.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 42. Копия.

¹ Опущено перечисление приказов и инструкций, которыми предписывалось при этом руководствоваться.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДОСУГА
ЛИЧНОГО СОСТАВА ЭСКАДРЫ**

№ 66

23 мая 1898 г.

Придавая особо важное значение бодрому духу в командах и ловкости нижних чинов, прошу принять в этом отношении все возможные меры. Желал бы, чтобы на судах были заведены хоры песенников, а если возможно, и балалаечников, а также отобраны танцоры.

Необходимо вводить игры, развивающие ловкость, как, например, старая и теперь забытая игра в рыбку, с концом, поланным сверху на самой просторной части палубы, так чтобы люди могли подступать со всех сторон. Дело это надо устроить, заведя необходимую принадлежность, и игру эту надо поощрять.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 42. Копия.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О РЕЗУЛЬТАТАХ СМОТРА
КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ**

№ 84

1 июня 1898 г.

Произвел смотр судам вверенной мне эскадры и в общем остался доволен. Видно полное желание привести суда в готовность в боевом отношении.

Объявляю к сведению и руководству следующие соображения:

1) Команды вообще имеют здоровый и бодрый вид. Относительно выправки людей замечаю некоторое улучшение, в особенности выделались броненосцы «Петр Великий» и «Адмирал Ушаков». Надеюсь, что в этом отношении команды всех судов еще улучшатся.

2) Заметил разнообразие в приемах при встрече начальника.

Объявляю к исполнению следующее:

Командир или в его отсутствие старший офицер должен стать прямо против трапа на таком расстоянии, чтобы по выходе начальника сделать два шага навстречу и остановиться для рапорта. Вахтенный начальник становится в затылок командиру. Когда командир окончит рапорт, то делает шаг в сторону так, чтобы быть по правую руку начальника.

Вахтенный начальник подходит с рапортом, рапортует и также делает шаг в сторону, становясь рядом с командиром так, чтобы начальник мог пройти не поворачиваясь.

3) Пробу на некоторых судах я похвалить не мог, потому что заправку к щам не поджаривают и кости не крошат. Прошу это дело улучшить, также строго надблюдсти, чтобы каша не подгорала, и для этого большого огня под камбузом не держать.

В армии во многих полках в котел кладется решетка на высоте около 6 дюймов. Вода наливается только под решетку, и каша варится паром от этой воды. Получается отличная, рассыпчатая каша. Хорошо бы этот способ попробовать.

4) На одном из судов каша была недостаточно посолена. Прошу завести мерные стаканчики с делениями в кубических сантиметрах для соли, и соль как в щи, так и в кашу класть не иначе, как с меры, соображаясь с количеством солонины, прибавляемой в щи.

5) Обращаю внимание, что необходимо на каждом корабле устроить подходящее место для того, чтобы нижние чины, которые заняты были грязной работой, могли вымыться с ног до головы во всякое время дня и ночи, когда это потребуется. Если подходящих мест не окажется, то придется отделить угол в батарее или в ином чистом месте. На броненосцах «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин» существуют показанные места — лазаретные ванны. Так как заразных больных мы на корабле не держим, то следует подумать, нельзя ли этими местами воспользоваться, чтобы дать возможность нижнему чину, который был занят грязной работой, вымыться с ног до головы. Также не вижу причин, почему нельзя устроить удобного места для мытья нижних чинов в машине или коридоре гребного вала. Говорят, что мыльная вода разводит зловоние в трюме, если это так, то надо устроить, чтобы она не разливалась по всему трюму.

Прошу донести, как этот пункт будет исполнен.

6) Также должно быть устроено удобство, чтобы нижние чины в свободное время могли поодиночке мыть свое белье, и должно быть отведено место, где его сушить. Люди бывают свободны по преимуществу вечером, а потому со спуском флага следует иметь продернутыми в некоторых местах леера, на которых можно бы было повесить вымытое белье. Накануне дней общего мытья белья все коечные и бельевые леера основываются и можно разрешать вешать все, что будет вымыто с вечера.

На каждом судне надо, соображаясь с местными условиями, сделать зависящие распоряжения, так чтобы одиночное мытье белья могло производиться удобно, а сушка не нарушала бы приличный наружный вид.

Вообще мытье нижнего чина, бывшего на грязной работе, и одиночное мытье белья есть дело не только позволительное, но и желанное, и надо оказать ему всякие удобства.

7) Для удобства команды прошу часть столов и скамеек (не менее 20%) держать спущенными во всякое время. Нужно позаботиться, чтобы было где нижним чинам сидеть, кроме как на палубе. Был очень доволен увидеть, что на броненосце «Петр Великий» на срезе поставлены столы и скамейки.

8) Произвел следующие пробы водоотливной системы и водонепроницаемых переборок:

а) На броненосце «Петр Великий» пустил воду в между-донное отделение № 2, при этом оказалось, что воздух зашипел в правом рундуке, очевидно, там есть неисправность. То же сделал с № 7 и не получил напора воздуха в водомерной трубке, из чего заключил о неисправности дна, которую потом и отыскали.

Помпа циркуляционная взяла воду с верхнего дна машинного отделения со второго раза, а носовая центробежная сразу и хорошо.

б) На броненосце «Адмирал Ушаков» пустил воду на верхнее дно в коридор патронного и других носовых погребов. При открывании клапана шток его выложился, что в случае аварии могло иметь дурные последствия. Носовая турбина взяла воду из этого отделения хорошо.

в) На броненосце «Адмирал Сенявин» пустил воду на верхнее дно в переднюю кочегарню. Турбина из магистральной трубы взяла не сразу, хотя вода была напущена почти до самой площадки, потом ее перевели непосредственно на машинный трюм, и тогда она взяла. То, что она взяла не сразу, объяснить тем обстоятельством, что было мало воды, невозможно. Надо попробовать несколько раз, чтобы выяснить в чем дело.

г) На броненосце «Адмирал Чичагов» пустил воду в отделение № 2, напора воздуха не получил, потом вода стала выступать на верхнее дно. Пустил воду в коридор № 6, но тут не выяснилось, хорошо ли вода держалась или нет.

Напустил воду в машинное отделение, центробежная помпа не взяла, эжектор пустили, тоже не взял.

д) Предлагаю командирам судов пустить воду в каждое из междудонных отделений и коридоров и лично убедиться в том, что дно и боковые коридоры достаточно герметичны. Если окажутся пропуски, то забить их деревом или заложить цементом. Комиссий прошу не назначать, ибо это поведет только к проволочке времени; тут нужен командирский глаз, а не комиссия.

9) Заметил на некоторых судах, что деревянные настилки преграждают доступ воды к водоотливной системе. Надо сейчас же вырубить дыря. Деревянные стойки и стеллажи местами загораживают доступ к сеткам магистральных труб, надо вырубить кое-что и пересмотреть все клапана с этой точки зрения. Через несколько недель я буду опять осматривать суда и надеюсь, что по всем этим частям будет полная исправность.

10) Для того чтобы личный состав каждого корабля хорошо знал расположение водонепроницаемых переборок, необходимо, чтобы были сделаны специальные чертежи, на которые нанесены бы были лишь непроницаемые переборки. Можно в моем штабе спросить и ознакомиться с таким чертежом ледокола «Ермак». Не имея такого чертежа, изучение судна очень затруднительно.

11) При следующих осмотрах буду требовать, чтобы пластыри подвели под известный шпангоут. Необходимо номера шпангоутов, взятые с чертежа, обозначить на каждом бимсе и вынести на планширь или борт верхней палубы. Без этого нет никакой возможности подвести пластырь под желаемую часть корабля.

Также полезно вынести чертой место непроницаемых переборок между днами так, чтобы, зная номер отделения, в котором оказалась вода, можно было безошибочно подвести пластырь.

12) Заметил, что на броненосце «Адмирал Сенявин» трюмные придумали очень простой способ передавать снизу вверх приказание отпирать и запирать клапана, а именно ударяя по штоку. Надо этот отличный способ узаконить и ввести необходимое однообразие:

а) два удара, сделанные на манер того, как бьют склянки, означают — «запри клапан»;

б) четыре удара, пробитые как четыре склянки, означают — «отопри»;

в) шесть ударов, сделанные как шесть склянок, означают — «оставь как есть».

13) Не на всех судах инструменты для расклепки каната находятся на своих местах.

14) Обратил внимание, что при зарядке печей пожарных локомотивов употребляют широкую лучину, которая загрождает доступ воздуху. Надо колоть лучину так, чтобы ни в какую сторону она не была больше $\frac{1}{2}$ дюйма.

Поддувала надо заряжать очень тонкою лучиной, и лучину в топку закладывать на всю колосниковую поверхность в несколько рядов, чтобы огонь загорался по всей топке сразу.

15) Очень рад, что на судах согласно моего словесного указания нашли способы держать напор в пожарных трубах. Напор, однако, оказался мал, но мне обещали, что достигнут и большего напора. Буду очень рад, если устроится так, чтобы по тревоге оставалось только открыть кран, дабы получить струю воды из любого шланга.

16) У зарядных фуляров оказалась лента припаянной настолько сильно, что в некоторых случаях не удалось ее оторвать отпускаемым для этого специальным ключом. Об этом я напишу, кому следует, тем не менее с таким фактом надо считаться и принять меры к тому, чтобы всякий ящик можно было

быстро открыть. С этой целью надо иметь в месте откупорки ящиков обыкновенные сапожные клещи, а может быть, и небольшие ручные тиски с винтом. Также иметь оправку на случай, если ключ не входит в ушко ленты, иметь зубило, молоток, словом все, что надо, чтобы как можно скорее открыть ящик.

17) На броненосце «Адмирал Чичагов» поручни на мостике мешают углу снижения 37-мм пушек. Надо или переделать это своими средствами, или внести в дефект.

18) Марсовые пушки держатся не вполне горизонтально, надо их вывернуть по квадрату и дать метки.

19) Согласно приказа пустые бочки из-под мокрой провизии велено хранить в цельном виде, не распуская их на клепки. При осмотре оказалось, что хотя бочки и хранятся в цельном виде, но вынутое дно не вставлено. Надо бочки вымывать горячей водой, донья вставлять и обручи все набивать. В противном случае бочка не выдержит перевозки и рассыплется в пути. Кроме того, открытая бочка пахнет.

20) Койки на некоторых судах оказались связанными без соблюдения установленной меры в 42 дюйма. Надо дать эту меру в числе палубных досок и ее придерживать.

21) Заметил на палубе сальные пятна, это происходит не потому, что старых пятен еще не вымыли, а потому, что люди продолжают делать новые пятна. Тут нужен глаз старшего офицера.

22) В некоторых отделениях оказалась высокая температура, и нужно было разыскать причину, почему даже вдвунная вентиляция не помогает делу. Советую в этих случаях прежде всего измерить температуру вгоняемого вентилятором воздуха. Бывает иногда, что вентиляторные трубы берут нагретый воздух или проходят через нагретые помещения. Если окажется, что вгоняемый в помещение воздух значительно теплее наружного, то виновата вентиляционная система, которую надо улучшить.

23) В одном из помещений оказалось душно, потому что имеемый в нем вентилятор не был повернут против ветра. На каждом судне, стоя на якоре, полезно часть вентиляторов держать против ветра, а другую часть по ветру. Следует на каждом судне установить соответствующее правило, за соблюдением которого должны наблюдать вахтенные начальники.

В море вахтенный начальник обязан смотреть, чтобы все вентиляторы котельных отделений были повернуты против ветра, и при надобности приказывать, чтобы вентиляторы поворачивали вахтенные матросы, не ожидая, когда об этом попросят из машины.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 369—372. Копия.

**ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА О ПРОВЕДЕНИИ
УЧЕБНЫХ ТОРПЕДНЫХ СТРЕЛЬБ**

№ 104

8 июня 1898 г.

На время стрельбы минами с минного крейсера «Абрек» и миноносцев предлагаю принять к исполнению следующее:

1) Щит для стрельбы на якоре поставить средствами бр[о-неносца] «Петр Великий» у о-ва Менц-Сари параллельно песчаной косе.

2) Щиты для ходовой стрельбы готовят те суда, к коим приписаны миноносцы.

3) №№ миноносцев, идущих на стрельбу, будут сообщаться сигналом по эскадре с вечера накануне.

4) Миноносцы снимаются с якоря в 7 час. утра и кончают стрельбу не позже 10¹/₂ ч. дня.

Продолжают стрельбу с 2 час. дня и кончат не позже 5¹/₂ [час.].

5) Стрельбу производить в сторону о-ва Менц-Сари по направлению на косу.

6) Стрельба миноносцами на ходу производится поочередно, т. е. за время буксировки щита миноносец готовит свою мину, передает щит парному во время подъема им мины.

7) Для вылавливания мин назначаются: паровой катер с минного крейсера «Абрек», шестерка с минного крейсера «Абрек» и по одной парусинке с стреляющих миноносцев.

8) Людям, находящимся на шлюпках, должно быть разъяснено, что их главная обязанность следить за миной и не выпускать ее из виду, в случае же потопления точно бросить буюк.

9) Буйки иметь следующего устройства, принятого на Минном отряде, они очень удобны, и штерт всегда чист...¹

10) Произведя выстрел, миноносец идет параллельно струе мины до тех пор, пока не убедится, что со шлюпки мина замечена и что буюк в случае потопления брошен точно на месте.

11) Во время стрельбы принять к руководству следующие условные сигналы:

1) Подъем боевого флага до места обозначает, что судно маневрирует для производства выстрела миной.

2) Подъем исполнительного флага до половины обозначает, что в скором времени предполагается произвести выстрел.

3) Подъем исполнительного флага до места означает команду «Товсь».

4) Спуск исполнительного флага означает момент выстрела.

12) На случай потопления мины руководствоваться следующим:

¹ Опущены цифры, характеризующие устройство буйка.

Для успешного отыскания мины очень важно хорошенько заметить место потопления ее, бросив как можно скорее на это место вешку (или буюк) и около в равном расстоянии от нее по обе стороны саженьях в 5 по одной вешке или буйку. Затем следует производить поиски мины при помощи водолаза, и только после вполне безуспешных поисков водолазами разрешается производить траление с паровых катеров, но не с миноносцев.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 68. Копия.

№ 142

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О РЕЗУЛЬТАТАХ СМОТРА ОТРЯДА МИНОНОСЦЕВ

№ 105

9 июня 1898 г.

Произвел смотр миноносцам вверенной мне эскадры и нашел их в должном порядке.

Обращаю, однако же, внимание на следующее:

1) Надо иметь в виду, что мина есть главное оружие миноносца и что после стрельбы надо мину своими средствами у себя на миноносце привести в должный порядок.

2) Командирам иногда приходится доставать ту или другую карту; для того чтобы при этом не было бы промедления, надо в каталоге поставить карандашом порядковые номера, подобрать карты по каталогу и на тех углах карт, которые ближе всего к осмотру, поставить карандашом порядковые номера. Это даст возможность, выбрав карту по каталогу, тотчас же достать ее, а затем положить на старое место.

3) Надо наблюдать, чтобы горловины водяных цистерн, которые служат как бы вторым дном, были всегда должным образом закрыты. Также чтобы были закрыты все перепускные клинкеты и клапаны магистральных труб.

4) Хотя соленость в Балтийском море очень мала и при питании пресной водой вода в котлах не осоляется, тем не менее ввиду возможности течи холодильников считаю полезным, чтобы на ходу каждые 4 часа наблюдалась соленость воды в котлах.

5) Топки котлов, когда они наполнены водой, иметь заряженными. Но так как может быть случай, что потребуются развести пар тотчас по его прекращении, то всегда иметь наготове достаточно лучин для заряжения топок.

На больших судах точно также иметь заготовленные лучины как для главных вспомогательных котлов, так и для локомобилей и паровых катеров. Надо, чтобы после сигнала «Развести пары» тотчас же показался дым из трубы.

6) При буксировке миноносцев как буксирующий, так и буксируемый должны закладывать свой буксир в браги, а не брать их за кнехты, которые назначаются лишь для ошвартовывания.

7) На всех миноносцах имеется приспособление для травления излишнего пара в холодильник. Существует предрассудок, будто это вредно для холодильника. Но я лично осмотрел устройство и нахожу, что оно сделано правильно и что им можно пользоваться, соблюдая, однако же, предосторожность, чтобы при этом циркуляционная помпа работала и чтобы избыток воды из холодильника удалялся.

Вышесказанное относится также и до большей части броненосцев.

8) На миноносцах предпочитают мыть белье и сушить его на берегу. Если это делается от времени до времени, то я с этим согласен. Но буду очень рад, когда на миноносцах устроятся так, чтобы мытье белья не портило окраски. Мы плаваем для того, чтобы учиться, как плавать, и надо изыскивать все средства, чтобы миноносцы, как и суда, не нуждались в берегу для производства необходимых судовых работ.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 68. Копия.

№ 143

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА О НАЗНАЧЕНИИ НА МИНОНОСЦАХ ВАХТЕННЫХ КОМАНДИРОВ ИЗ УНТЕР-ОФИЦЕРОВ И ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕХОДОВ ОТРЯДА МИНОНОСЦЕВ

№ 118

13 июня 1898 г.

В нынешнюю кампанию на миноносцы вахтенные начальники не назначены. Нахожу, что один командир не в состоянии все время оставаться наверху, а потому надо боцманмат и минного квартирмейстера считать в море вахтенными начальниками и приучить их к этой обязанности. Пока миноносец снимается с якоря, находится в узкости или маневрирует, до тех пор командир управляет сам, но как только вышеназванное условие минует, командир, если даже остается наверху, должен поставить одного из своих вахтенных начальников и наблюдать за ним. Без сомнения, командиру легче управляться самому, чем учить другого, но в военное время, вероятно, недостаток офицеров будет чувствоваться еще более, чем в мирное, а потому нужно приучаться, как обходиться без офицеров.

Стоящему на вахте нужно внушить, что на его обязанности лежит равнять ход, чтобы держаться на должном месте от других миноносцев, что он должен смотреть вперед и что при вся-

ких случаях, которые выходят за пределы его разумения, он должен тотчас же дать знать командующему миноносцем.

Во время предстоящих переходов прошу линию не растягивать, промежуток между миноносцами и колоннами — 100 сажен.

Порядок в кильватерной колонне следующий: «Абрек», миноносцы №№ 116, 115, 106, 107, 109, 110, 104, 117.

Обращаю внимание, что при делании эволюций по эволюционной книге надо иметь в виду скорость исполнения маневра, который много зависит от своевременности спуска исполнительного флага...¹

Эскадренный ход полагаю держать 12 узлов.

Буду показывать, сколько намерен держать оборотов машины, и на каждом миноносце должны также определить, какое число оборотов у них соответствует числу оборотов, имеемых адмиральским кораблем.

Намерен практиковаться идти фронтом и прошу соблюдать должное равнение как относительно хода, так и относительно курса.

При перемене курса, идя фронтом, буду показывать новый курс, следует на него ложиться по спуску сигнала, причем надо описать некоторую дугу и соответственно увеличивать ход, так чтобы равнение все время сохранялось.

Также может случиться, что просто подыму флаг П или Л, что означает: «Держать правее», «Держать левее». В этом случае следует со спуском флага заворачивать постепенно, как выше сказано, и ложиться курсом параллельно адмиральскому кораблю.

Во время эскадренных плаваний следует править обоими рулями.

Прошу обучить двух лишних рулевых, так чтобы на каждом миноносце 3 человека могли стоять на руле.

Прошу на всех миноносцах организовать бросание лота. Лотового нужно поставить сколь можно вперед и не давать лотину такой слабину, при которой он может попасть в винт.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 74. Копия.

№ 144

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О СЛЕДОВАНИИ ЭСКАДРЫ НОЧЬЮ БЕЗ ОГНЕЙ

№ 144

17 июля 1898 г.

Прошу осмотреть все приспособления для закрывания огней в иллюминаторах, компасах, люках и пр., так чтобы при тактических упражнениях совершенно не было видно огня. 18 июля

¹ Опущены примеры зависимости скорости исполнения маневра от своевременности спуска исполнительного флага.

в 11 час. вечера я буду объезжать эскадру, чтобы убедиться, что все исполнено по этой части.

При следовании без огней в море обход судов с целью убедиться, нет ли огней, буду поручать одному из миноносцев или миному крейсеру. Обход следует делать, обгоняя на близком расстоянии, так чтобы голосом указать, если огни видны.

Обратным курсом во избежание столкновения следует идти на большом расстоянии. Осмотрев один борт, надо потом пройти вдоль всей эскадры по противоположному борту.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 91. Копия.

№ 145

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ О НЕОБХОДИМОСТИ УСКОРЕНИЯ РАЗВОДКИ ПАРА И ОБ ОТСУТСТВИИ У ВНОВЬ ПОСТРОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ ПОДОГРЕВАНИЯ ВОДЫ В КОТЛАХ

№ 452

23 июля 1898 г.

Порт императора Александра III

В настоящее время я с судами вверенной мне эскадры приступил к тактическим упражнениям, которые требуют от времени до времени полного хода. Ввиду того что «Инструкция для управления и ухода за котлами и машинами», объявленная при приказе вашего превосходительства от 14 февраля сего года, не допускает разводку паров менее как в 8 часов, приходится без надобности иметь под парами большое число котлов, производя излишний расход угля.

В мирное время это неудобство вызывает лишь непроизводительный расход денег, в военное же время уголь будет дороже денег, а потому поддержание огня во всех котлах может лишить судно большей части угольных запасов ранее, чем оно имело случай вступить под все пары.

Вопрос о необходимости быстрой разводки пара мною возбуждался неоднократно начиная с 1876 г. и, наконец, в заседании Морского технического комитета летом 1896 г. решено было на всех судах, миноносцах и паровых катерах устраивать приспособления для подогревания воды в котлах, главных и вспомогательных. Я полагал, что это дело оконченное, между тем оказывается, что на двух только что построенных судах «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин» не имеется приспособлений для подогревания воды ни у главных, ни у вспомогательных [котлов].

Решаюсь донести о вышеизложенном, почтительнейше прося ваше превосходительство, не признаете ли полезным сделать зависящее распоряжение о том, чтобы на всех вновь строящихся и старых судах согласно постановления Морского технического комитета были установлены приспособления для подогревания

воды в котлах, главных и вспомогательных. Также чтобы везде был проведен пар для подогревания воды на паровых катерах.

В вышеупомянутой инструкции говорится, что при горячей воде можно разводить пар не в 8 часов, а в 4 часа. Предложенное мной приспособление для подогревания воды в паровых котлах дает возможность подогревать воду не только до кипения, но и выше — до 40, 60 фунтов пару. При этом котел ставится в те же условия, как при нефтяном отоплении при погашенной форсунке, то есть пар готов, а огня нет. Нефтяное топливо зажигают и тушат моментально без вреда для котлов, а посему нет причин не разрешать при вполне нагретом котле и поднятом паре быстро разжигать уголь. Нефтяные остатки разжигаются вполне в 1 секунду, а уголь менее как в пять минут нельзя вполне разжечь.

В военном отношении было бы крайне полезно, чтобы «Инструкция для управления и ухода за котлами и машинами» была дополнена разрешением быстро разжигать уголь у котлов, у которых давление пара уже имеется. Пока нет никаких фактических доказательств, что это вредно для котлов, между тем, с военной точки зрения, это крайне необходимо. Я берусь опытами доказать, что при вышеназванной разводке котел будет нагреваться равномернее, чем при тихой разводке, и полагаю, что мы, не имеющие нигде угольных станций, будем в очень невыгодных условиях войны, если теперь не придадим этому вопросу должного значения.

В «Инструкции для управления и ухода за котлами и машинами» совершенно не упоминается о скорости разжигания огня у котла, у которого пары уже разведены. Если Морской технический комитет не разрешит при этих условиях скорую разводку огня, то я почтительнейше прошу ваше превосходительство, не признаете ли возможным ввиду важности вопроса собрать совещание под вашим личным председательством и позволить мне самому изложить данные, на основании которых я считаю быстрое разжигание угля при котле, имеющем уже давление пара, совершенно безвредным¹.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части, 1898 г., ч. II, лл. 149—150. Подлинник.

¹ Этот рапорт Макарова явился предметом обсуждения заседания МТК по механической части 10 августа 1898 г., на котором было решено, что вводить в правила по уходу за котлами «что-либо, могущее причинить вред котлам, как-то: быстрое разжигание огня в топках у огнетрубных котлов, хотя бы и имеющих подогретую воду и даже пар, или быстрое опорожнение их от нагретой воды, Технический комитет признает нецелесообразным и крайне опасным по могущим произойти последствиям, вызывая которые без крайней необходимости, а в особенности в мирное время или когда заранее предвидится время вступления судна под пары, никакой надобности не представляется». (ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по мех. части, 1898 г., ч. II, л. 148).

ИЗ ЗАПИСКИ С. О. МАКАРОВА О ТАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЯХ
НА ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЕ С 19 ИЮЛЯ ПО 26 АВГУСТА
1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Общие замечания

Тактические занятия имеют огромное военное значение, а потому на них в нынешнем году, как в кампанию 1896 года, я обратил большое внимание. Обстановку задач я старался постепенно усложнять, так чтобы упражняющиеся имели дело первоначально с легкими условиями и только постепенно переходили к более трудным.

С первых же шагов пришлось считаться с несколькими затруднениями, мешавшими поставить столь важное дело в соответственных размерах. К главнейшим из них следует отнести недостаточность числа чисто боевых судов, разнообразие их типов и несоответственные между ними скорости; разнообразие в типах миноносцев и несоответственная этому типу скорость некоторых из них, как-то: №№ 106, 107, 109 и 110, из коих первые могут развивать скорость не более 13 узлов; недостаточное число минных крейсеров или разведчиков, отсутствие вторых офицеров на миноносцах.

Единственным минным крейсером, состоявшим в эскадре во время плавания, пришлось пользоваться вдвойне, заставляя его нести, кроме назначенной ему роли разведчика, еще и роль линейного корабля при производстве эволюций.

Каждая задача объявлялась приказом по эскадре, так что все исполнители могли во всякое время справиться с приказом и найти в нем указания. Кроме того, перед началом исполнения задачи я иногда собирал командиров, чтобы дать словесные наставления и указания. Этого, однако же, не всегда достаточно, и полезно некоторые части задачи первоначально проделать. Только после этого можно надеяться, что главная мысль задачи будет ясно понята и исполнение будет соответствовать заданию.

После исполнения задачи я также в большей части случаев собирал к себе командиров и делал критический разбор. Обычно командиры сами излагают сделанные ими ошибки, и в этом собственно и заключается поучительность, но бывают люди с фальшивым самолюбием, и это портит дело, так как они не умеют и не желают видеть своих промахов.

¹ Записка представляет собой часть отчета С. О. Макарова о плавании Практической эскадры в 1898 г. Датируется по рапорту Макарова, при котором препровождались упомянутому Морским министерством все отчетные документы (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 157).

К сему прилагаются мои приказы и замечания по исполнению относительно каждой задачи¹. Тут же я привожу лишь общие замечания.

Унтер-офицеры—вахтенные начальники на миноносцах

1) При начале кампании я был в затруднении, как производить упражнения с миноносцами ввиду того, что в этом году за недостатком офицеров на каждом миноносце был только один командир и не было его помощника и, следовательно, нельзя было рассчитывать на продолжительную бдительность. Потом я нашел выход из этого затруднения и отдал следующий приказ...²

Первоначально большинство командиров миноносцев считало, что доверять управление миноносцами унтер-офицерам невозможно, и что они предпочитают сами делать это, но потом оказалось, что установленный приказом моим порядок весьма практичен и унтер-офицеры прекрасно равняли ход, смотрели за вехами и делали все, что следует, облегчая работу командира, который мог не напрягать своего внимания, пока в том не было надобности.

Полагаю, что меру эту полезно распространить на все миноносцы и даже [на] те, где имеется помощник командира офицерского звания.

Недостаточный ход миноносцев

2) Считаю своим долгом обратить внимание на малый ход миноносцев. При эскадре были миноносцы, которые более 13 узлов идти не могут. Их нельзя признавать миноносцами, и в военное время на их участие невозможно рассчитывать. Было бы правильнее их разломать, воспользовавшись некоторыми вещами инвентаря. Они не стоят того, чтобы тратить деньги на их ремонт и пр. Будет гораздо экономнее выключить их из списка миноносцев, ибо в военное время их нельзя будет посылать ни на какое военное дело, а портовую службу лучше нести на портовых барказах.

Полезно перепробовать миноносцы и определить, какую индикаторную силу они

¹ См. документы № 147—156.

² Текст приказа опущен, см. документ № 143.

могут развить. Те, на которых нельзя развить больше индикаторных сил, чем 75% от контрактной, должны быть признаны подлежащими или исправлению, или уничтожению.

*Регуляторы хода
машины*

3) Необходимо ввести на всех судах эскадры счетчики системы Валесса, один из коих испытан в кампанию сего года на эскадренном броненосце «Петр Великий». Во французском флоте теперь, как говорят, введены еще более совершенные счетчики. Те или другие необходимо теперь же устанавливать, ибо без них равнять ход невозможно.

*Бездымность
угля*

4) Бездымность угля играет огромное военное значение. Миноносцы издали всегда распознавались по дыму. Эскадра же по дыму в ясную погоду видна на огромное расстояние до 40 миль. Надо выработать приспособления для того, чтобы суда и миноносцы могли жечь уголь без дыма. Об этом я подробнее упоминаю в замечаниях о действии миноносцев у острова Вормс¹.

*Серый цвет су-
дов*

5) Серый цвет судов и миноносцев оказался весьма практичным и удобно поддерживаемым. Днем этот цвет безусловно полезнее в боевом отношении, чем черный, ибо суда плохо видны, а в серую погоду или под берегом совсем не видны. Ночью без электрического освещения серый цвет лучше белого, но при наведенных прожекторах серый цвет виднее черного.

В военной практике в большинстве случаев серый цвет предпочтительнее белого и черного, но если придется миноносцам ночью атаковать суда, освещающие подходы при посредстве прожекторов, то предпочтительно вымазать их перед атакой сажей с клеем на воде или прикрывать сторону, обращенную к неприятелю, темным флагдуком или парусиной, выкрашенной темной краской.

*Плавание без
огней*

6) Плавание эскадры без огней возможно, но маневрирование весьма затруднительно. Управление эскадрой много облегчается, если каждое судно будет держать

¹ См. документ № 147.

на корме огонь с весьма малым углом, так чтобы он был виден лишь с заднего мателота. Полезно было бы иметь этот огонь переменного цвета: белый, зеленый и красный, подобно разрабатываемому во французском флоте, для указания заднему мателоту стороны поворота переднего корабля. Маневрирование эскадры без огней хотя бы и с электрическими прожекторами, пущенными в дело при поворотах, как то показала ночная стрельба в Ревеле, крайне затруднительно.

Приспособить электрическое освещение к отличительным и сигнальным огням

Освещение прожекторами при лунном свете

Замечания и выводы по минным атакам

7) При маневрировании эскадры ночью с огнями необходимо установить, чтобы на всех судах, имеющих электрическое освещение, все огни, как-то: ходовые, исполнительный, задний ход, ответные и пр., имели бы установленную штатом проводку с отпуском материалов для этой цели и управление ими находилось бы под рукой вахтенного начальника.

8) Тактические упражнения нынешнего года наглядно убедили, что без употребления прожекторов невозможно не только наводить пушки на миноносцы, но и вообще распознавать их даже в бинокль на расстоянии минного выстрела. При серой окраске миноносцы и при лунном свете открываются лишь на близком расстоянии, а потому я пришел к убеждению, что для безопасности эскадры, стоящей на якоре, необходимо освещать рейд прожекторами даже в лунную ночь, в особенности при облачной погоде.

А) Миноносцам выгоднее выбирать направление атаки с темной стороны горизонта, держа эскадру в освещенной его части.

Б) Дневные атаки возможны лишь в исключительно благоприятных случаях — в туман, пасмурность и из-за береговых, близких к эскадре естественных прикрытий (шхеры), а также во время эскадренного боя, пользуясь дымом или общей свалкой.

В) Наилучшее время ночных атак — перед рассветом.

Г) Миноносцы, заранее выследившие эскадру, должны с наступлением темноты

не терять ее из виду, обнаруживая себя лишь при производстве диверсий (фальшивых атак), если в них встретится надобность.

Д) Открыв неприятеля, следует вести атаку на ближайшего.

Е) Пробовали несколько раз достичь того, чтобы миноносцы произвели атаку одновременно со всех сторон, и в конце это делалось лучше, чем вначале, но, тем не менее, достаточной одновременности никогда не получали. Начальник отряда миноносцев, находящийся по одну сторону от неприятеля, не может сделать такого сигнала, который был бы виден миноносцами по другую сторону, и потому лучшее средство для единовременной атаки заключается в выполнении ее в известный, заранее определенный момент по хорошо сверенным часам.

Отказываться вообще от единовременной атаки с разных сторон не следует, ибо каждый раз, когда миноносцы атакывали с разных сторон, внимание судовых чинов отвлекалось в одну сторону, и в это время с другой стороны часть миноносцев подходила незамеченной.

Ж) Миноносец, увидавший направленный на себя луч прожектора, не должен еще считать себя открытым и должен лишь стараться, не теряя главной цели, приблизиться к ней, выйдя из луча.

З) До атаки миноносцам одной группы следует идти в тесно соединенном строе, допускающем передачу приказаний слабым голосом.

И) Суда с сетевым ограждением должны пользоваться им не только на якоре, но и на ходу эскадры ночью на тихой воде при ходе до 7 узлов при соблюдении, однако, условия, что откинута должны быть лишь шести, самые же сети должны быть взяты на гитовы.

К) Случай с миноносцем № 110 показал возможность лишения броненосца его сетевого прикрытия легким судном, прошедшим по борту¹.

¹ См документ № 149.

Л) Минную атаку удобнее принимать в строе кильватера, но при этом и миноносцы обладают преимуществом нападения большой группой на концевое судно.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 214—218. Подлинник.

№ 147

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ
ОТРЯДОМ МИНОНОСЦЕВ ТАКТИЧЕСКОЙ
ЗАДАЧИ № 1 — НОЧНАЯ АТАКА — 19 ИЮЛЯ 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Назначая эту задачу, мне хотелось выяснить вопрос, которым мы еще занимались в 1896 году, а именно, могут ли миноносцы следить за большими судами днем, не будучи с них замечены.

При исполнении задачи в стороне миноносцев был совершенно ясный горизонт, а потому мы от времени до времени видели дымы миноносцев и даже их рангоут.

Миноносцы ходят постоянно попарно, так что дымы их очень типичны, а в военное время можно безошибочно решить, что это миноносцы, и послать истребителей, чтобы напасть на них.

Бездымность топлива для миноносцев имеет весьма существенное значение в военное время, так что я предпочел бы иметь для дневных операций, как-то: выслеживание неприятеля и проч., 4 миноносца, которые не дымят, чем 10 таких, которые дают большой дым. Надо ввести в инструкцию для плавания условия бездымности и производить от времени до времени смотры миноносцам в этом отношении.

Главный распорядитель завода Шихау г. Цизе показывал мне устраниваемые им особенные воздухопроводы, дающие нагретый воздух в огненную коробку за порогом. Он говорит, что, открывая клапан воздухопровода больше или меньше, можно достигать полной бездымности, тогда как при отсутствии воздухопроводов даже лучший кардиф во многих случаях дает порядочный дым.

Когда механикам будет внушено, что им следует руководствоваться указаниями тактики, то и это дело пойдет в ход, в на-

¹ Задача была поставлена приказом № 150 от 19 июля 1898 г. (см. приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

стоящее же время механики на тактические требования никакого внимания не обращают.

В атаку миноносцы пошли несогласно вследствие того, что сигнал об атаке не видели. Этот случай и предыдущий привели меня к заключению, что если ночью желают атаковать неприятеля с разных сторон, то лучше всего назначить точно по часам момент атаки, к которому каждая пара миноносцев должна занять заранее назначенное ей по отношению к неприятелю место.

Предпочтительнее давать румб. В назначенный момент все миноносцы должны кинуться в атаку. Те, которые будут открыты первыми, отвлекут внимание неприятеля и тем помогут последующим приблизиться незамеченными.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 223. Подлинник.

Приложение к документу № 147

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ОТРЯДУ МИНОНОСЦЕВ

№ 150

19 июля 1898 г.

Объявляю к исполнению следующую тактическую задачу: неприятельский флот (Практическая эскадра) после бомбардировки Усть-Двинского укрепления удаляется в море; отряд миноносцев выходит из Двины вслед за ним и в течение дня следит за его движениями, стараясь не быть замеченным. С наступлением темноты миноносцы атакуют неприятеля.

Время атаки от 10¹/₂ до 11¹/₂ час. Практическая эскадра будет идти с огнями, и если ночь будет очень темная, то в 10¹/₄ в ожидании миноносцев начнется электрическое освещение.

Объявляю вообще, что днем знаком того, что миноносцы открыты, служит откинутае горизонтально крыло семафора в правую сторону, так чтобы миноносец видел его в левую сторону как букву В — «Вижу». Сигнал этот могут подавать суда, у которых есть мачтовые семафоры. Следует повернуть семафор лицом к тому миноносцу, который показался, и сделать ему букву В — «Вижу». Ночью знаком того, что миноносец открыт, служит огонь мелких орудий, который может открыть по миноносцу каждое судно, не ожидая сигнала адмирала.

На каждое из тактических упражнений разрешается израсходовать не более 10% холостых патронов; дело не в том, чтобы много палить, а в том, чтобы приучиться к обстановке.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 220. Копия.

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ
ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 2 — ДНЕВНАЯ АТАКА
МИНОНОСЦЕВ — 28 ИЮЛЯ 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Назначенная на 20 июля атака у входа на Виндавский рейд не состоялась. Дул свежий W с большим волнением, почему на баре при входе в Виндаву был такой бурун, при котором миноносцам выйти из Виндавы было невозможно.

Исполнение задачи было перенесено на 28 июля — день выхода с Либавского рейда.

Миноносцы оставили аванпорт гораздо позже эскадры, которая умышленно отошла на W на 8 миль.

Миноносцы держались ближе к берегу, что затрудняло их видимость, и, кроме того, погода была пасмурная. Серый цвет миноносцев особенно благоприятен для скрытности их днем в пасмурную погоду.

Задание, обозначенное приказом, не было точно исполнено, и это нельзя не поставить в вину. Приписываю это непривычке исполнять тактические задачи.

То, что сделали миноносцы, было применительно к данному состоянию погоды не очень худо. Миноносцы шли соединенно, обошли эскадру с носа и атаковали одновременно. Если бы это не была бы определенная тактическая задача, то эскадра, увидев миноносцы, повернула бы от них и стала бы уходить полным ходом, растягивая время атаки, которая вследствие этого могла бы не удалась. Надо предположить, однако, и другую случайность, а именно, что эскадра не успела бы отвернуться, ибо для одновременного поворота надо сделать сигнал, на что ушло бы порядочно времени. При повороте же последовательно большей эскадрой миноносцы успели бы своевременно в выгодных условиях атаковать вторую половину ее.

Миноносцы начали открываться в расстоянии около 2 миль, и прежде всего видны были не корпуса миноносцев, а бурун, образуемый вследствие хода перед носом.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 228. Подлинник.

¹ Задача была поставлена приказом № 141 от 17 июля 1898 г. (см. приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

Приложение к документу № 148

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ОТРЯДУ МИНОНОСЦЕВ

№ 141

17 июля 1898 г.

Объявляю к исполнению следующую тактическую задачу:

Наш отряд миноносцев засел в Виндаве, он состоит из быстроходных миноносцев и имеет большое преимущество в ходе перед судами противника (Практическая эскадра). Посему, осведомившись по телефону с наблюдательных пунктов, что неприятельская эскадра ведет под конвоем большой десантный флот и поэтому не свободна в своих маневрах, решается произвести дневную атаку.

Главная задача минного отряда должна быть — обход неприятельской эскадры со всех сторон, так чтобы в известный момент миноносцы были от нее по всем направлениям. Так как неприятельская эскадра пойдет на S, то лучше всего расставить миноносцы от эскадры на NO, SO, SW и NW. Миноносцы, ходящие быстрее, занимают положение сзади траверза эскадры, а идущие тише — впереди.

Миноносцы идут соединенно, стараясь не обнаруживать своего присутствия дымом. Как только покажется неприятельская эскадра, начальник отряда сигналом указывает точно время атаки и высылает всех миноносцев на свои позиции. Миноносцы стараются обойти неприятеля так, чтобы не быть видимыми, и к моменту атаки должны быть в 7 милях расстояния от эскадры. С наступлением момента атаки миноносцы начинают сближаться с противником, направляясь на пересечку курса. Нападающие впереди траверза держат ход поменьше, а сзади траверза нападающие дают самый полный ход. С расстояния 2—3 миль дают самый полный ход все. Первые мины выпускают с расстояния 1 мили, вторые с 5 кабельтовых, а третьи с 2 кабельтовых. Перед выпуском мин — прицеливаться аппаратами правильно. Не целясь — не стрелять. Выстрелы делать холостые и одновременно спускать ракету под углом 20° к горизонту. Ракету надлежит выпустить по направлению аппарата, так чтобы я мог судить, хорошо ли был он повернут. Остальные подробности дела предоставляю распорядительности начальника отряда миноносцев.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 90. Копия.

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ
ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 4 — НОЧНАЯ АТАКА
МИНОНОСЦЕВ — 29 ИЮЛЯ 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Эскадра в назначенное время подошла к меридиану Вормса. Утром в этот день броненосцы «Адмирал Сенявин» и «Адмирал Ушаков», имеющие сетевое заграждение, практиковались в откидывании шестов на ходу. Оказалось, что при такой погоде, которая была, это вполне возможно, и броненосцы могут ходить полным ходом, имея выстрела откинутыми и сети взятыми на гитовы.

Когда приблизились к меридиану Вормса, то тотчас же увидели миноносцы идущими из Моонзунда, и они стали обходить эскадру с разных сторон почти на расстоянии дальнего пушечного выстрела, тогда как им следовало остаться в проливе, скрываясь за берегами, и выйти в море лишь тогда, когда эскадра отошла бы на достаточное расстояние.

Минный крейсер «Абрек», считавшийся при исполнении этой задачи за истребителя, отправился к миноносцам и, пользуясь преимуществом в ходе, обстреливал каждую пару поочередно.

Действиями миноносцев в это время я был очень недоволен.

С наступлением темноты мы потеряли миноносцы из виду, откинули выстрела и закрыли отличительные огни.

Ночь была настолько темная, что мы не могли бы распознать миноносцев на достаточном расстоянии, чтобы помешать минной атаке, а потому в 9³/₄ час. начали боевое освещение, меняя курсы, чтобы до некоторой степени сбить миноносцы и вообще держаться в стороне от фарватера, по которому идут коммерческие пароходы.

Атака миноносцев не была особенно дружной, но, тем не менее, надо признать ее вполне успешной.

Впоследствии, при обсуждении этой атаки, командиры миноносцев говорили, что прожекторы показывали им места, где находятся броненосцы, но что отсутствие отличительных огней не дает возможности ориентироваться сколько-нибудь правильно, и в большей части случаев командиры миноносцев не давали себе отчета, в каком положении находятся атакуемые ими суда. В особенности трудно положение командиров на тех миноносцах, на которые наведены прожекторы.

¹ Задача № 3, также ночная атака миноносцев, назначенная на 20 июля, не смогла быть выполнена из-за плохой погоды и была снова поставлена вместе с задачей № 4 приказом № 158 от 24 июля 1898 г. (см. приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

Командир миноносца № 110 лейтенант Юрасовский, вспоминая, что он в предыдущую атаку выпустил мину чересчур рано, решил, что на этот раз он не повторит ошибки, и в такой степени сдержал свое слово, что когда выпустил мину и дал задний ход, то оказалось, что с полного хода в 17 узлов он врезался в броненосец «Адмирал Ушаков». Как доказательство невозможности ориентироваться в этих условиях служит то, что лейтенант Юрасовский считал, что он врезался в левый борт. К счастью, броненосец имел откинутае сетевое заграждение, которое сослужило службу намордника, смягчив удар. Тому же содействовали и выстрела. Удар был так силен, что на броненосце опасались, что миноносец пойдет ко дну, а лейтенант Юрасовский полагал, что он пробил борт броненосца. Так что через несколько времени он вновь приблизился к броненосцу, чтобы осведомиться, не тонет ли последний.

Вследствие того, что сетевое заграждение сыграло роль намордника, повреждение на броненосце ограничилось одним лишь помятием борта, а на миноносце свернуло в сторону носовую часть. Повреждение на миноносце было временно заделано, и он остался при эскадре и не переставал участвовать в минной стрельбе, так как один из его минных аппаратов остался в состоянии, годном для стрельбы.

Всю минную атаку надо признать удавшейся. Часть миноносцев прожекторами открывали своевременно, некоторые же из миноносцев подходили с противоположного борта совершенно незамеченными.

Прожекторов оказалось недостаточно.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 237—238. Подлинник.

Приложение к документу № 149

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ЭСКАДРЕ

№ 158

24 июля 1898 г.

Исполнение тактической задачи, назначенной на 20 июля, не состоялось вследствие свежести ветра, не позволившей миноносцам выйти из Виндавы. Задачу эту исполнить по выходе из Либавы.

Эскадра снимается с якоря 28 июля в 7 часов утра и пойдет курсом WNW 10 миль; затем эскадра пойдет по некоторому направлению, и миноносцы должны следить за ней. Между 2 и 3 часами должны атаковать одновременно со всех сторон.

После атаки миноносцы должны соединиться вне выстрелов эскадры и ожидать моего сигнала для присоединения к эскадре.

В 7 часов вечера миноносцам отделиться от эскадры, следить за ее движениями и между 10 и 11 часами атаковать ее. На эскадре огни открывать и закрывать, следуя движению адмирала.

После этой атаки миноносцы должны соединиться и идти через Моонзунд. Эскадра придет на меридиан Вормского прохода не раньше 6 часов вечера 29 июля. Миноносцы должны открыть эскадру и следить за ее движениями, и между 10 и 11 часами атаковать ее. Минный крейсер «Абрек» во время этой атаки будет исполнять обязанность истребителя миноносцев, оберегая эскадру от приближения неприятельских миноносцев. В 6 часов вечера я подыму сигнал: «Следить за движениями неприятельских миноносцев» и предоставляю командиру план действия по его усмотрению. Для того чтобы с наступлением темноты на эскадре могли различить минный крейсер от неприятельских миноносцев, в установленные моменты, о которых эскадра будет оповещена особо, минный крейсер подает своей эскадре опознавательный сигнал и получает на него ответ с флагманского корабля.

После этой минной атаки миноносцам по обыкновению [при]-соединиться к своему начальнику и тогда открыть огни, ожидая моего приказа.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 234. Копия.

№ 150

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 5 — РАЗВЕДКА БЕРЕГОВЫХ УКРЕПЛЕНИЙ И РАСПОЛОЖЕНИЯ СУДОВ ПРОТИВНИКА МИННЫМ КРЕЙСЕРОМ «АБРЕК» — 30 ИЮЛЯ 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Действиями крейсера «Абрек» я остался недоволен. Моим приказом ему предписывалось не подходить к укреплениям ближе, как на дальний выстрел, между тем как командир, опасаясь, что с расстояния дальнего выстрела он недостаточно ознакомится с укреплениями, подошел близко и даже послал шлюпку к берегу. Фотографических снимков не снял, а потому не дал вида берега, на котором стоят батареи. Впоследствии оказалось, что подле южной батареи находится осыпь более приметная, чем самая батарея. При рекогносцировке даже с дальнего расстояния осыпь должна была обнаружиться, и на нее следовало обратить мое внимание, дабы предупредить комендоров, чтобы не было ошибки. Этого исполнено не было.

¹ Задача была поставлена приказом № 166 от 29 июля 1898 г. (см. приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

Неправильное исполнение этой задачи я объясняю исключительно непривычкой к такого рода работам, непривычкой, которая в военное время может повести к большим потерям. Командирам судов, без сомнения, должно быть предоставлено право в зависимости от обстоятельств отступать от буквы полученного ими приказа, но это не значит, чтобы все приказание было искажено.

Убежден, что вторично такой ошибки командир не повторил бы.

Через несколько дней после этой рекогносцировки на Ревельском рейде был броненосец «Адмирал Чичагов», и командир его по своей инициативе снял, проходя, фотографические снимки, которые были напечатаны в достаточном числе экземпляров, разосланы на суда и оказали большую пользу для ознакомления командоров с предстоящей целью бомбардировки.

Полагаю, что в боевое снабжение судов или, по крайней мере, в снабжение флагманских судов должен входить *фотографический дальнобойный аппарат*¹, посредством которого отдаленные предметы получают в подробном масштабе. Также необходимо, чтобы на судне было то немногое, что употребляется для быстрой осушки негативов.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 248. Подлинник.

Приложение к документу № 150

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ НА ПРОВЕДЕНИЕ РАЗВЕДКИ БЕРЕГОВЫХ УКРЕПЛЕНИЙ И РАСПОЛОЖЕНИЯ СУДОВ ПРОТИВНИКА

№ 166

29 июля 1898 г.

На утро 30 июля назначается следующая тактическая задача. Неприятель (Артиллерийский отряд) стоит на Ревельском рейде и выстроил батареи. Минному крейсеру «Абрек» поручается подойти к рейду перед рассветом и, пользуясь тем, что при восходе солнца можно быть в направлении его лучей, подойти к батареям и нанести на карту их места и расположение. Постараться определить высоту каких-либо точек, чтобы этим пользоваться для определения расстояний.

Также определить место расположения неприятельских судов, стараясь не подходить к судам и укреплениям ближе как на дальний выстрел.

По исполнении этой работы прибыть к эскадре на рейд Балтийского порта.

¹ Так в документе. Подчеркнуто С. О. Макаровым.

Если окажется возможным, то сделать фотографические снимки и постараться, чтобы, употребляя для обсушки негативов спирт и пр[очее], через 4 часа после снятия их они уже были отпечатаны для представления.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 108. Копия.

№ 151

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ
ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 6 — БОМБАРДИРОВКА
РЕВЕЛЬСКИХ ЗЕМЛЯНЫХ УКРЕПЛЕНИЙ —
4 АВГУСТА 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Согласно приказа от 3 августа № 178 эскадра снялась из Балтийского порта и направилась на Ревельский рейд. Для того чтобы компасам можно было больше доверяться, я приказал определить девиацию с сетевым заграждением в откинутаом положении, что и было исполнено.

Когда эскадра пришла на Сурупский створ, миноносцы, предназначенные для обстановки 10-саж[енной] глубины, были высланы вперед, а эскадра шла тихим ходом с таким расчетом, чтобы войти на рейд с наступлением полной темноты, так чтобы с батарей не видели входящих судов. Видимость миноносцев менее, чем видимость судов, и я рассчитывал, что $\frac{1}{2}$ часа им совершенно достаточно, чтобы поставить шлюпки с фонарями на свои места. Оказалось, это не так. Подобную работу командиры миноносцев не делали, и мне следовало дать им случай проделать эту задачу днем на практике. Вероятно, командиры миноносцев недостаточно подготовились к тому, как они на своих двойках повесят фонари, а, во-вторых, командиры миноносцев хотели исполнить приказ об установке двоек на 10-саж[енной] глубине буквально, глубина же в этом месте быстро изменяется, так что миноносец попадал то на 9 саж., то на 12. Ввиду того что двойки с фонарями предназначались лишь для того, чтобы отбить черту, на которой глубина быстро изменяется, было бы безразлично, поставить ли двойку на 12 саж. или на 10. В этом случае, как и в предыдущем с минным крейсером «Абрек»², ошибку можно объяснить лишь недостаточной практикой в подобных работах, и устранить такие ошибки в военное время можно лишь частыми упражнениями в мирное.

¹ Задача была поставлена приказом № 178 от 3 августа 1898 г. (см. приложение 1 к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

² См. документ № 150.

Эскадра должна была час времени дожидаться, пока миноносцы окончат свою работу. В случае пришлось бы повторить такое дело, я бы посоветовал, чтобы миноносцы, подходя к заданной глубине тихим ходом, имели спущенным на эту глубину свой якорь или же балластину на тонком проволоочном тросе. Момент прикосновения к дну якоря или балластины можно почувствовать рукой, и тогда следует тотчас же поставить на якорь двойку.

Вопрос о том, следует ли обставить мелководье таким образом, подходя к укреплениям для бомбардировки, надо решить положительным образом, ибо в военное время маяки окажутся незажженными, и ориентироваться будет не по чему. В данном случае все маяки были освещены, так что большой нужды в обозначении 10-саж[енной] глубины не было.

Бомбардирование укреплений происходило совершенно так, как это указано в приказе. Ветер был очень тихий от W, что чрезвычайно благоприятствовало видимости укреплений, ибо дым уносило на противоположный борт.

Следование судов в кильватер без огней оказалось возможным, но оно требует огромной бдительности, и следует на корме каждого судна иметь фонарь с малым углом освещения для задних мателотов. Прожекторами освещали лишь броненосец «Петр Великий» и минный крейсер «Абрек». Также освещали миноносцы, ставшие на позиции, миноносцы же, которые должны были идти в интервалах между судов, не светили, и из их объяснений я не мог понять, почему они этого не делали. Укрепления оказались недостаточно освещенными. При повороте последовательным на 16 R я увидел, что кильватерная линия расстроилась, а потому, опасаясь, чтобы не произошло столкновение, велел открыть огни. Через несколько минут, когда положение судов выяснилось, огни опять закрыли и впоследствии на повороте еще раз открывали огни.

Снаряды, направленные в северную батарею, ложились прекрасно, а подле южной батареи осыпь чрезвычайно сбивала, и многие снаряды ложились в нее. Стрельба была бы еще удачнее, если бы комендоры ясно распознавали, которая осыпь и которая батарея. Очень может быть, что и днем в военное время будут подобные ошибки, так что сухопутным артиллеристам не худо строить подле своих укреплений фальшивые валы большей видимости, чем настоящие.

Ночная стрельба на ходу считается вообще затруднительной, и выполнением этой задачи я не хотел показать, что признаю ночную бомбардировку укреплений делом легким и вполне исполнимым. У меня было лишь желание выяснить, как исполнить эту задачу, если она будет предъявлена к исполнению. Из приказа видно, какие меры я принял для обеспечения успеха, но, кроме буквы приказа, нужно живое слово, поэтому за несколько

дней до исполнения этой задачи я произвел ночную тревогу на некоторых судах эскадры и старался лично внушить комендорам, что необходимо прицеливаться как можно тщательнее.

Некоторые всякую неудачу выстрела приписывают комендору, я нахожу это неправильным. Дело комендора состоит в том, чтобы свести три точки: прицел, мушку и цель. Если расстояние дано неверно, то снаряд в цель не попадет, и в этом комендор совершенно не виновен, ибо не он оценивает расстояние. Самый лучший стрелок не попадет в цель, если прицел не будет поставлен на должное расстояние, и такие ошибки не должны ставиться в вину комендорам.

Хотя дело комендора и заключается в том, чтобы дать должное упреждение на качку, но все-таки главнейшая сноровка комендора заключается в умении свести три точки. На это умение мной обращалось самое полное внимание, и в бытность мою главным инспектором морской артиллерии были введены приспособления для вспомогательной стрельбы, которые чрезвычайно полезны. Каждый день стоянки Практической эскадры в Транзунде производилась стрельба: ружейная, револьверная или вспомогательная, так что все комендоры, раньше чем приступили к стрельбе стволами, сделали, может быть, по 50 или 60 выстрелов из ружей и скорострельных пушек, что дало им сноровку в сведении 3 точек. Ружейную стрельбу на судах обыкновенно производят недостаточно правильно в том отношении, что стреляющий не знает результатов своей стрельбы. В нынешнем году это было устранено, так что каждый, сделавший 5 выстрелов, тотчас же узнавал, куда попали выпущенные им пули. После окончания ружейной и вспомогательной стрельбы комендоры прошли стрельбу из стволов при различных условиях хода и поворотливости, и только тогда была начата стрельба из настоящих орудий.

Вот отчасти главные причины удачной стрельбы в ночь на 4 августа.

Вопрос освещения неприятельских укреплений требует более подробного обсуждения. Принятый на эскадре во время ночной стрельбы способ освещения только некоторыми судами эскадры указал на его полезность, как давший возможность не светившим судам управляться, не затрудняясь яркими лучами света своих прожекторов, и, кроме того, как уменьшивший неприятелю число открытых для прицеливания судов; но здесь следует принять в расчет, что действие прожекторов может быть легко прекращено действием неприятельской скорострельной артиллерии и его ружейного и пулеметного огня, так что явится необходимость замены светящихся судов другими или же попеременного свечения судами, что будет вводить неприятеля в заблуждение. Кроме того, опыт ночной стрельбы указал на малую пользу прожекторов при свечении ими не по нормали к освещаемым предметам, что необходимо также принимать в расчет.

Маневрирование эскадры возможно в большинстве случаев лишь при удержании укреплений на курсовом угле и последовательном поворачивании судов линии кильватера. Одновременное поворачивание судов всех вдруг будет затруднено как требующее производства сигналов и весьма неудобное при неимении отличительных огней.

Управление сигналами эскадрой при ночной атаке не может всегда иметь место, дабы возможно менее указывать неприятелю места судов, почему план маневрирования должен быть условлен заранее весьма тщательно.

Весьма существенен вопрос об определении расстояний во время ночной стрельбы, так как за неимением в большинстве случаев за укреплениями естественного горизонта принятые на флоте способы определения расстояний не могут быть применены, и стрельба должна вестись лишь пристрелкой, каковая в свою очередь будет затруднена благодаря одновременной стрельбе другими судами эскадры.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 254—256. Подлинник.

Приложения к документу № 151

№ 1

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ЭСКАДРЕ

№ 178

3 августа 1898 г.

Предполагаю в ночь с 3-го на 4 августа произвести тактическую задачу по следующей программе:

Неприятель (Артиллерийский отряд) стоит на Ревельском рейде и воздвигнул земляные батареи, за которыми укрывается. Требуется лишить его этого прикрытия, а если возможно, то и уничтожить его суда. Подход к судам загражден большим количеством мин, так что приближение к ним открытой силой признается неудобным. По тем же причинам признается, что неприятельские суда не могут выйти ночью из своего убежища и поддерживать свои батареи.

Для выполнения этой задачи Практическая эскадра 3 августа с наступлением темноты подойдет к Ревельскому рейду. Отряд миноносцев разделится на две части. Четыре миноносца, №№ 116, 115, 106, 107, под начальством начальника отряда отправятся на рейд, стараясь приблизиться совершенно скрытно. Они должны миновать белый бакан в 9³/₄ часа вечера и затем следовать вдоль острова Кариос, в расстоянии от него одной мили. Когда головной подойдет к южной батарее, то они все одновременно поворачиваются и идут к берегу так, чтобы головной шел на южную батарею, а концевой направлялся на север-

ную. В это время с каждого миноносца бросается лот, и когда глубина окажется 10 сажен, то на этом месте миноносец оставляет свою шлюпку с фонарем, так чтобы ряд шлюпок обозначал десятисаженную глубину. Поставив шлюпки и сняв с них людей, миноносцы расходятся для освещения батарей, предназначенных бомбардировке. Миноносцы №№ 106, 107 занимают положение N от северной батареи в 5 кабельтовых и начинают освещение ее. Миноносцы №№ 115, 116 занимают положение к SO от южной батареи и, остановясь в 5 кабельтовых, также начинают освещение.

Суда Практической эскадры, как только что заметят, что ограждение мели окончилось, входят без огней на рейд. Впереди следуют миноносцы №№ 109, 110 с тралами, стараясь держаться перед носом головного корабля. Головным кораблем избирается коммерческий пароход без тяжелой артиллерии («Петр Великий»), предназначенный взрывать собой неприятельские мины, в случае таковые будут пропущены тралами. У него следует иметь шесть, торчащие вперед с протянутыми между ними леерами для взрывания мин.

Буду иметь свой флаг на головном.

Далее будут следовать суда в кильватерной колонне с установленными промежутками в 200 сажен от центра до центра судна. Прошу линию не растягивать, предпочитаю, чтобы суда набегали скорее, чем оттягивали. В промежутке между броненосцами «Адмирал Сенявин» и «Адмирал Ушаков», но в стороне от линии судов должен держаться миноносец № 104, а между броненосцами «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Чичагов» — миноносец № 117.

Эскадра будет идти без огней; если электрическое освещение с одних миноносцев, поставленных на позиции, окажется достаточным, то на судах, идущих в кильватере, электрическое освещение производиться не будет. Если же я признаю полезным, то начну электрическое освещение с броненосца «Петр Великий», и тогда миноносцы и минный крейсер «Абрек» также начинают освещать батареи своими прожекторами.

Судам с тяжелой артиллерией разрешается не освещать своими прожекторами, но если командиры признают это полезным, то разрешаю делать освещение, следуя движению моего корабля.

Освещать следует ближайшую батарею, но если дым от стрельбы мешает освещению в эту сторону, то освещать следующую батарею. Командиры миноносцев №№ 104, 117 должны помнить, что идут при эскадре специально для освещения и что им надо позаботиться, чтобы стреляющие с судов видели батареи.

На больших судах иметь огни потушенными, так чтобы как можно меньше обнаруживать свое присутствие. На миноносцах, следующих с эскадрой, когда вблизи батарей, огнями не стесняться, так чтобы неприятель стрелял по ним, а не по большим

судам, ибо их малый размер есть лучшее обеспечение от неприятельских снарядов. В остальное время и когда нет электрического освещения, все они должны быть скрыты.

Прошу обратить должное внимание на то, чтобы стрельбу по батареям не начинать ранее створа батареями с кордоном. От северной батареи на кордон $R = SW62$, южной $R = SW72$. Кроме того, желая исключить возможность ошибки, предлагаю миноносцам №№ 106, 107 к 6 часам вечера доставить на кордон 2 белых сигнальных фонаря, прося начальника кордона поднять их на мачту один над другим в расстоянии 2 сажен в 9 часов вечера. В случае на кордоне огней не окажется, это не должно быть препятствием к стрельбе, и тогда руководствоваться предельными пеленгами.

Обращаю внимание командиров на трудность попадания в низкие батареи. Прошу внушить комендорам, что когда наводка делается неточно, снаряд наверно не попадает. Нужно проверить освещение прицелов и мушек и устроить временное освещение у пушек, стоящих на верхней батарее, пользуясь для этого обыкновенными боевыми фонарями, затемнив стекла густой краской или флагдуком так, чтобы лишь слабый свет освещал мушку.

Полагаю, что на 2—3 рейсах нам удастся расстрелять все предназначенные для этой стрельбы снаряды, и тогда, считая, что батареи оставлены неприятелем, полагаю спустить шлюпки и отправить десант без артиллерии и провизии для взрыва пушек и окончательного приведения в негодность батарей. Десант броненосца «Петр Великий» подходит к южной батарее, а «Адмирала Чичагова» — к северной. Путь десанту освещать электрическим фонарем, светить выше впереди его дороги. Для остановки судов эскадры будет сделан сигнал электрическим или вспышечным фонарем Табулевича (7), что означает задний ход. По этому сигналу все суда дают задний ход, пока судно не остановится. И «Петр Великий», и «Адмирал Чичагов» спускают десант, который высаживается в стороне от батарей и идет к ним, как к оставленным, с распущенными знаменами.

Начальники десантных партий должны записать, какие окажутся повреждения, и затем возвратиться на свои суда.

По спуске десанта суда выстраиваются в кильватер броненосцу «Петр Великий» и отходят на глубину, следуя его движению. После отбытия десанта с батареей миноносцы берут свои шлюпки и собираются у эскадры в ожидании приказаний.

С наступлением рассвета командир миноносца № 116 осматривает северную батарею и снимает фотографию повреждений, а командир миноносца № 115 осматривает южную и снимает также фотографию.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, лл. 123—125.
Копия.

№ 2

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О РЕЗУЛЬТАТАХ ВЫПОЛНЕНИЯ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 6

№ 180

4 августа 1898 г.

После ночной стрельбы по батареям на Ревельском рейде я поручил капитану 1 ранга Александровскому по наступлении рассвета осмотреть батареи. Капитан 1 ранга Александровский прислал мне следующую телеграмму:

«У северной батареи два орудия и амбразуры разрушены, прислуга уничтожена, в третьей амбразуре подбито орудие и прислуга. У южной батареи одно орудие с амбразурой и прислугой разрушено. Фотографии сняты».

С удовольствием объявляю настоящую телеграмму для сведения и пользуюсь этим случаем, чтобы поздравить эскадру с достигнутыми успехами и выразить мою благодарность командирам судов и всем, принимавшим участие в стрельбе, а в особенности командирам батарей и артиллерийским офицерам. Спасибо молодцам комендорам за хорошую наводку, я всегда был уверен, что они знают свое дело и умеют на деле применить свое знание.

Приказ прочесть при собрании команды и передать ей мое спасибо за молодецкую работу.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 128. Копия.

№ 152

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 7 — ДАЛЬНИЙ ДЕСАНТ В БАЛТИЙСКОМ ПОРТУ — 4 АВГУСТА 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Десант в смысле учения прошел хорошо, но с точки зрения тактической я считал его плохо удавшимся, ибо, несмотря на мои личные объяснения, задание было плохо усвоено, а потому и исполнение общей идеи было не вполне правильное. Я поцеремонился просить назначения офицера Генерального штаба, ибо по ограниченности состава эскадры десант был весьма мал. Следует ежегодно хоть двух офицеров посылать в Офицерскую стрелковую школу в Ораниенбауме и на каждой эскадре иметь одного или двух таких офицеров для командования десантом. Это,

¹ Тактическая задача была поставлена С. О. Макаровым по его приказу № 144 от 15 июля 1896 г. (см. документ № 105). Непосредственно же перед высадкой десанта 4 августа 1898 г. был издан приказ № 167 от 30 июля 1898 г., указывавший лишь время высадки (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 264). О дате этого документа см. примечание к документу № 146.

может быть, будет в некотором отношении хуже, чем брать офицера Генерального штаба, а в некотором отношении лучше.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 266. Подлинник.

№ 153

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ
ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 8 — МИННАЯ СТРЕЛЬБА
НА РЕВЕЛЬСКОМ РЕЙДЕ — 7 АВГУСТА 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Исполнением этой тактической задачи я остался доволен, ибо стрельба минами вышла оживленная. Сожалею лишь об одном, что на судах имелось очень мало мин, и потому после каждого выстрела приходилось долго дожидаться, пока каждую мину поднимут и вновь накачают воздухом.

При исполнении этой задачи, как и при всяких других, выяснилось, что новую задачу полезно сперва прорепетировать, потом собрать командиров, разъяснить те промахи, которые были сделаны, и затем уже начинать настоящее исполнение задачи.

Ловлю мин миноносцами я считаю практичной, и только этот один способ применим, когда приходится стрелять на ходу по движущимся целям. Надо, однако же, иметь столько миноносцев, чтобы за каждой выпущенной миной шел особый миноносец и чтобы он считал своим долгом не только поймать, но и в случае потопления ее так обставить буйками, чтобы водолаз легко нашел мину. Заведывание работами по доставлению мины водолазами должно быть возложено на того же командира миноносца. Только при этих условиях возможно, что мины не будут теряться.

Введение патронов с фосфористым кальцием поможет отысканию мин.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 270. Подлинник.

Приложение к документу

№ 153

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ
ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ЭСКАДРЕ

№ 182

6 августа 1898 г.

На 7 августа назначается следующая тактическая задача, в которой примут участие броненосцы «Петр Великий», «Адми-

¹ Задача была поставлена приказом № 182 от 6 августа 1898 г. (см. приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

рал Сенявин», «Адмирал Ушаков» и минный крейсер «Абрек».

Неприятель (4 миноносца) с буксируемыми щитами идет в линии кильватера. Практическая эскадра нападает фронтом и, сделав залп носовыми минами Уайтхеда, поворачивает сразу и ложится параллельно отряду миноносцев тем же с ними курсом или противоположным.

Ввиду недостатка в учебных минах я буду предупреждать, с какого борта мины следует готовить. Посему вводятся следующие сигналы:

«ТЗА» — «Приготовиться сделать выстрел носовым минным аппаратом».

«ТЗБ» — «Приготовиться сделать выстрел кормовым минным аппаратом».

«ТЗВ» — «Приготовиться сделать выстрел правым минным аппаратом».

«ТЗГ» — «Приготовиться сделать выстрел левым минным аппаратом».

Для удобства поднимания мин, в случае их потопления, миноносцы ходят вдоль SO стороны Ревельского рейда на глубине приблизительно 14—15 сажен от гавани до мыса Шанц. Миноносцы держат за кормой буксируемые щиты на 100-саженном буксире. Самый щит длиной 25 сажен. Они следуют в кильватере с промежутками в 300 сажен, держат ход 6 узлов, и когда им на броненосце «Петр Великий» будет поднят сигнал «Б», то прибавляют ход до 12 узлов, а потом по сигналу «М» опять уменьшают ход до 6 узлов. Когда миноносцы подойдут к концу своей линии, то начальник отряда поднимает сигнал «Миноносцам поворотить сразу на 16 румбов вправо или влево». Надо смотреть также на броненосец «Петр Великий», ибо, может быть, я сам буду иногда поднимать этот сигнал. Кораблем-уравнителем у миноносцев все время будет миноносец № 116—начальника отряда.

Промежутки между судами также назначаются во время этих упражнений в 300 сажен. Ход до 12 узлов будет мной указан, как обыкновенно, числом оборотов головного корабля.

Буду с судами маневрировать так, чтобы при нападении каждое судно пришлось против соответствующего миноносца, но если бы мне это не удалось, то суда стреляют в того из неприятелей, который им соответствует.

Напоминаю, что, вероятно, мне придется, кроме сигналов об одновременных поворотах на указанное число румбов, в которых мы достаточно практиковались, употреблять еще сигналы об одновременном повороте на известный румб. Сигналы эти объявлены мной при приказе от 2 июня № 87¹. Со спуском такого сигнала надо положить руль на борт и сразу лечь на ука-

¹ Документ не публикуется — см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329. лл. 373—374.

занный румб, стараясь своевременно одержать, дабы не перека-
титься.

Во время исполнения этой задачи кораблем-уравнителем все
время будет мой флагманский броненосец.

Выстрелы минами делать по моему сигналу «ИЩЕ». Если та-
кой сигнал не поднят, то, следовательно, я считаю, что суда не-
удачно подошли к щитам, и хочу повторить маневр.

Для вылавливания мин к каждому из маневрирующих судов
приписывается миноносец, который должен следовать перед вы-
стрелом у того борта, с которого готовят минный выстрел.
С миноносца должны видеть момент выстрела первой миной и
тотчас же устремиться за миной полным ходом, за второй миной
следит миноносец, в щит которого произведен второй выстрел.

Для вылавливания мин назначаются также паровые катера
со всех судов и двойки с миноносцев.

Паровым катерам иметь на буксире двойки с миноносцев и
ходить параллельно им, поворачивая одновременно с минонос-
цами. Ближайшие к дамбе паровые катера с броненосца «Петр
Великий», потом катер с броненосца «Адмирал Сенявин», потом
с броненосца «Адмирал Ушаков», затем с броненосца «Адмирал
Чичагов» и с минного крейсера «Абрек». Паровые катера ста-
раются ловить мины своих судов, катер с броненосца «Адмирал
Чичагов» ловит совместно с катером минного крейсера «Абрек».

На случай, если мина зароется у борта, иметь на судах гото-
вые буйки, которые сбросить с кормы тотчас же. В отношении
условных сигналов стрельбы минами и устройства буйков руко-
водствоваться приказом моим от 8 июня № 104¹, увеличив
длину концов у буйков до 22 сажен.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 268—269. Ко-
пия.

№ 154

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 9 — НОЧНАЯ СТРЕЛЬБА ПО ПЛАВУЧИМ ЩИТАМ — 11 АВГУСТА 1898 г.²

[4 ноября 1898 г.]

Задача, объявленная приказом № 189, не могла состояться
за неимением патронов, ибо, несмотря на бережный расход их,
было столько упражнений, что свободных патронов для этой за-
дачи не оказалось.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 273. Подлинник.

¹ См. документ № 141.

² Задача была поставлена приказом № 189 от 9 августа 1898 г. (см.
приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к до-
кументу № 146.

Приложение к документу № 154
 ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ
 ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ЭСКАДРЕ

№ 189

9 августа 1898 г.

С наступлением темноты на переходе в Транзунд полагаю произвести следующую тактическую задачу.

Неприятельский отряд миноносцев (подвижные щиты) находится недалеко. Эскадра идет при полном освещении, разыскивая боевыми фонарями миноносцев (подвижные щиты) и стараясь расстрелять их.

По сигналу СОК — 9593, «Сбросить щит», надо сбросить подвижные щиты на воду и пустить их по ветру; затем следовать моему движению, стараясь не растягивать линию. По окончании стрельбы поднять щиты. Щиты выкрасить, как показано при сем.

При спуске щитов миноносцам, следуя движению начальника отряда, отойти на ветер на 4 мили и по окончании стрельбы присоединиться к эскадре.

Вице-адмирал Макаров

„Петр Великий“



„Адмирал Сеняин“



„Адмирал Ушаков“



„Адмирал Чичагов“



Минный крейсер „Абрек“



ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 272. Копия.

№ 155

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ
 ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 10 — АТАКА МИНОНОСЦЕВ
 И ПРОРЫВ ИМИ СТОРОЖЕВОГО ОХРАНЕНИЯ —
 24 АВГУСТА 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Во время исполнения этой задачи ветер был свежий, и начальник охраны не нашел возможным поставить сторожевые катера поперек фарватера, как то им было предварительно пред-

¹ Задача была поставлена приказом № 202 от 21 августа 1898 г. (см. приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

положено. Катера поставлены им на том же месте, но вдоль островов, что представляет неудобство, стесняя стрельбу в то время, когда миноносец находится на ближайшем расстоянии.

Миноносцы были открыты сторожевыми шлюпками своевременно, затем они прошли хорошим ходом вдоль Тейкарсари и фронтом повернули на эскадру.

Хотя ночь была лунная и достаточно светлая, тем не менее с эскадры успели открыть лишь часть миноносцев. Несколько же миноносцев подошли к эскадре незамеченными. Причину этого надо искать в недостаточном числе боевых фонарей, и думаю, что было бы полезно, не преследуя мысли, чтобы каждый фонарь имел наибольший угол освещения, ставить на каждое судно по 10 фонарей, а динамо-машины рассчитывать на действие 4-х или 5-ти. Это тот же принцип, который проведен был мной в применении к марсовой артиллерии. Прежде стремились поставить на марс 2 пушки, дать возможность наводить их во все точки горизонта. Простой расчет показал, что меньше веса и даже дешевле иметь на марсе 10 пушек, а прислугу лишь на 5, так что прислуга переходит от пушки к пушке по мере того, как меняется направление на неприятеля.

Тот же принцип полезно провести и по отношению к фонарям, так чтобы выбирать для освещения те из них, которые при данных условиях могут дать лучшее освещение. Часть фонарей ставить высоко, а часть у воды для освещения на рейдах.

Нужно разработать вопрос о пользовании одной большой машиной для нескольких прожекторов одновременно, ибо употребление особой машины для каждого прожектора вызывает неудобство, с которым придется особенно считаться, когда число прожекторов будет значительно увеличено.

Как видно из приказа, я установил, что выстрел миной надо делать с расстояния 200 саж., а прибор расстояния ставить на 100 саж. Я это сделал потому, чтобы командиры миноносцев приучались оценивать расстояние и не портили бы без нужды своей мины.

Если бы я не отдал такого приказа, то каждый миноносец подошел бы почти вплотную и тогда наверно попал бы в цель, но так как в военное время миноносцы вплотную не подойдут, то и в мирное время на учениях правильнее не допускать выстрелов вплотную.

Все командиры миноносцев после атаки считали, что они выпустили свои мины несколько далеко, ибо при следовании на судно, наводящее на миноносец электрический фонарь, расстояние кажется гораздо меньше, чем оно в действительности есть.

Все командиры миноносцев признают, что идти на судно, которое освещает миноносец прожектором, очень трудно, но капитан 2 ранга Рыбаков предложил чрезвычайно простую и полезную меру, а именно, он советует иметь в руках небольшой щитик, обшитый красным флагдуком, и им защищаться от лучей

фонаря. Если нет такого щитика, то, даже прикрываясь фуражкой, можно в значительной мере помочь себе в распознавании посторонних предметов. Чем прожектор стоит выше, тем эта мера эффективнее.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 279—280. Подлинник.

Приложение к документу № 155

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ЭСКАДРЕ

№ 202

21 августа 1898 г.

Предполагаю произвести следующую тактическую задачу:

Неприятель (Практическая эскадра) стоит на Транзундском рейде и оберегает единственный вход в него сторожевыми шлюпками. Ввиду узкости входа и лунного света обороняющийся признает излишним освещать вход боевыми фонарями.

Отряд миноносцев (миноносцы Практической эскадры), осведомившись о месте нахождения неприятеля, решается атаковать его и с этой целью старается подойти соединенно к линии сторожевых шлюпок по возможности незамеченным. (Время подхода к сторожевым шлюпкам назначается между 9 и 10 часами вечера.)

Как только сторожевые шлюпки откроют миноносцы, последние должны дать полный ход и прорываться сквозь линии охраны, отстреливаясь из своих пушек.

Сторожевым шлюпкам следует гнаться за миноносцами, но остановиться в расстоянии 15 кабельтовых от эскадры, дабы не попасть под выстрелы своих судов и тем не помешать действию их артиллерии.

Эскадра стоит без огней, но когда миноносцы прорвутся на рейд, то, следуя движению флагманского корабля, на всех судах начинают боевое освещение, стараясь открыть миноносцы и расстреливать их. Последние должны действовать соединенно, дабы разделить огонь эскадры, равно как лишить эскадру возможности держать все миноносцы освещенными одновременно. Миноносцы, приблизившись к неприятелю на минный выстрел, выпускают минные приспособления для стрельбы по судам.

Начальником охраны назначается старший офицер броненосца «Адмирал Сенявин» капитан 2 ранга Соловцов. Со всех судов эскадры должны быть доставлены в мой штаб к 6 часам вечера 21 августа сведения о всех шлюпках, вооруженных артиллерией, и, следовательно, могущих нести сторожевую службу. По рассмотрении этих сведений я режу, какие шлюпки пойдут в охрану, и дам лично наставления начальнику охраны.

При действии боевыми фонарями следует руководствоваться приказом моим от 17 июля № 146¹ и строго подтвердить, что, открыв фонарем миноносец, следует не выпускать его из луча, предоставив другим фонарям разыскивать других миноносцев. Надо избегать освещения одного и того же миноносца несколькими фонарями, ибо один фонарь достаточно хорошо освещает миноносец.

Следует все подробности этой задачи записать самым обстоятельным образом. На каждой сторожевой шлюпке записать момент, когда открыли миноносец, сколько времени миноносец оставался под огнем артиллерии и на какой дистанции он в это время находился.

Обозначить также, по которому из миноносцев шлюпка стреляла. Без наводки орудий выстрелов отнюдь не делать.

На миноносцах также записать, сколько времени они считали себя под огнем сторожевых шлюпок, и во время атаки эскадры стараться запомнить взаимное расположение как судов, так и миноносцев и на чертеже показать то и другое, равно как и траекторию своих мин.

Со всех судов, миноносцев и катеров на следующий день к полдню должны представить в мой штаб описания того, что они делали, с своими заметками об оказавшихся тактических или технических неудобствах.

Минный крейсер «Абрек» и пароход «Ильмень» во избежание попадания мин в них отходят за о-в Менц-Сари.

Буду очень доволен исполнением этой задачи, если миноносцы будут действовать достаточно соединенно и, попав в сферу скорострельного огня эскадры, будут держать хороший ход, а затем верно направлять свои мины с дистанции около 2 кабельтов. Надеюсь, что все приложат должное внимание к исполнению означенной задачи, так как такая атака впервые практикуется, и результат ее будет крайне поучителен.

Для ловли мин назначаются паровые катера, которые не пойдут в охрану, и шестерки. Паровые катера и шестерки должны держаться у борта своих кораблей с достаточным числом буйков, чек и концов для ловли мин. Во избежание столкновений с миноносцами шлюпок на бакштове не держать. На каждую шлюпку должен быть назначен один минер или минный машинист. Минный крейсер «Абрек» высылает свой катер и шестерку к броненосцу «Адмирал Чичагов».

Каждый корабль, увидавший выпущенную с миноносца мину, должен нарисовать траекторию ее относительно своего судна и вообще судов эскадры. Кроме того, следует стараться не поте-

¹ Документ не публикуется (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 413). Этим приказом Макаров предписывал руководствоваться при действии «боевыми фонарями» соответствующими параграфами его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики».

рять мину из виду и тотчас же направлять шлюпку для поимки ее.

На паровых и гребных судах, которые будут ловить мины, должны знать, что при мине находится патрон с фосфорическим кальцием, который от соприкосновения с водой выделяет удушливый, вредный для здоровья газ, поспеу каждая шлюпка должна приблизиться к мине с наветра и затем буксировать ее таким образом, чтобы газ не попадал ни на шлюпку, ни на стоящие на якоре суда. Подойдя к мине, надо записать ее номер и затем буксировать ее к флагманскому броненосцу.

Окончание атаки будет обозначено открытием отличительных огней на флагманском корабле, после чего минных выстрелов делать не допускается, и все суда эскадры и миноносцы открывают огни. После сего начинается исключительно разыскивание мин.

Командиры миноносцев становятся на якорь по диспозиции лишь тогда, когда убедятся, что мины их пойманы. Подъем мин на миноносцы не производить ранее окончательного потухания патрона с светящимся составом. Поднятые мины оставить на ночь на верхней палубе, по возможности в корме.

Для ознакомления минеров миноносцев с действием патрона и минеров на паровых катерах со способом ловли этих мин при-слать тех и других в 8 часов вечера 22 августа на броненосец «Петр Великий».

На всех судах должны быть люди с буйками, дабы бросить таковые на случай, если мина после удара зароется в дно у борта корабля.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, лл. 147—148.
Копия.

№ 156

ЗАМЕЧАНИЯ С. О. МАКАРОВА О ВЫПОЛНЕНИИ ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ № 11 — СТРЕЛЬБА ПО ЛАЙБАМ — 26 АВГУСТА 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Эта стрельба обыкновенно откладывается до самого последнего момента, а осенью бывает или свежо, когда лайбы пустить нельзя, или очень тихо, когда они очень худо идут. Лайбы обыкновенно приобретаются в Транзунде, когда эскадра кончит уже обход портов, а к этому времени накапливается очень много работы по экзаменам, гонкам, испытаниям разных предметов и прочему; для стрельбы по лайбам приходится перейти в Биорке

¹ Задача была поставлена приказом № 210 от 25 августа 1898 г. (см. приложение к этому документу). О дате документа см. примечание к документу № 146.

и там ждать погоды с разведенными парами, ибо разводка пара требует 12 часов. При таких невыгодных условиях приходится мириться с погодой, может быть не вполне подходящей. Так было и в данном случае. Ветер был недостаточно силен, и лайбы имели не более 2—3 узлов ходу, тогда как желательно, что[бы] они шли по крайней мере по 6 узлов.

Полагаю, что было бы лучше стрельбу по лайбам делать в конце стоянки в Ревеле.

Как видно из приказа, миноносцам велено было держаться вне выстрелов. Полагаю, что они поняли «вне своих выстрелов», ибо все время оставались неподалеку от наших судов, тогда как им следовало быть вне выстрелов неприятеля, и так как мы от него держались в расстоянии 10 кабельтовых, то им следовало быть от нас в расстоянии 20—30 кабельтовых. Я хотел им сделать сигнал, но фалы были все время заняты, так что сигнала сделать не удалось.

Вообще стрельба прошла довольно оживленно, лайбы разбиты снарядами и разрезаны пополам таранными ударами броненосцев «Ушаков» и «Сенявин».

Миноносцы по сигналу 2 раза ходили в атаку, причем корабли сами прекращали свой огонь в том направлении, в каком были миноносцы.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, л. 314. Подлинник.

Приложение к документу № 156
ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ
ТАКТИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ ЭСКАДРЕ

№ 210

25 августа 1898 г.

Когда будет благоприятная погода, то предполагается произвести примерно-боевую стрельбу по лайбам, соединив ее с выполнением следующей тактической задачи:

Неприятель (2 лайбы) старается уйти от преследования Практической эскадры и с этой целью правит некоторым курсом. Практическая эскадра преследует неприятеля в том или другом строе, стараясь занять относительно ветра и солнца выгодное для стрельбы положение. Предварительно открытия огня эскадра маневрирует для определения высоты рангоута на неприятеле.

Отряд миноносцев держится вне выстрелов по возможности под ветром, чтобы прикрываться дымом. По сигналу «Атаковать неприятеля» миноносцы строятся во фронт и фронтом нападают на него, укрываясь, сколь возможно, своими судами и дымом.

После атаки миноносцы возможно скоро отходят из-под выстрелов, чтобы не мешать действию артиллерии своих судов, вновь выстраиваются и готовятся к повторению атаки. При приближении миноносцев к линии огня — огонь прекращать. Выстрел миной делать холостой.

Для выполнения этой задачи эскадра выйдет из Биорке, причем броненосцы «Петр Великий» и «Адмирал Чичагов» возьмут на буксир свои лайбы. Когда я признаю возможным пустить лайбы, то будет сделан сигнал ИБΘ — «Лайба» и дан курс. По этому сигналу броненосец «Адмирал Чичагов» должен подойти к броненосцу «Петр Великий» и пустить свою лайбу в полветра по возможности ближе к лайбе последнего. После сего возможно скорее поднять катер и вступить в свое место.

ЛМ — позывные лайбы броненосца «Петр Великий».

ЛН — « » « » «Адмирал Чичагов».

На грот-мачтах лайб прибить судовые флюгарки размером как на шлюпках на флагштоках.

Лайбы загрузить камнями, чтобы после стрельбы разбитые лайбы не оставались на воде.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 155. Копия.

№ 157

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ОБ ОКОНЧАНИИ КАМПАНИИ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЫ

№ 220

7 сентября 1898 г.

Во исполнение приказа главного командира Кронштадтского порта от 6-го сего сентября за № 464 предписываю эскадренному броненосцу «Петр Великий», броненосцам береговой обороны «Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Чичагов» и пароходу «Ильмень» 9-го сего сентября в 9 часов утра спустить флаги и окончить кампанию. Командиру эскадренного броненосца «Петр Великий» спустить одновременно с сим мой флаг, а командиру броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» — флаг младшего флагмана контр-адмирала Гессен.

Командиров судов вверенной мне эскадры ожидаю с рапортами на флагманском броненосце в 9¹/₄ часов утра.

После обеда команды отправить офицеров и нижних чинов в наличие экипажей.

Пользуюсь этим случаем, чтобы благодарить помощника моего, младшего флагмана контр-адмирала Гессен, чинов штаба с флаг-капитаном капитаном 1 ранга Михеевым во главе, командиров и офицеров всех судов эскадры за дружную работу по обучению нижних чинов и приведение судов в должный порядок.

Команда вела себя образцово и работала с полным рвением, почему считаю своим долгом объявить мое спасибо всем нижним чинам эскадры.

По приказ прочитан при собрании команды.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 180, л. 165. Копия.

ЗАМЕЧАНИЯ ПО СИГНАЛЬНОЙ ЧАСТИ НА ПРАКТИЧЕСКОЙ
ЭСКАДРЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ В КАМПАНИЮ 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

Необходимо внести в свод трехфлажных сигналов: шестнадцать сигналов о повороте всем вдруг на известное число румбов влево по типу «Повернуть всем вдруг влево на один румб»;

шестнадцать сигналов о таком же повороте всем вдруг вправо по типу: «Повернуть всем вдруг вправо на 15 румбов»;

тридцать два сигнала по типу «Всем вдруг лечь на румб NtO»;

один сигнал, совмещающий приказание о разводке пара к известному часу для известной скорости — «Иметь пары разведенными для « » узлов к « » часам».

Внести в тот же свод или в свод эволюционных сигналов сигналы, указывающие место миноносцев в эскадре, а именно: «Миноносцам держаться на правом траверзе эскадры»; «Миноносцам держаться на левом траверзе эскадры»; «Миноносцам держаться на обоих траверзах эскадры»; «Миноносцам держаться от судов в расстоянии» «кабельтов»; «Приготовиться сделать выстрел носовым минным аппаратом»; «Приготовиться сделать выстрел кормовым минным аппаратом»; «Приготовиться сделать выстрел правым бортовым минным аппаратом»; «Приготовиться сделать выстрел левым бортовым минным аппаратом».

Необходимо внести в свод сигналов сигнал «Адмирал не требует приезда командиров с рапортом». Существующий в своде сигнал «Адмирал принимает лишь в экстренных случаях» некоторыми понимается, что адмирал занят или не здоров и желает, чтобы его не беспокоили случаями, не имеющими экстренного характера.

Необходимо под словом форма одежды внести сигнал «Команде быть в укороченном пальто».

В шлюпочной сигнальной книге желательно прибавить следующие сигналы:

«Гребным судам кататься вокруг своих кораблей»;

«Шлюпкам учиться приставать к своим кораблям»;

«Шлюпкам грести вокруг эскадры, обходя ее по солнцу»;

«Шлюпкам кататься вокруг эскадры, обходя ее по солнцу»;

«Чище выворачивать весла».

Необходимо установить подъем условного флага на флагманском корабле, если будет замечено, что репетичный корабль неверно репетует эволюционный сигнал, поднятый на флагманском корабле. Без установления такого флага при маневрировании

¹ Заголовок документа, представляющего собой часть отчета С. О. Макарова, как командующего Практической эскадрой. О дате документа см. примечание к документу № 146.

в узкостях командующий эскадрой находится в весьма затруднительном положении, не имея возможности ни произвести маневр, ни указать обычным приспусканием сигнала на ошибку репетичного корабля.

В книге эволюционных сигналов, в объяснении к сигналу АИΘ, не указано, что головной корабль (бывший правофланговый), поворотив влево на восемь румбов, стопорит машину или уменьшает ход.

Вообще, в эволюционной книге имеется много недостатков, которые требуют подробного исследования. Эволюционная книга теперешняя хуже, чем оригинальная книга адмирала Бутакова, и желательно при пересмотре книги взять в основание не настоящую книгу, а Бутаковскую.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 203—204. Подлинник.

№ 159

ЗАПИСКА ОБ ИСПЫТАНИЯХ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ НА ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭСКАДРЕ В КАМПАНИЮ 1898 г.¹

[4 ноября 1898 г.]

1. Испытание электрической сигнализации цветными фонарями системы Табулевича

По производстве испытания выяснилось, что одним комплектом фонарей на каждом судне удовлетвориться невозможно. При системе же двух комплектов сигнализация эта может быть принята за основную, удобную и вполне надежную для условий плавания в мирное и военное время. При отпуске на судно двух комплектов сигнализации этой системы следует один из них располагать впереди фок-мачты, а другой сзади грот-мачты. Угол освещения должен быть дан каждой серии фонарей в 270°, чем влияние яркого мерцающего света фонарей на лиц, находящихся при управлении судном на мостике, будет устранено. При случайной порче одного из фонарей системы переходить, употребляя те же фонари, на систему длинных и коротких вспышек, производя вспышки зажиганием сразу всех фонарей системы; этой же системой можно пользоваться для сигналопроизводства по азбуке Морзе, зажигая красный фонарь для изображения черточки и белый — для точки. Подробное донесение об испытании сигналопроизводства этой системой представлено управляющему Морским министерством рапортом от 6 сентября за № 616.

¹ Записка является частью отчета С. О. Макарова в качестве командующего Практической эскадрой. О дате документа см. примечание к документу № 146.

2. Испытание двух парусиновых шлюпок патента Джемса

Шлюпки эти, 10 и 12 фут длиной, по испытании их на эскадре оказались обладающими достаточно хорошими морскими качествами, на тихой воде поднимают до 10 человек и вполне пригодны для снабжения контр-миноносцев и больших судов; недостаток их, заключающийся в обшивке их парусиною в один ряд (придавая им большую легкость), вряд ли может служить препятствием к их приему на суда. Современные суда при постройке их заводом Армстронг и К^о имеют полдюжины парусиновых шлюпок, которые все вместе в сложенном виде занимают не более места, чем одна не складная.

Акт комиссии с мнением командующего эскадрой представлен в Кронштадтскую портовую контору 15 октября за № 675.

3. Испытание колец английского образца для пристопоривания флагов

По испытании таковых колец на броненосце «Петр Великий» выяснилось, что кольца эти вполне удовлетворяют своему назначению, ускоряя в значительной мере процесс пристопоривания сигналов, почему введение их на всех судах флота теперь же крайне желательны. Слабым местом бывшей на испытании партии колец, выделанной в России, следует считать недостаточность крепости вертлюгов, а также разгибание колец.

Акт комиссии с мнением командующего эскадрой представлен в Кронштадтскую портовую контору 15 октября за № 676.

4. Сравнительное испытание английских дальномеров Барра и Струда и угломеров Мякишева, Флерье и английского

Дальномеры Барра и Струда не были присланы, а из остальных угломеров комиссия отдала предпочтение угломеру Мякишева. Для определения малых расстояний оказались также весьма хороши дальномеры английский и Флерье, хотя у второго необходимо заменить деления в метрах на кабельтовы и футы. Акт комиссии об испытании дальномеров представлен вместе с актом испытаний по артиллерии в Технический комитет по артиллерии 16 октября за № 677.

5. Испытание нефтяных брикетов изобретения инженера Жебровского

Брикеты эти были присланы в виде кашеобразной массы в бочках, и при начале производства их испытаний выяснилась необходимость приспособления колосниковой решетки в котлах для полного использования брикетной массы, почему с согласия самого изобретателя испытания были прекращены и продолжались в Кронштадтском порту.

6. Испытание сигнальных фонарей системы полковника Миклашевского

Фонари этой системы были присланы на броненосец «Петр Великий» в середине августа, но испытания не производились по недоразумению.

7. Испытание тройного шторм-трапа и складного парусинового ведра-анкерка, предложенных лейтенантом Барановым

Испытание этих предметов на эскадре не проводилось за неприсылкою их, о чем донесено в Главный морской штаб 11 сентября за № 633.

8. Испытание французских брикетов

Испытание этих брикетов на судах во время кампании на средних и больших ходах не дали точных результатов, так как результаты, полученные при этих испытаниях, разнообразны, что следует отнести также к различию сортов угля на разных судах, с коими сравнивались брикеты. Подлинные пять актов об этих испытаниях представлены в Кронштадтскую портовую контору 9 октября за № 670.

9. Испытание лота системы Джемса

Испытания этого лота, присланного Главным гидрографическим управлением на броненосец «Петр Великий», показало, что означенный лот, заменяя собою принятый на нашем флоте лот Томсона, обладает против него преимуществом давать момент прихода на заданную глубину и служить для исследования глубины фарватера, проходимого судном, почему желательна замена лотов Томсона лотами Джемса на судах флота. Акт комиссии об испытаниях этого лота с отзывом о нем командующего эскадрой препровожден в Главное гидрографическое управление 30 октября за № 683.

10. Испытание переносных палубных семафоров

Палубных переносных семафоров было отпущено на суда всего три, кои были помещены по одному на броненосцы «Петр Великий» и «Адмирал Ушаков» и минный крейсер «Абрек». Испытания их в течение кампании выяснили необходимость введения их на всех судах. Акт комиссии с мнением командующего эскадрой представлен начальнику Главного морского штаба 30 октября за № 685.

11. Отзыв о консервах военного ведомства, бывших на судах эскадры в кампанию

В кампанию сего года на суда отпущено два рода консервов: «щи с кашей» и «горох с мясом» — оба эти сорта консервов по испытании их как на судах, так и во время десанта на берегу оказались весьма хорошего качества и желательны для введения на суда.

12. Испытание приборов для крепления штыка трехлинейных винтовок системы полковника Амельфина и подполковника Воротницкого

При посадке десанта на гребные суда и высадке на берег оба приспособления выполняют свое назначение. При стрельбе из винтовок при отомкнутом штыке при обоих приспособлениях штыки падают. Командующий эскадрой полагал бы полезным продолжать испытания, производя их также и в стрелковой школе.

Акт комиссии об испытании этих приспособлений представлен главному командиру Кронштадтского порта 30 октября за № 686.

13. *Испытание лота Томсона русской выделки, отпущенного на броненосце «Петр Великий»*

В лоте этом самое существенное — проволока и окраска трубок — не русского производства, а английского, как о том заявлено самой фирмой Воткей и К^о. Для выяснения же прочности и удобства выделки остальных частей лота необходим более долгий срок испытания.

Отзыв об этом лоте препровожден в Главное гидрографическое управление 30 октября за № 684.

14. *Испытание маякового семафора, установленного на броненосце «Адмирал Ушаков»*

Отзыв командующего эскадрой прилагается при сем¹.

15. *Испытание счетчика Валесси, установленного на броненосце «Петр Великий»*

Акт комиссии с отзывом командующего эскадрой прилагается при сем².

16. *Сравнительное испытание биноклей и труб, присланных для этой цели на эскадру*

Из биноклей по испытанию оказался очень хорошим бинокль с призмами системы Герца, трубы же оказались не обладающими никакими преимуществами против обыкновенно отпускаемых на суда.

Акт комиссии с отзывом командующего эскадрой препровожден начальнику Главного гидрографического управления 4 ноября за № 687.

Флаг-капитан капитан 1 ранга *Михеев*

Помета С. О. Макарова:

«Представить управляющему Морским министерством. *С. Макаров»*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18329, лл. 205—207. Подлинник.

№ 160

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА О СТРАТЕГИЧЕСКОМ ЗНАЧЕНИИ ФИНЛЯНДСКИХ ШХЕР И О ПЛАВАНИИ В ШХЕРАХ³

[4 ноября 1898 г.]

Финляндские шхеры будут иметь в военное время большое стратегическое значение, ибо они представляют прекрасное укрытие для миноносцев и миноносок. Миноносец почти всюду может войти в шхеры, между тем как преследующий его истребитель,

¹ См. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 18239, л. 208. В отзыве отмечается исправное действие семафора в течение кампании 1898 г.

² См. там же, лл. 209—210.

³ Записка является частью отчета С. О. Макарова в качестве командующего Практической эскадрой. О дате документа см. примечание к документу № 146.

сидящий гораздо глубже, на это не всегда решится, в особенности, если не имеет у себя знающего лоцмана. Быстроходные суда, которые могут днем гнаться за миноносцами, вероятно, ни в каком случае не последуют за ними таким ходом, каким миноносец будет убегать.

Стратегическое значение финляндских шхер всегда признавалось, но этим предметом особенно много занимался контр-адмирал Римский-Корсаков, который на свой риск всюду водил суда корпусного отряда¹, в числе которых был глубокосидящий фрегат «Громобой». Время от времени были случаи, что корабли в шхерах прикасались к камням, но значение шхер считалось столь важным, что это не служило препятствием к плаванию по шхерам. В 1885 г., когда я командовал фрегатом «Князь Пожарский», мы ходили по шхерам всюду, где была на карте показана достаточная глубина, и управляющий Морским министерством генерал-адъютант Шестаков настаивал, чтобы башенные фрегаты непременно прошли через Барезунд, хотя глубина фарватера в этом проливе показана менее, чем углубление фрегатом. Хотя исследование шхер все время продолжалось, но от этого не уменьшилось число случаев прикосновения к камням, которые вызывали такое или другое разбирательство, всегда тяжелое для командиров. Вследствие этих разбирательств число любителей ходить по шхерам, в особенности с большими судами, уменьшилось, и в конце концов дело было сведено к тому, что броненосные суда посещали лишь наиболее выхоженные места, как-то: Биорке, Гранзунд, Роченсальм, Гельсингфорс и Гангэ.

Двукратное прикосновение к камням броненосца «Гангут», причем во второй раз он погиб, заставило Главное гидрографическое управление нынешней весной издать «Важное предостережение», которым указывалось, что необходимо в шхерах ходить исключительно по фарватерам, идя под проводкой лоцмана. Этим распоряжением признано, что все шхеры не могут служить для пользования броненосцев в мирное время, а следовательно, не годятся для них и в военное. Причинами такого запрещения есть недостатки гидрографические, заключающиеся в неизвестности подводных опасностей, между тем шхеры постоянно исследуются, а потому надо признать, что производимые исследования не дали желаемых результатов.

К чему следует это отнести, к недостатку ли средств или нерациональности системы? Если бы причиной был недостаток средств, то мы имели бы часть шхер хорошо обследованной, по которой можно было бы плавать по глубинам всюду, где нет отмелей; между тем, этого нет, и даже в местах, исследованных в последнее время, рекомендуются одни фарватеры и те лишь для малых судов. Очевидно, посредством лота открыть камней невозможно, а тралы разработаны хорошо лишь для шлюпок, а

¹ То есть суда учебного отряда судов Морского кадетского корпуса.

не для судов. Я видел прекрасный трал, который можно буксировать на финке, но трал для парохода громоздок, тяжел и неудобен, а потому таким тралом работают мало, употребляя его лишь для проверки фарватеров. Если потом на протраленном фарватере судно коснется камня, то будет дано такое объяснение, что судно шло не по фарватеру, и действительно пройти точно по математической линии, составляющей фарватер, невозможно. Надо тралить не математическую линию фарватера, а широкую полосу, которую и обозначить на карте. Судно должно идти в пределах этой полосы, которую мало-помалу можно при посредстве тралов расширять для удобства плавания. Если принять систему обозначения на картах протраленных мест, то мы мало-помалу будем приобретать места, вполне безопасные для плавания, и результат работы будет виден, тогда как теперь гидрография не может ручаться ни за одну квадратную сажень мест, ею обследованных. Что бы ни случилось, виновными будут всегда лица плавающие, а не гидрография.

Для того чтобы исследования тралами велись успешно, нужно устроить такой трал, который можно бы водить хорошим ходом не только в штиль, как теперь, но и в хороший ветер; я лично не затруднюсь устроить такой трал и вполне уверен, что он будет действовать хорошо; надо, однако, для этого отказаться от прежних систем и проектировать трал на совершенно новом принципе.

Также во многих случаях в закрытых местах может пригодиться трал лейтенанта Шульца.

Исследование внутренних шхер полезно передать лоцманам, выдав им имеемые у нас планшеты. Против этого мероприятия могут сделать то возражение, что планшеты у нас секретные, которые нельзя предавать огласке. Однако же большинство этих секретных планшетов может быть приобретаемо в Стокгольме, и на одной из своих лекций в штабе Петербургского военного округа капитан 1 ранга Березин давал все объяснения относительно укреплений Кронштадта по шведской карте, оговорившись, что он избрал эту карту, ибо на ней подробно нанесены все секретные ряжевые преграды.

Если бы наши секретные карты были так хороши, что открывали бы нам полный простор для плаваний в шхерах в военное время, то я не предлагал бы их сделать открытыми, но в том-то и дело, что на картах этих не нанесены даже те опасности, которые известны лоцманам. Я убедился в этом в 1896 г. Лоцмана совершенно основательно говорят, что им неизвестно, какие камни у нас на картах нанесены и какие нет.

Полагаю, что наши познания о шхерах значительно выиграют как для пользы военного флота, так и для коммерческого, если планшеты будут переданы лоцманам, и объявят премию за каждую найденную опасность в зависимости от того, на какой глубине она находится и как близка эта опасность к фарватеру. На первое время можно назначить цену очень низкую, и после пер-

вого лета на карты будет нанесено множество опасностей, которых там теперь нет. Со временем разыскание камней будет более трудное, и премию можно повысить. Лоцмана, которые теперь по скудности вознаграждения комплектуются людьми очень невысокого качества, получают хороший заработок и, работая своими домашними тралами по картам, приобретут больше познаний о местах, по которым они водят корабли.

Описные партии должны заняться лишь исключительно одной съемкой, которая так несовершенна, что пеленги знаков на северном берегу Финского залива и на южном очень часто совершенно не совпадают.

Я вполне уверен, что в несколько лет можно легко достигнуть того, что миноносцам предоставлено будет ходить в шхерах по всем направлениям, где не показаны опасности, без риска набраться на камень.

Также я уверен, что эта система поведет к тому, что со временем и большим судам предоставлено будет плавание по всем шхерам, а не по одним лишь фарватерам, что даст огромные стратегические выгоды.

Против опубликования карт шхер могут сказать, что неприятель получит по отношению к ним те же выгоды, которые будем иметь и мы, но это не так. Во-первых, шхерное плавание имеет свои особенности, которые нашим офицерам будут известны лучше, чем неприятелю; во-вторых, все лоцмана в военное время должны быть сняты со своих станций и отвезены в такие места, из которых неприятель не мог бы их брать силой, и, следовательно, они будут служить лишь нам, для наших судов; в-третьих, в военное время надо изменить систему ограждений вежами как по отношению к окраске, так даже и по отношению к их местам. Если неприятельское судно подойдет к шхерам и увидит, что вежи поставлены не так, как на карте, то оно не решится пойти, а если пойдет, то, вероятно, станет; тогда как наши суда, имея лоцманов и имея карты с военной постановкой вех, без затруднения пойдут полным ходом.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 404, д. 3707, лл. 163—165. Подлинник.

№ 161

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
О НЕДОСТАТКАХ В УСТРОЙСТВЕ СИСТЕМЫ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ
НА КАНОНЕРСКОЙ ЛОДКЕ «ХРАБРЫЙ»
И ДРУГИХ КОРАБЛЯХ РУССКОГО ФЛОТА**

№ 21958

21 октября 1898 г.

Ваше превосходительство, милостивый государь Павел Петрович.

Осматривая 16 октября мореходную лодку «Храбрый» по

случаю предстоящего отправления ее в Либаву, я не мог не обратить внимания на недостаточность крепления главных водонепроницаемых переборок, почему телеграммой испросил разрешения вашего превосходительства сделать соображения о подкреплении их и согласно полученного разрешения 19 октября вместе с техниками порта подробно осмотрел все переборки.

Техниками составляются подробные чертежи переборок и вычитываются потребные материалы. Все это будет готово в непродолжительном времени и, вероятно, главным командиром будет препровождено куда следует, я же пользуюсь настоящим случаем, чтобы обратить внимание вашего превосходительства, что на мореходной канонерской лодке «Храбрый» в переборках есть принципиальная ошибка не меньше той, которая оказалась на броненосце «Адмирал Сенявин» и о которой я доносил из плавания.

Главные переборки на лодке «Храбрый» поддерживаются угольниками в 3 дюйма, которые идут вертикально на расстоянии 28 дюймов один от другого. Местами же расстояние больше, но если даже принять расстояние в 20 дюймов, то, вычисляя по формуле $BD^2 = \frac{W \cdot l}{8k}$, получится, что BD^2 равняется 3, тогда как для выдерживания спокойного давления столба воды до половины вышины надводного борта надо для BD^2 иметь величину, равную 30, т. е., другими словами, крепление переборок в десять раз меньше, чем то требуется.

Кроме этой принципиальной ошибки, есть много ошибок частных, а именно: угольники перерублены на дверях для прохода труб и при всяких других случаях.

Сделание переборок солидными при постройке вызвало бы лишь ничтожное увеличение стоимости судна, подкрепление же теперь поведет за собою большую переделку труб, разборку деревянной обшивки в кюйт-камерах, перестановку и переделку вентиляционных труб и прочего. Между тем оставить в таком виде переборки нельзя, ибо они так слабы, что во время аварии сдадут, и это может повести к обрыву паровых труб, что сопряжено всегда с многочисленными жертвами в людях.

После гибели «Гангута» по разборке представленной мною записки Морской техникой комитет пришел к заключению о необходимости пробы переборок¹, и приказом вашего превосходительства от 22 апреля сего года № 99 установлена проба переборок водой, между тем Технический комитет докладом своим от 14 августа 1898 года № 643 испросил такое разрешение, которое совершенно отменяет этот приказ или, по крайней мере, сводит все дело почти к ничему.

На судах, еще не оконченных, чем ранее начать это дело, тем меньше переделок, между тем, вышеназванным журналом серьезные пробы переборок на «Петропавловске» и «Сенявине» отлагаются, и, вероятно, совершенно не будут исполнены.

¹ См. документ № 131.

Осмеливаюсь обратить внимание вашего превосходительства еще на то, что приказом № 99 указывается, что проба главных переборок наливом воды в отделения должна производиться на воде, между тем завод Армстронга, весьма опытный в подобной работе, произвел пробу переборок на ледоколе «Ермак», когда таковой был на эллинге. Теперь уже все переборки опробованы, и ледокол спущен. От дня подписания контракта до спуска этого судна в 8 тыс. тонн со вполне оконченными переборками и водоотливной системой прошло лишь 9¹/₂ месяцев, а если бы не было стачек, то потребовалось бы 8 месяцев. Это доказывает, что при рациональной системе постройки пробы водой не производят большого замедления даже в случае, когда спешно строится судно особого типа и крепления с четырьмя большими машинами.

Также по долгу службы считаю своей обязанностью донести, что в постройке «Храброго» есть множество бесполезных деревянных и железных поделок: крыйт-камеры обшиты деревом, это на иностранных судах более не делают, сделано множество ненужных железных выгородок, которые лишь загромождают доступ к пробойне и не приносят никакой пользы. Также по-прежнему сделаны деревянные лари под крупу и прочее и во многих местах сделаны рундуки и прочее для запасов. Это почти всюду оставлено для выигрыша веса и для получения доступа ко второму дну и второму борту.

О всем вышеизложенном представляю на благоусмотрение вашего превосходительства, присовокупляя, что настоящее мое письмо, равно как и докладная записка, поданная еще генерал-адъютанту Шестакову в 1883 г. о необходимости пробы переборк¹, не вызываются желанием критиковать, а желанием принести пользу делу, и что письмо это относится не собственно к лодке «Храбрый», а ко всей системе нашего военного кораблестроения, которое требует радикального пересмотра.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 111, лл. 200—201.
Отпуск.

№ 162

ИЗ ЖУРНАЛА СОВЕЩАНИЯ ПО ВОПРОСУ ОБ ИЗМЕНЕНИИ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ 1895 г. С ЗАМЕЧАНИЯМИ С. О. МАКАРОВА О ПОСТРОЙКЕ НОВЫХ КОРАБЛЕЙ, ИХ ВООРУЖЕНИИ И БОЕВЫХ КАЧЕСТВАХ

14 апреля 1899 г.

...Вице-адмирал Макаров считает броненосцы береговой обороны и броненосные лодки судами, проектированными в ошибочном расчете. Желание совместить в броненосце малого водоиз-

¹ Записка в архиве не обнаружена. В т. I Сборника документов «С. О. Макаров» опубликована докладная записка Макарова И. А. Шестакову от 9 февраля 1886 г. (документ № 284), в которой изложены его предложения по вопросу об обеспечении непотопляемости.

мещения сильную артиллерию и толстую броню заставляет приносить в жертву силу машины, а потому получаются типы судов с очень ограниченным ходом. Он настоятельно указывал на необходимость при проектировании всех судов задаваться какой-либо определенной скоростью хода, установленной для всех судов нашего флота, как наибольший эскадренный ход. Эскадра может совершать плавание и маневрировать в стройном порядке только тогда, когда суда, ее составляющие, более или менее однородны, а главное, имеют одинаковый наибольший ход. Если какое-нибудь судно, вступающее в состав эскадры, будет иметь меньший ход сравнительно с эскадренным, то такое судно будет служить всегда помехою для плавания и маневрирования этой эскадры. Признавая канонерские лодки по своему малому ходу не подходящими к боевым условиям, вице-адмирал Макаров считает необходимым иметь для Балтийского моря безбронные суда с сильной артиллерией и ходом на 2 узла выше эскадренного. По его мнению, наши строящиеся крейсера вооружены артиллерией слишком слабо, равным образом, наши минные суда и миноносцы носят очень малую артиллерию сравнительно с английскими. Следовало бы установить, чтобы вес артиллерии и минного вооружения при проектировании судов доводился до 9%.

По мнению вице-адмирала Макарова, при проектировании крейсера для Балтийского моря надо принять следующие задания:

- 1) Водоизмещение 3000 т
- 2) Ход 20 узл.
- 3) Артиллерия — одно 10-дм или 8-дм орудие и пять 6-дм орудий и сколько возможно мелких пушек.
- 4) Артиллерия должна быть установлена на верхней палубе и не в закрытых помещениях.
- 5) Броня только палубная для защиты котлов и машины.

Такое безбронное судно, имеющее тяжелую артиллерию, может принять участие в эскадренном бою совместно с броненосцами. Ограничение хода 20 узлами вице-адмирал Макаров основывает на тех соображениях, что слишком большие скорости требуют тяжеловесных машин, а это заставляет выгадывать в весе корпуса, через что судно теряет многое в своей прочности. Предполагая, что большая часть наших броненосцев рассчитывается на 18-узловой ход, такой крейсер будет иметь на два узла преимущества сравнительно с эскадренным ходом...

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 19943, лл. 87об.—88. Копия, правленная С. О. Макаровым.



РАЗДЕЛ ПЯТЫЙ



**С. О. МАКАРОВ
И ПРОБЛЕМА
ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ**

1897 — 1903 гг.



№ 163

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА
УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ МИНИСТЕРСТВОМ
ВИЦЕ-АДМИРАЛУ П. П. ТЫРТОВУ ОБ ИССЛЕДОВАНИИ
АРКТИКИ ПРИ ПОМОЩИ ЛЕДОКОЛА

9 января 1897 г.

4 года тому назад, когда Нансем * собирался в экспедицию к Северному полюсу¹, мне пришла мысль, что к делу этому приступают не так, как следует, но тогда мысль моя не была достаточно созревшей, теперь же этот предмет я обдумал и насколько возможно изучил.

Оказывается, что исследование полярных морей по сию минуту производится так, как это делалось 50 лет тому назад. Между тем техника шагнула вперед, и она дает возможность делать то, о чем в те времена не могли думать. К числу усовершенствований, сделанных техникой, нельзя не причислить практического применения ледоколов, благодаря которым порты, счи-

¹ С. О. Макаров неоднократно указывал в своих записках, а также в книге «Ермак во льдах», что впервые мысль о возможности исследования Арктики при помощи ледоколов возникла у него в 1892 г. Интересное свидетельство об этом мы находим в книге его друга и биографа Ф. Ф. Врангеля: «В одной из своих записок, посвященных этому делу, Степан Осипович пишет: «Мысль о возможности исследования Ледовитого океана при посредстве ледоколов зародилась во мне еще в 1892 г. перед отправлением Нансена в Ледовитый океан. Я еще в то время говорил о ней барону Ф. Ф. Врангелю, но так как я тогда не имел времени заняться этим вопросом, то отложил все дело, хотя и продолжал им интересоваться». (К сожалению, записки Макарова с подобным высказыванием обнаружить не удалось.— Сост.)

Выходя зимою 1892 г. вместе со Степаном Осиповичем из заседания Географического общества, мы разговорились о видах на успех предприятия Нансена. Макаров вдруг остановился: «Я знаю, как можно достигнуть Северного полюса, но прошу вас об этом пока никому не говорить: надо построить ледокол такой силы, чтобы он мог ломать полярные льды...» (Врангель Ф. Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. Ч. II., СПб, изд. Главного морского штаба, 1913, стр. 221.)

тавшиеся прежде закрытыми в зимнее время, теперь считаются свободными для плавания.

В Северной Америке ледоколами открыты для зимнего сообщения многие порты, Владивосток также теперь не считается закрытым на зимнее время портом. Сообщение Кронштадта с Ораниенбаумом осенью и весной в последние годы значительно улучшилось только потому, что построено несколько пароходов, которые имеют достаточно крепкую обшивку и винты, чтобы не бояться ударов о льдины.

Оказывается, что лед представляет весьма слабое сопротивление, и даже осенние льдины не только что легко разламываются бортом судна, но и, кроме того, лопасти винта, ударяясь по льдинам, остаются совершенно целыми.

Вышеуказанные причины дают мне основание предположить, что большой ледокол мог бы сослужить огромную службу в Ледовитом океане для поддержания сообщения с реками Обь и Енисей и для поддержания всяких работ в этих местах как по задачам коммерческим, так и по научным.

Нужно предположить, что ледоколы пока бессильны, чтобы бороться с ледяными горами, которыми наполнен Южный Полярный океан, или же [теми], которые идут вдоль гренландского берега и происходят из горных глетчеров. Лед же, наполняющий Северный Ледовитый океан у наших берегов, происхождения морского, а потому не может быть чересчур толст. Говорят, будто в приречных местах толщина его может достигать до 30 фут, но на открытом месте толще чем 6—8 фут намерзание бывает редко. Такой лед, ослабленный действием весеннего солнца, пройти ледоколом весьма нетрудно.

Препятствие лишь встретится в тех местах, где имеется ледяное нагромождение. Надо, однако же, иметь в виду, что куски нагроможденного льда худо спаяны между собой и от хорошего удара ледокола они рассыпаются.

Полагаю, что при содействии ледокола можно открыть правильные товарные рейсы с рекой Енисей, заставляя грузовые пароходы следовать за ледоколами. Также считаю возможным с ледоколом пройти к Северному полюсу и составить карты всех не описанных еще мест Северного Ледовитого океана.

В случае такой экспедиции транспорт с углем мог бы следовать за ледоколом, упираясь своим форштевнем в его корму и помогая ему преодолевать сопротивление льда.

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.

Практическое осуществление вышесказанных положений могло бы быть проведено нынешним летом, если взять броненосный крейсер «Минин» или «Герцог Эдинбургский» и, сняв с них наружную деревянную обшивку, артиллерию и прочее, переменить винты.

В помощь вышеназванному кораблю мог бы быть дан один из транспортов Добровольного флота, у которого потребуется переменить винты и сделать некоторые приспособления.

В настоящее время мною производятся исследования крепости [льда] и другие предварительные изыскания. Я не сомневаюсь в том, что моя мысль встретит большую поддержку в Академии наук и в Географическом обществе.

Представляя все вышеизложенное на благоусмотрение вашего высокопревосходительства, почтительнейше испрашиваю, не угодно ли вашему высокопревосходительству принять это дело под ваше покровительство или же разрешить мне начать проповедывать вышеуказанные идеи в Географическом обществе и Академии наук и переждать, как будет там и в печати встречено мое предложение.

Вице-адмирал С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «Может быть, идея адмирала и осуществима, но так как она, по моему мнению, никоим образом не может служить на пользу флота, [то] и Морское министерство никоим образом не может оказать содействия адмиралу денежными средствами, ни, тем более, готовыми судами, которыми русский военный флот вовсе не так богат, чтобы жертвовать их для ученых, к тому же проблематических задач. На этих основаниях лично совершенно отказываюсь от принятия предприятия этого под свое покровительство.

Ни одна полярная экспедиция еще не организовывалась на правительственные средства, а всегда были жертвованные на это суммы по пропаганде ученых обществ, для которых главнейше и ценны подобные экспедиции и исследования.

Адмирал может вполне пропагандировать свои идеи среди ученых обществ и Академии наук, в среде их найдется достаточно ученых людей, чтобы решить, насколько такое предприятие исполнимо, в особенности на судах, требующих не менее 300 человек команды, а следовательно, и громадных запасов продовольствия для обеспечения такой экспедиции хотя бы только на год.

П. Тыртов

10 января 1897 г.»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17060, лл. 1—4. Подлинник. Оpubл. с неправильной датировкой и пропусками в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики», М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943, стр. 205—206.

№ 164

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА ОБ ОБСУЖДЕНИИ ПРОЕКТА ПОСТРОЙКИ ЛЕДОКОЛА ДЛЯ ПЛАВАНИЙ В АРКТИКЕ

24 января — 9 февраля 1897 г.

...24 января. На 9^{1/2}-час[овом] поезде [приехал] в Петербург, был в Морской библиотеке, был в М[орском] т[ехническом] комитете, смотрел ледоколы¹. Был в управлении Сибирской жел[ез-

¹ То есть чертежи ледоколов и другую документацию, относящуюся к их постройке и работе.

ной] дороги, смотрел ледокол. В 4 часа совещание в Географическом обществе «Об использовании Ледовитого океана». [Были] Мушкетов, Назимов, Михайлов, Шокальский, Вилькицкий, Боткин и прочие. Пока дело идет плохо. Много возражений, в особенности маловеских. Мало времени было.

...26 января. Утром устраивали пробу льда на раздавливание. Делал визиты. У нас обед. После обеда все уехали в Коммерч[еское] соб[рание] на спектакль, я остался с доктором Шидловским испытывать крепость льда...

8 февраля. В 10 ч[асов] уехал в Петербург. Был в бассейне. Отдал в редакцию мартовскую часть статьи¹... Был в управлении Сибирской железной дороги, смотрел ледоколы. В 5 часов у Орбельяни, в 8 — заседание по поводу Ледовитого океана, [были] Мушкетов, Тилло, Врангель, Назимов, Михайлов, Рыкачев, Шокальский, Юргенс, Боткин и Шидловский. Много возражений со стороны Мушкетова, весьма слабых, то же Тилло. Назимов тоже говорит слабо. Все они уступили совету дюжинного благоразумия, предложенному Врангелем, а именно, взять задачу пройти вдоль нашего [северного] берега и обследовать его.

9 февраля. Утром отправился к Врангелю и кое о чем говорил с ним. По его совету поехал к Семенову, который был в восторге от проекта и согласился лично сказать обзор исторической части...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, лл. 93, 108об.
Автограф.

№ 165

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ДИРЕКТОРУ
ГЛАВНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ОБСЕРВАТОРИИ
ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ М. А. РЫКАЧЕВУ
О ЖЕЛАТЕЛЬНОСТИ ОБСУЖДЕНИЯ АКАДЕМИЕЙ НАУК
ВОПРОСА ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЛЕДОКОЛОВ
ДЛЯ ПЛАВАНИЯ В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ

27 января 1897 г.
Кронштадт

Многоуважаемый Михаил Александрович.

Я очень пожалел, что вы не могли быть на совещании 24 января. Надеюсь, что ваш сын поправился и что ничто не помешает вам быть 8 февраля в 7^{1/2} часов вечера.

Совещание было неудачно, потому что времени оказалось недостаточно. Будем надеяться, что 8-го времени будет больше. Всякая новая мысль встречается недоверчиво, но я твердо уверен, что мне удастся защитить мое предложение о том, что ле-

¹ В это время в «Морском соорнике» печаталась частями работа С. О. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики».

дяные поля не должны считаться непреодолимыми препятствиями к плаванию в Северном Ледовитом океане.

Теперь я делаю исследование физических свойств льда, и все приводит меня к убеждению в том, что идеи мои совершенно верны. У Вайпрехта говорится, что, когда однажды замерзло море при 35°, то лед в 20 см толщины был так слаб, что прогибался от тяжести одного человека. Морской лед значительно слабее речного.

Для дела было бы весьма важно, чтобы Академия наук выслушала меня, и если мне удастся убедить их в верности идей и Академия выскажется за эту мысль, то это крайне подвинет дело. Научите меня, как это сделать. Надо ли мне лично просить великого князя Константина Константиновича или же вы на основании этого моего письма можете внести вопрос, или же мне надо представить в Академию записку. Не будет ли лучше назначить комиссию от Академии наук. Словом, я неясно представляю себе, в каком бы виде Академия наук могла бы мне оказать нравственную поддержку. Разумеется, Академия наук могла бы сказать, что дело это ее не касается, но я думаю, что члены ее с интересом отнесутся к вопросу о единственном открытом море, омывающем наше отечество. Я имею форменное разрешение управляющего Морским министерством пропагандировать мою мысль, так что я могу представлять в Академию и защищать свои мысли совершенно открыто.

Прошу вас, многоуважаемый Михаил Александрович, помочь мне и верить моим глубочайш[им] уважению и преданности.

Готовый к услугам С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

№ 166

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
С ПРОСЬБОЙ ПОДДЕРЖАТЬ В АКАДЕМИИ НАУК
ЕГО ПРОЕКТ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ
С ПОМОЩЬЮ ЛЕДОКОЛОВ

24 февраля 1897 г.

Милостивый государь Михаил Александрович.

Вам лучше, чем кому-нибудь, известно, что в прежнее время в России не жалели ни трудов, ни средств на исследование Ледовитого океана. Цель этого исследования заключалась в отыскании кратчайшего пути к Тихому океану для коммерческих целей. Исследования показали, что водный путь вдоль наших сибирских берегов существует, но они показали также, что путь этот в такой мере изобилует льдами, что практического значения иметь не может. Прежние парусные корабли были действительно бессильны во льдах как потому, что имели слабый двига-

тель — паруса и находились в зависимости от ветра, так и потому, что обыкновенное строительное дерево прорезывается льдом.

Условия плавания с тех пор изменились коренным образом. Паруса заменены паром, который дает возможность приложить к судну потребную силу, а дерево заменено сталью, которая не повреждается от действия льда. Даже всякий обыкновенный пароход может с успехом бороться с тонким льдом, но если обшивку парохода утолстить и придать остову и винту должную крепость, то пароход может безнаказанно бороться со льдом значительной толщины. Лет 15 тому назад во многих из портов, воды которых покрываются льдом в зимнее время, начали заводить специальные ледоколы. Ледоколы эти назначаются для того, чтобы в зимнее время помогать пароходам, идущим в порт, проходить ледяные пространства. Каждый год мы слышим о новых успехах в этом деле. Владивосток, считавшийся недоступным в зимнее время, теперь имеет пароходное сообщение круглый год. Николаев, подступ к которому на расстоянии 40 миль покрыт был льдом, также теперь имеет пароходное сообщение круглый год. Ганге с его сравнительно небольшой коммерческой деятельностью имеет также ледокол для поддержания сообщения круглый год. Американцы в этом отношении пошли дальше других, они первые применили к ледоколам новую систему, в которой передний винт назначается специально для размывания сплошного льда и для размывания больших торосов. Пароходы в 3600 сил ломают всякий лед, который встречается на американских озерах, и перевозят правильными рейсами поезда с одного берега на другой.

У нас в России перевозка поездов уже установлена в Саратове и построен специальный ледокол, который будет возить поезда летом и зимой через Байкал.

Таким образом, прогресс в ледокольном деле идет широкими шагами вперед. С этим явлением надо считаться, предначечая новые области, в которых ледокол может оказать услуги как науке, так и коммерции. К числу таких мест принадлежит Северный Ледовитый океан. То, о чем мечтала великая императрица¹ — кратчайший путь к Тихому океану, может в недалеком будущем осуществиться.

Предполагая выступить защитником мысли о поддержании сообщения с Енисеем в летнее время посредством ледоколов и об исследовании тем же способом Ледовитого океана, я прошу ваше превосходительство, не признает ли возможным Академия наук высказаться по этому предмету: можно ли признать мою мысль правильной.

Когда ледоколы будут построены, то можно попробовать пройти с ними на Север, чтобы обследовать те пространства, в которых никто еще не был, и тем поставить метеорологические, магнит-

¹ Екатерина II.

ные и другие исследования полярных стран на твердую почву.

Если признано будет необходимым, я с удовольствием прибуду лично в заседание, чтобы подробно изложить то, о чем в настоящем письме касаюсь лишь вкратце¹.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, лл. 30—33. Отпуск. Опубл. в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики», М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943 г., стр. 207—208.

№ 167

ПИСЬМО ПРЕПОДАВАТЕЛЯ МОРСКОЙ АКАДЕМИИ Ф. Ф. ВРАНГЕЛЯ С. О. МАКАРОВУ О РЕШЕНИИ СОВЕТА ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА ОБСУДИТЬ ВОПРОС ОБ ИССЛЕДОВАНИЯХ РУССКОГО СЕВЕРА

27 февраля 1897 г.

Многоуважаемый Степан Осипович!

Спешу уведомить, что получил письмо П. П. Семенова, в котором [он] от имени Совета просит «сделать сообщение во второй половине марта о новейших за последние 20—25 лет исследованиях Северного полярного бассейна вообще, и в частности омывающей сибирские берега части Северного океана, в отделении географии и гидрографии с указанием на задачи, разрешение коих представляло бы в настоящее время наибольший интерес с научной и практической точки зрения».

Я ответил утвердительно, прося, однако, возможной отсрочки времени экстренного заседания ввиду того, что 7 марта назначено сообщение в Кронштадте.

Пользуясь вашим любезным приглашением, приеду 6 марта к вам².

Преданный вам Ф. Врангель

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 2, л. 6. Автограф.

¹ 26 февраля 1897 г. письмо С. О. Макарова было доложено М. А. Рыкачевым на заседании физико-математического отделения Академии наук. Отделение постановило выслушать соображения Макарова на заседании конференции Академии 12 марта (см. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 39, л. 1). На этом заседании С. О. Макаров выступил со специальным докладом о значении ледоколов в исследовании Арктики. Доклад тогда же был издан отдельной брошюрой под названием «Об исследовании Северного Ледовитого океана» (СПб, изд. Академии наук, 1897, 8 с.).

² По решению Совета Русского географического общества С. О. Макаровым и Ф. Ф. Врангелем на экстренном собрании Общества 30 марта 1897 г. были прочитаны лекции «Об исследовании Северного Ледовитого океана»; в лекции Врангеля был дан краткий обзор истории исследования Арктики, а Макаров изложил свою идею исследования Северного полярного бассейна с помощью ледоколов (см. об этом записи в дневнике Макарова — ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, лл. 127—128). Лекции Макарова и Врангеля напечатаны в «Известиях Русского географического общества», 1897, т. 33, стр. 369—402; лекция С. О. Макарова под названием «К Северному полюсу напролом!» вошла в виде гл. II в его книгу «Ермак» во льдах», СПб, 1901; — см. также сборник: «С. О. Макаров и завоевание Арктики», М.—Л., изд. Главсевморпути, 1943, стр. 47—57.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
С ПРЕДСТАВЛЕНИЕМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РАСЧЕТОВ
МОЩНОСТИ МАШИН ЛЕДОКОЛА**

31 марта 1897 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

Из письма вашего я понял, что мнения между академиками разделились и что многие не верят в правильность моих расчетов¹. Сообщаю вам при этом только что полученную мною таблицу сил, составленную заводом Армстронга, строившим ледокол для Байкала. Армстронг рассчитывает на ледокол с передним винтом, тогда как Афанасьев делал расчеты для ледокола без переднего винта. Расчетам Армстронга нельзя не довериться хотя отчасти, и [надо] допустить, что истина лежит где-нибудь между расчетами Афанасьева и Армстронга. Из этого вы видите, что, приняв формулу Афанасьева, я скорее преувеличил размеры потребной силы.

Благоволите в моем докладе поправить и прибавить:

8 фут	23 000 сил
10 фут	36 000 сил
12 фут	52 000 сил

Не полагаете ли вы, что перед заседанием Академии было бы полезно сделать совещание нескольких человек, пригласив меня. Вечером, сидя за столом и с чашкой чая в руках, можно бы было обменяться мыслями. Можно было бы пригласить товарища министра путей сообщения, и пусть бы он взял с собой кого-нибудь из инженеров.

Благодарю вас за ваше вчерашнее посещение меня и прошу вас верить моему глубокому уважению.

С. Макаров

[P. S.] К сему прилагаю мою статью, из которой вы увидите, что я продолжаю бороться со льдами и иным способом². В понедельник на страстной мы с Врангелем читаем лекции здесь о том же³.

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

¹ Письмом от 27 марта 1897 г. Рыкачев извещал Макарова о решении Академии отложить принятие постановления по докладу Макарова до следующего заседания (см. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, л. 38).

² Очевидно, речь идет об изданном Академией наук докладе Макарова на заседании 12 марта 1897 г. «Об исследовании Северного Ледовитого океана».

³ Лекции были прочитаны Макаровым и Врангелем в Кронштадтском морском собрании 7 апреля 1897 г. Опубликованы в «Морском сборнике», 1897, № 5, неоф. отд., стр. 1—40.

ПИСЬМО Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА С. О. МАКАРОВУ
О ПОДДЕРЖКЕ ИМ ИДЕИ ПОСТРОЙКИ ЛЕДОКОЛА
ДЛЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

2 мая 1897 г.

Многоуважаемый Степан Осипович!

Вернувшись сегодня из-за границы, тотчас же пишу вам, не успев еще прочесть вашу лекцию, но имея о ней понятие из газет. По моему мнению, ваша мысль блистательна и рано или поздно неизбежно выполнится и разовьется в дело большого значения не только научно-географического, но и в живую практику. Все мои симпатии с вами, а если что в силах — сделаю непременно и охотно, насколько хватает моя добрая воля.

Пробежал сейчас конец брошюры (стр. 40)¹. Если все дело сводится к двум ледоколам по 10 000 сил, то ведь это же пустяки.

Но воздержусь от более полного суждения, не воздерживаясь от желания приветствовать вашу превосходную мысль немедленно.

Приехал усталый и призываемый множеством дел к движению, да и простуженный. Дети едут завтра в деревню. Понедельник утро все, да и весь день, должен посвятить разездам по городу. А со вторника каждый день вечерами примерно от 7 часов буду дома и с радостью буду ждать случая еще раз высказать великое удовольствие, полученное от знакомства с основной мыслью вашего предположения.

С глубочайшим почтением и преданностью.

Д. Менделеев

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 42, лл. 1—2. Автограф.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
ПО ПОВОДУ ОБСУЖДЕНИЯ ВОПРОСА
ОБ ИССЛЕДОВАНИИ АРКТИКИ ПРИ ПОМОЩИ
ЛЕДОКОЛОВ В АКАДЕМИИ НАУК

[Раньше 8 мая 1897 г.]

Многоуважаемый Михаил Александрович.

Вы были очень любезны, что показали мне проект резолюции Академии наук. Если Академия сделает такое постановление, то

¹ Имеется в виду отдельный оттиск из «Морского сборника» № 5 за 1897 г., где были напечатаны лекции Врангеля и Макарова в Кронштадтском морском собрании.

она косвенно будет выражать неодобрение мне и моему проекту, а потому для дела оно будет очень тяжело.

Если Академия считает себя некомпетентной сказать, что дело ледоколов действительно сделало шаг в науке, то Академия может совсем отказаться от выражения своего мнения по возбужденному мною вопросу, и я ничего не имею против этого. Если же Академия желает высказаться, то она должна высказаться определенно, не по вопросу о ледоколах, а по моему проекту, внесенному на рассмотрение.

Проект мой совершенно определенный: я предлагаю построить два ледокола в 6 тыс. тонн и 10 тыс. сил каждый и говорю, что с ледоколами такой силы можно поддерживать зимнее сообщение Петербургского порта с морем и летнее сообщение рек Енисея и Оби. Также при посредстве таких ледоколов можно, по моему мнению, обследовать Ледовитый океан. Я нахожу, что проект этот совершенно полон для его принципиального рассмотрения. Не решив вопроса принципиально, было бы преждевременно говорить о деталях, а именно — какие обводы дать ледоколу, кому его заказать, от кого брать транспорты с углем, какой порт сделать официальной базой и какую часть Ледовитого океана надо исследовать первой. Академия может сказать, что она сочувствует моему предложению, что желательно образовать комиссию с участием министерства финансов, которая наметила бы дальнейшие шаги к развитию этого дела.

Вы знаете, как в России трудно провести какое-нибудь дело, поэтому, если даже Академия выскажется так, как в приложенном проекте, все-таки мне дело сделать, вероятно, не удастся. Чтобы сделать дело, надо, чтобы защитники его не боялись выступать открытыми сторонниками его. Как только я получу побольше копий моих лекций, то начну рассылать их. Жду с нетерпением Менделеева и думаю, что этот милый человек мне поможет. Он не боится высказывать свои мнения. Осенью, вероятно, внесу дело в Физико-химическое общество.

8 мая будет заседание в Географическом обществе.

Если бы в самом деле Академия пошла на дело широко и открыто, то можно бы было еще нынешним летом сделать осмотр льдов с теми ледоколами, какие найдутся, и осенью иметь цифры для решения вопроса обстоятельного.

Пожалуйста, не сгуйте на меня за мою горячность, но я люблю делать дело наполовину и каждое дело беру не пальцами, а обеими руками.

Душевно преданный С. Макаров

**ПИСЬМО Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА С. О. МАКАРОВУ
О ЖЕЛАНИИ МИНИСТРА ФИНАНСОВ С. Ю. ВИТТЕ
ОБСУДИТЬ С МАКАРОВЫМ ВОПРОС
О ПОСТРОЙКЕ ЛЕДОКОЛА**

22 мая 1897 г.

Многоуважаемый Степан Осипович!

Сергей Юльевич Витте не получил извещения о вашем желании с ним видеться и говорил мне, что если вы напишете ему лично, то он назначит первое свободное время для разговора с вами. А потому — напишите ему. Он, по-видимому, ясно видит пользу дела ледоколов для торговли, и я думаю, что вам не следует отклонять свидания с ним¹.

Благодарю за 5 экземпляров вашей брошюры — дам москвичам и кое-кому, но вижу, что надо бы еще — тоже людям не бесполезным.

Душевно вам преданный и сочувственный
Д. Менделеев

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 42, лл. 4—5. Автограф.

**ИЗ ЗАПИСКИ С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ
ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ ПРОВОДКИ СУДОВ
К РЕКАМ ОБЬ И ЕНИСЕЙ И ПОДДЕРЖАНИЯ
ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ²**

[После 29 мая 1897 г.]

Ваше высокопревосходительство выразили желание, чтобы я составил соображения о том, какие исследования могли бы быть произведены теперь же для правильного решения вопроса об открытии зимнего морского пароходного сообщения с Петербургским портом и летнего с реками Обь и Енисей.

¹ Свидание Макарова с Витте состоялось 29 мая 1897 г. Об этом имеется следующая запись в дневнике Макарова: «Был у министра финансов в 2½ часа дня по поводу ледокола. Он, оказалось, сочувствует этому делу...» (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, л. 150).

² При первой встрече Макарова с Витте (29 мая 1897 г.) было решено, что Макаров совместно с Менделеевым составят докладную записку об использовании ледоколов и пр. Текста этой записки, подписанного ими, обнаружить не удалось. Публикуемый документ представляет собой, очевидно, первоначальную версию части этой записки, которая 31 мая 1897 г. была обсуждена Макаровым с Менделеевым и затем представлена Витте.

Для правильного решения вопроса надо подсчитать, во что обойдутся ледоколы, что будет стоить ежегодное их содержание, какое количество грузов можно ожидать в зимние рейсы к Петербургу и летние — к рекам Енисей и Обь, и какую можно было бы установить плату за провод судов через лед.

Все дело мне представляется в таком виде: нужны 2 ледокола, которые должны при небольшом количестве угольных запасов иметь не более 20 фут осадки, чтобы они могли проводить суда до самого бассейна Морского канала и чтобы не потребовалось никаких других местных ледоколов для прохода по каналу. Отправляясь в Карское море, ледокол примет полный запас угля и тогда будет сидеть на 2½ фута глубже. Ширина ледоколов должна быть 68 фут, так чтобы за ними можно было провести в море самый широкий военный корабль Балтийского флота.

В назначенные дни (предположим раз в неделю, по вторникам) ледокол должен вывести из Петербурга все нагруженные пароходы в море и помочь, если то потребуется, морским кораблям, идущим в Ревель, войти туда. В пятницу он должен принять у Ревеля все корабли, которые идут в Петербург, и провести их в Петербург.

В начале и в конце навигации, когда лед не столь крепок, работает один ледокол, а с января по март в некоторые зимы, может быть, даже потребуется работа двух ледоколов.

Когда весной лед Балтийского моря делается настолько слаб, что один ледокол может быть отделен, то он идет к Мурманскому берегу и проводит первые пароходы в Белое море, помогая им пройти ледяные препятствия, встречаемые в это время на пути.

К 1 июня оба ледокола будут совершенно свободны, чтобы начать проводку судов к рекам Обь и Енисей и обратно.

Перечисляю ниже сего, что надо подготовить к 1 сентября, чтобы осенью сего года иметь более данных для всестороннего обсуждения вопросов.

1. Желательно запросить заводы, чтобы они проектировали ледокол, отвечающий техническим условиям, приложенным в конце¹. Я могу указать 3 завода, к которым можно бы было обратиться, но можно запросить и другие заводы, если то желательно.

а) Завод Бурмейстер и Веин в Копенгагене. Завод этот построил корпус и машины императорской яхты «Штандарт», и постройкой остались вполне довольны. Он же нынешней зимой сдал после пробы во льдах Балтийского моря ледокол «Надежный», построенный для Владивостокского порта. Ледокол также оказался очень хорош.

б) Завод Армстронга в Ньюкасте, построивший ледокол для озера Байкал. Ему же финляндское правительство только что

¹ Технические условия не публикуются.

заказало в мае нынешнего года второй ледокол для Ганге. Комиссия, занимавшаяся этим делом, подробно изучала условия заказа и, вероятно, не без основания отдала предпочтение Армстронгу, который взялся выстроить в 7 месяцев времени ледокол в 3000 сил. Ледокол должен 1 января уже вступить на дело.

в) Завод Шихау в Эльбинге. Завод этот строит океанские пароходы, и для военного флота он очень дешево строил нам миноносцы и минные крейсера. Вопросы о том, иметь ли дело с немецкими заводами или нет, я не касаюсь. Для меня завод Шихау симпатичен главным образом потому, что им управляет чрезвычайно даровитый инженер Цизе, с которым будет удобно выработать новый тип.

2. Затрат по приспособлению Морского канала к зимнему сообщению, по крайней мере крупных, по-видимому, не предстоит, но мелкие расходы, вероятно, встретятся, и их полезно обсудить и предвидеть.

3. Хотя ледокол разбивает лед, и идущие за ним пароходы следуют во льдах довольно свободно, тем не менее, принято у пароходов, предназначенных специально для зимнего сообщения, делать обшивку в носовой части несколько толще. Для сообщения Ганге с Англией и другими странами имеется 4 таких парохода. Нет сомнения, что если ледоколы для сообщения с Петербургом будут заведены, то пароходные компании устроят на своих пароходах приспособления, необходимые для зимнего плавания. Тем не менее желательно переговорить с представителями пароходных компаний, дабы выяснить вопрос, в какой степени охотно пойдут они на это, по-видимому, выгодное для них дело.

4. Необходимо сделать соображение о том, какое количество груза может в зимнее время идти на пароходах в Петербургский порт и обратно.

Надо думать, что все те дешевые грузы, которые приходят в Петербург водой на лихтерах, а также те грузы, которые на лихтерах развозятся с морских пароходов по заводам, будет невыгодно перевозить зимой, когда лихтерная доставка груза будет невозможна. Весь тот дешевый груз, который с пароходов везется на петербургские заводы или магазины на подводах, а также груз, который грузится с пароходов прямо на железнодорожные вагоны, одинаково выгодно доставлять в Петербург как летом, так и зимой.

Мануфактурные товары, а также вина и фрукты составляют столь ценный материал, что на них некоторая надбавка за зимнюю доставку будет нечувствительна...¹

6. Для исследования Карского моря можно или снарядить экспедицию, или ограничиться поездкой одного человека.

¹ Опущен конец 4-го и весь 5-й пункт, в которых Макаровым приведены расчеты того, какое влияние окажет открытие зимнего морского сообщения с Петербургом на снабжение его некоторыми продуктами питания и на их цены.

Вообще Карское море ранним летом загромождено льдами, но льды эти далеко не так толсты, как в более возвышенных широтах Ледовитого океана.

Во второй половине лета Карское море бывает настолько свободно от льдов, что предприниматели ежегодно проводят несколько судов в устье Енисея и обратно. Решить вопрос о том, можно ли посредством ледоколов во всякое время года взламывать лед Карского моря, можно только путем опыта, но даже без всякого опыта можно сказать, что при посредстве ледоколов можно навигационный период значительно расширить и довести его до продолжительности периода открытия от льда устьев Оби и Енисея.

Было бы желательно зафрахтовать один из ледоколов, которые стоят летом без дела, и с ним попробовать крепость карского льда¹. Более всего к такому делу подходит пароход «Муртая», принадлежащий Финляндскому правительству, которое, разумеется, не возьмет никакого фрахта, а потребует лишь, чтобы были приняты все расходы по содержанию «Муртая».

Если бы в самом деле возможно было бы взять пароход «Муртая» и 15 июня с ним уйти из Ганге, то на него можно было бы принять целую ученую экспедицию для исследования льдов Карского моря. Экспедиция эта во всяком случае принесла бы большую пользу.

Можно еще шире посмотреть на дело и взять в помощь «Муртая» пароход «Экспресс», принадлежащий частной компании и служащий для зимнего сообщения Ганге с Стокгольмом. Летом он также стоит без дела. С двумя пароходами идти безопаснее, чем с одним, и можно рискнуть идти дальше, чем с одним. Если в южной части Карского моря льдов найти невозможно, то севернее их всегда достаточно.

Это будет первая проба применения ледоколов к полярным льдам. Правда, ледоколов слабых, но все-таки это будет фактическая проба.

7. Если снаряжение экспедиции в Карское море на пароходах «Муртая» и «Экспресс» не может состояться нынешним летом вследствие позднего времени и других причин, то полезно бы было отправить знающего человека, который прошел бы с пароходами, идущими из Англии в Енисей, чтобы лично увидеть этот путь и переговорить с людьми, совершавшими это плавание. Чтобы ему возможно было присмотреться к льдам, полезно бы было, если время позволит, проехать из Норвегии на Шпицберген и обратно. Полезно также в Стокгольме переговорить с профессором Норденшельдом, много занимавшимся вопросом о плавании вдоль наших сибирских берегов.

По прибытии с морскими судами в устье Оби или Енисея ему полезно осмотреть место, могущее служить перегрузочным

¹ То есть льда Карского моря.

пунктом, а затем подняться вверх по реке и переговорить со знающими людьми по вопросу открытия морского сообщения с этими реками.

Желательно выяснить, какого рода и в каком размере грузы могут пойти морским путем из наших сибирских рек и встретятся ли какие-либо препятствия, которые теперь же полезно предвидеть...^{1*}

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 117, лл. 1—6. Авторизированная копия.

№ 173

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
О СОДЕЙСТВИИ Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА
ДЕЛУ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕДОКОЛОВ
И О СВОЕЙ КОМАНДИРОВКЕ В КАРСКОЕ МОРЕ

26 июня 1897 г.
Оранненбаум

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

Менделеев очень помог моему делу, он первый говорил министру финансов, после него я был у министра, и оказалось, что он очень сочувствует моим мыслям о ледоколах. По его представлению последовало высочайшее соизволение на командирование меня в Карское море.

Я ухожу на «Полярной звезде» в Стокгольм в воскресенье, оттуда в Варде, сяду там на пароход, идущий на Енисей, и с ним пройду через Карское море 3 раза. Потом поднимусь по Енисею и вернусь через Сибирь в конце сентября.

Я беру с собой гидрологические инструменты, но не думаю, что удастся многое сделать.

Буду вам очень благодарен, если вы мне дадите какой-нибудь совет, и в таком случае не откажите послать его в Варде русскому консулу.

Командировка решена лишь в прошлое воскресенье, так что я имел очень мало времени на сборы. Спешу уехать, чтобы не пропустить пароходы и чтобы иметь время по пути переговорить с кем можно.

С благодарностью вспоминаю вашу любезную помощь в Академии наук. Если Академия не сделала того постановления, какое я хотел бы, то в этом никак нельзя упрекнуть вас.

Прошу вас поверить моему глубокому уважению и преданности.

С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

¹ Далее текст документа утрачен.

№ 174

**ПИСЬМО М. А. РЫКАЧЕВА С. О. МАКАРОВУ
С СОВЕТАМИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ГИДРОЛОГИЧЕСКИХ
НАБЛЮДЕНИЙ В КАРСКОМ МОРЕ**

28 июня 1897 г.

Глубокоуважаемый Степан Осипович!

Поздравляю вас с успехом в деле развития ледоколов. Не зная программы предпринимаемых вами исследований, для которых вы отправляетесь в Карское море, не зная, какими располагаете средствами и силами, очень трудно дать совет на время плавания вашего в этом море. Мне кажется, чем прямее к делу, тем лучше. Если имеете в своем распоряжении ледокол, то с ним бы и следовало двинуться на Север во льды¹, насколько запас топлива позволит, но с расчетом, чтобы $\frac{2}{3}$ его осталось на обратный путь и чтобы вернуться не позже конца сентября. Предосторожности, которые берут при плавании в полярном море, вам известны.

Если это невыполнимо, остается производить измерение толщины льда и его прочности, глубины (необходимо в Варде запастись большим запасом проволоки или лотиния и лотом для больших глубин); вы, конечно, приложите старание, чтобы достигнуть тех высоких широт, в которых глубины достигают до 3000 м. Соленость и температура воды и подробные метеорологические дневники были бы ценным материалом. Обсерватория могла бы обработать его, если только наблюдения будут производиться согласно с международными инструкциями или с инструкцией Главного гидрографического управления и если инструменты были проверены в одной из центральных обсерваторий. Инструменты могут быть проверены и впоследствии в Главной физической обсерватории.

До свидания, желаю успеха вашему делу. Жму вашу руку.

Примите уверение в моем глубоком уважении и совершенной преданности.

М. Рыкачев

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 38, лл. 6—7. Автограф.

№ 175

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
В СВЯЗИ С ОТКЛОНЕНИЕМ АКАДЕМИЕЙ НАУК
ПРЕДСТАВЛЕННОГО МАКАРОВЫМ ПРОЕКТА
ИССЛЕДОВАНИЯ АРКТИКИ ПРИ ПОМОЩИ ЛЕДОКОЛОВ**

17 июля 1897 г.

Варде

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

Получил ваше письмо, и вместе с ним пришло ко мне пришедшее через Кронштадт постановление Академии наук. Это постановление меня до крайности огорчило. Я так и думал, что Академия наук отнесется недоброжелательно, поэтому не хотел

¹ На меридиане Земли Франца-Иосифа. (Примечание автора.)

вносить официально моего предложения. Заявления некоторых академиков, что я встречу сочувствие, изменили мое решение, и я за это понес достойное наказание. В другой раз буду осторожнее. Если Академия наук не нашла в моей записке доказательств, то она могла запросить меня о них. Я бы им дал весь материал, который послужил Афанасьеву для составления его формулы, также я представил бы и другие требующиеся доказательства. Во время моего личного доклада никто не возражал. Если бы Академия была доброжелательна, то можно бы было сделать еще одно небольшое совещание в ограниченном числе и тогда обменяться мыслями. В крайности Академия могла еще отложить решение, но высказываться так категорически и говорить, что мой проект бездоказателен, значит желать помешать ему. Надеюсь, впрочем, что я обойдусь и без Академии. Здесь все полярные исследователи за меня. Норденшельд при всей его осторожности говорит, что торосов бояться нечего, ибо глыбы, составляющие их, не опасны. Это совершенно разбивает соображения Мушкетова, считающего, что лед торосов подобно льдам ледников перерождается в одну сплошную массу.

С командиром «Фрама» Свердрупом я сделал плавание на Шницберген и обратно. Он считает полярный лед на 60% слабее льда из пресной воды. Он говорит, что все льдины, спаянные зимой, неоднородны, и что вследствие этого лед легко трескается и что летом весь ледяной покров состоит из островов. На обратном пути, пройдя 180 миль льдами, он видел один остров длиной 16—20 миль, 10 островов имели размеры 4—6 миль, а остальное пространство состояло из островов в 20—40 метров. Затруднения были, когда приходилось протискиваться между двух больших островов, прижатых один к другому. 80% всего пути он сделал через мелкий лед, который легко раздвигался. Он говорит, что самый толстый полярный лед летом так слаб, что от удара «Фрама» со скоростью 6 узлов он обламывался. Машина «Фрама» имела всего лишь 200 сил, откуда вы видите, что, когда применена будет сила в 100 раз больше, то пойдет такая ломка, вследствие которой лед разрушится и пропустит корабли совершенно свободно.

Руководствуясь той мыслью, что всегда можно найти путь между льдинами и что разломка сплошного льда будет встречаться как исключение, я полагаю, что можно ограничиться половинной силой против того, что я рассчитал в предположении хода сквозь сплошной лед. Чего же, собственно, боялась Академия и каких расчетов она могла ждать в деле, где столько нового? Как бы расчеты ни были неверны, все же ледоколы пройдут дальше обыкновенных судов и обогатят науку, развитие которой составляет задачу Академии.

Душевно преданный

С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА ОБ ОДОБРЕНИИ С. Ю. ВИТТЕ
ПРОЕКТА ПОСТРОЙКИ ЛЕДОКОЛА ДЛЯ ПЛАВАНИЙ
В АРКТИКЕ

13—14 октября 1897 г.

...13 октября. Крупное событие. В 1 час был у министра финансов С. Ю. Витте. Он выслушал мой доклад и решил, что надо построить большой ледокол, который испробовать в Карском море. Если этот ледокол оправдает мои предположения, то тогда можно должным образом обставить плавание на Енисей и Обь. По его мнению, надо торопиться, так чтобы летом испытать. Деньги имеются.

После этого разговора я объехал Кутейникова, Афанасьева, Янковского и других. Обедал у Саши. После того она и Мария Александровна писали под диктовку и переписывали записку министру финансов¹ и телеграммы.

В 1 час ночи записку и телеграммы сдал.

14 октября. Виделся с Цизе и Добсоном.

В 2 часа был у Конкевича и видел на моей записке резолюцию министра финансов: «Со всем этим я вполне согласен». В 5 [часов] приехал в Кронштадт. Получил телеграмму Свердрупа, что будет в начале будущей недели. У меня были представители Армстронга и Бурмейстера...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 88, л. 2. Автограф.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ
О СОСТАВЕ КОМИССИИ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ВОПРОСА
О ПОСТРОЙКЕ МОЩНОГО ЛЕДОКОЛА

13 октября 1897 г.

Сего числа я имел честь словесно доложить вашему высокопревосходительству о результатах произведенного мной по вашему поручению осмотра морского пути на реки Обь и Енисей².

Мои совещания с бывшим командиром «Фрама» капитаном Свердрупом и другими лицами привели меня к убеждению, что в конце лета при посредстве ледоколов можно проплыть по Северному Ледовитому океану в каком угодно направлении; Карское же море, в котором встречаются по преимуществу льды

¹ См. документ № 177.

² До беседы с С. Ю. Витте С. О. Макаров 2 октября 1897 г. встретился с Менделеевым. «Менделеев, — записал он в своем дневнике, — советует никому не говорить о проекте путешествия на полюс, кроме лиц, от кого зависит это дело» (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, л. 209).

одногодковые, проходимо при посредстве ледоколов не только в конце лета, но и в начале его.

Выслушав мой доклад, ваше высокопревосходительство решило, что прежде, чем заводить всё необходимое для установки морского пути на Обь и Енисей, нужно фактически убедиться в том, что ледоколы могут разбивать лед Карского моря. С этой целью вы предназначили построить в течение зимы большой сильный ледокол, который и испытать в течение лета в Карском море или Ледовитом океане, а зимой попробовать применение его в Финском заливе для поддержания зимнего морского сообщения Петербургского порта.

Вы выразили желание, чтобы вопрос о типе ледокола был обстоятельно обсужден в комиссии под моим председательством, и поручили мне сообразить о том, кто наиболее компетентен для приглашения в члены комиссии.

Полагаю образовать комиссию в следующем составе:

От Морского министерства — главный инспектор кораблестроения Николай Евлампиевич Кутейников и помощник главного инспектора механической части Василий Иванович Афанасьев. Первый из них стоит во главе кораблестроения и всеми признается, как самое авторитетное лицо по этой части как в теоретическом отношении, так и в практическом; второй — долгое время был главным механиком Кронштадтского пароходного завода, известен и у нас, и за границей своими научными трудами и специально занимался вопросом о ледоколах.

От министерства путей сообщения — инженер Платон Константинович Янковский, старший инженер Управления по сооружению Сибирской железной дороги. Он ведал заказом ледокола для озера Байкала и потому ближе всех стоит к этому делу. В его руках находятся все данные по заказу байкальского ледокола.

От министерства финансов — не соблаговолите ли обеспокоить заслуженного профессора Дмитрия Ивановича Менделеева, который весьма сочувственно относится к борьбе со льдами, загромаждающими путь в наши порты. Также не признаете ли полезным привлечь Александра Егоровича Конкевича и барона Михаила Эмильевича Нольде.

Полагал бы еще полезным привлечь в эту комиссию финляндского лоцдиректора капитана 1 ранга Николая Николаевича Шемана с одним из техников по его усмотрению. Капитан 1 ранга Шеман председательствовал в комиссии по заказу нынешним летом ледокола для Ганге и он знаком с последним словом этого дела. Жительствует в Гельсингфорсе, но охотно приедет в Петербург для этого дела и привезет все документы по заказанному финляндским правительством ледоколу.

В Петербурге есть известный инженер Роберт Иванович Рунберг (Литейная, 57), который несколько лет тому назад делал сообщение об открытии Петербургского порта в зимнее время.

Он же проектировал первый ледокол для порта Ганге. Полагаю полезным привлечь его, как знающего человека, в комиссию.

Также было бы целесообразным привлечь на совещание бывшего командира «Фрама» капитана Свердрупа. Его все считают самым опытным человеком по борьбе с арктическими льдами, ибо он пробивался сквозь лед и испытал крепость льда фактически. Свердруп живет в Христиании, и он привезет с собой много ценного материала по крепости полярного льда. Ваше высокопревосходительство уже словесно разрешили мне пригласить капитана Свердрупа, что я и сделал телеграммой сего числа¹.

Когда комиссия решит технические условия, то придется запросить заводы². Так как времени остается очень немного, то я телеграфировал заводу Армстронг в Ньюкастле, заводу Бурмейстер и Вейн в Копенгагене и заводу Шихау в Эльбинге, чтобы они выслали своих представителей, назначив им собраться в Петербурге к 20 октября.

Все вышеизложенное имею честь представить на благоусмотрение вашего высокопревосходительства, присовокупляя, что подробный отчет о моей поездке составляется и будет готов через месяц.

Вице-адмирал С. Макаров

Революция С. Ю. Витте: «Со всеми сими предложениями согласен»*.

ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 511, лл. 1—4. Подлинник.

№ 178

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ТОВАРИЩУ МИНИСТРА ФИНАНСОВ В. И. КОВАЛЕВСКОМУ О МЕРАХ ПО РАЗВИТИЮ СУДОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

10 января 1898 г.
Кронштадт

Милостивый государь Владимир Иванович.

Если ваше превосходительство не переменили ваше мнение о приглашении меня в заседание по вопросу о таможенных льготах на товары, доставляемые в Сибирь через северные реки, то не откажите уведомить о дне заседания.

Я смотрю на это дело так, что до сих пор государство оказывало Северному пути косвенную помощь, допуская беспшлинный ввоз. Потери от этого были для казны весьма значительны (желательно, чтобы в заседании была прочитана справка, на ка-

¹ Кроме перечисленных выше лиц, в состав комиссии вошли также Ф. Ф. Врангель в качестве специалиста по океанографии и инженер-механик П. А. Авенариус.

² Выработанные комиссией технические условия — см. ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 511, лл. 52—54; ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 37, лл. 23—25.

кую сумму пошлин в последние 10 лет провезено товаров, по каждому году отдельно). Несмотря на огромные жертвы, Северный путь от плавания по нем иностранных пароходов не улучшился. Все дело в 1897 г. стояло на зыбком основании и имело такой же случайный характер, как и 10 лет тому назад. Все, что мы знаем о Северном пути, получено не от тех командиров иностранных пароходов, которые там ходили, а от русских opisных партий¹. Если надо жертвовать деньги на открытие и исследование Северного пути, то лучше жертвовать их прямо, а не косвенно. Министерство финансов уже вступило на этот путь, заказав пробный ледокол, и если добавить еще немного, пожертвовав ежегодно прямым путем скажем 20% от того, что прежде жертвовалось косвенно, то можно дать дешевый морской путь, а не дорогой, который наши товары выдержать не могут.

Было бы желательно знать по этому вопросу взгляд Сергея Юльевича² и в заседании первоначально дать высказаться подробно заинтересованным сторонам, потом по вашему предложению я выскажу лишь о том, насколько плавание иностранных пароходов мало улучшает наши знания об этом пути, а остальное направление дела будет далее зависеть от вашего превосходительства.

Было бы желательно перед заседанием знать ваши взгляды.

Примите, милостивый государь, уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

Покорнейший слуга С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 76, лл. 18—21. Автограф в копировальной книге.

№ 179

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О ПРОТИВОДЕЙСТВИИ ЧИНОВНИКОВ МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ ПОСТРОЙКЕ И ПЛАНУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛЕДОКОЛА

9 февраля 1898 г.

...В 2 часа у Ковалевского. Присутствовал также А. Г. Конкевич. Я объяснил ему, что был у министра финансов и что Конкевич решительно отказывается от всего, что я предлагаю.

— Не хотел моего участия в обсужд[ении] вопроса о [Мурманском] пароходстве³.

— Не хочет печатать отчета⁴.

¹ Я об этом подробно говорю в моем отчете. (Примечание автора.) Имеется в виду отчет Макарова о поездке его на Обь и Енисей.

² С. Ю. Витте.

³ В своем отчете о поездке на Обь и Енисей С. О. Макаров предложил передать эксплуатацию ледокола Мурманскому пароходству, уставом которого предусматривалось развитие торговли с устьями Оби и Енисея.

⁴ Имеется в виду отчет Макарова о его поездке на Обь и Енисей в 1897 г.

- Не хочет сделать пароходство между Мурман[аном] и Енисеем внутренним с предоставлением русским судам.
- Не хочет дать мне полномочий на продолжение постройки.
- Не хотел сообщить в Биржевой комитет¹.
- Не дает паспорта².
- Не сообщил мне об исследовании Карского моря.
- Не хочет ставить нефтяного отопления.

Несколько раз Конкевич был во время разговора уличен мною в полном недоброжелательстве. Если В. И. Ковалевский после всего этого не поймет отношения Конкевича к делу, то это будет непонятно, ибо он человек благонамеренный.

Был у Охочинского. Он говорил, что, когда я вышел из заседания Мурманского пароходства, Нольде сказал: «Какой энергичный человек!», а это очень много, ибо он заразился недоброжелательством от Конкевича...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 88, л. 303. Автограф.

№ 180

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ О ПРОТИВОДЕЙСТВИИ УПРАВЛЯЮЩЕГО ОТДЕЛОМ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ А. Г. КОНКЕВИЧА ПОСТРОЙКЕ И ПЛАНУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛЕДОКОЛА

22 февраля 1898 г.

Милостивый государь Сергей Юльевич.

30 января я был у вашего высокопревосходительства, чтобы лично доложить вам, что в последнее время в отделе торгового мореплавания мне отказывают во всех моих просьбах по вопросам о постройке и эксплуатации ледокола.

Согласно отданного вами тогда приказания меня пригласили в Мурманское пароходство, но так как вопросы об основаниях, на которых оно предполагает эксплуатировать ледокол, в заседании не были решены, то я просил А. Г. Конкевича показать их мне ранее, чем дать им дальнейший ход.

А. Г. Конкевич ответил мне, что это дело его не касается. Я также передал А. Г. Конкевичу в день моего разговора с вами, что ваше высокопревосходительство, выслушав мои объяснения, что техническая комиссия не встретила затруднений в устройстве

¹ Макаров предлагал министерству финансов, не дожидаясь окончания постройки ледокола, сообщить Петербургскому биржевому комитету, чтобы он поставил все пароходные компании в известность о том, что ледокол будет поддерживать зимой сообщение Петербургского порта с открытым морем, для того чтобы они при заказе новых пароходов требовали приспособления их для рейсов во льдах, т. е. соответствующего усиления носовой части и винтов (см. ЦГИАЛ, ф. 95, д. 511, л. 235).

² Конкевич не хотел затребовать для Макарова заграничного паспорта от имени министерства финансов, и тот, чтобы не срывать намеченных сроков командировки, взял его в Морском министерстве.

на ледоколе нефтяного отопления, решили, что его можно поставить.

Видя, что отношения А. Г. Конкевича к делу остаются прежние, я просил В. И. Ковалевского назначить перед моим отъездом совещание.

Совещание, в котором принял участие и А. Г. Конкевич, состоялось в день моего отъезда, 9 февраля, причем выяснилось, что А. Г. Конкевич совершенно не разделяет моих предположений по вопросу об установлении морского пути на Енисей и Обь и не соглашается даже с тем, что в общих чертах вами одобрено, и которые¹ вполне разделяет В. И. Ковалевский.

Что произошло с тех пор, мне неизвестно, только устройство нефтяного отопления остается неразрешенным по сие время.

Открытие дешевого морского пути на Енисей и Обь есть дело сложное, но я знаю, как я его поведу. А. Г. Конкевич не разделяет ни одного из моих предположений, но как он хочет его вести, он не говорит. Полагаю, что было бы полезно по моему возвращении, чтобы ваше высокопревосходительство изволили утвердить дальнейшее направление дела.

Настоящим письмом покорнейше прошу ваше высокопревосходительство иметь в виду полное несогласие А. Г. Конкевича со всеми моими предположениями и разрешить то, что пока отклоняет он, а именно:

- 1) устройство нефтяного отопления на ледоколе;
- 2) печатание моего отчета вашему высокопревосходительству об осмотре морского пути на Енисей и Обь;
- 3) мое участие в решении вопросов, связанных с морскими путями на Енисей и Обь;
- 4) наименование ледокола «Добрыня Никитич». Надо теперь же решить имя, ибо его надо выгравировать и выткать на всех предметах².

Прошу ваше высокопревосходительство принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

Покорный слуга С. Макаров

Помета С. О. Макарова: «Не послано»³.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 126, лл. 15—16. Автограф.

¹ То есть предположения.

² 6 марта 1898 г. после доклада Витте Николаю II последовало «высочайшее» утверждение наименования ледокола «Ермак», как это предлагали иркутские и томские купцы. Макарову об этом было сообщено за границу письмом А. Г. Конкевича 13 марта 1898 г. (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 43, л. 14).

³ Противодействие чиновников министерства финансов, и в частности А. Г. Конкевича, осуществлению планов постройки и эксплуатации ледокола не прекращалось и в дальнейшем. Об этом свидетельствует, например, следующая запись в дневнике С. О. Макарова:

«1 апр[еля] В 9¹/₂ часов приехал в Петерб[ург]. Предст[авлялся] Кронштадт Авелану, а велик[ий] кн[язь] не принял. Был у Конке

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О СОВЕЩАНИИ
В РУССКОМ ГЕОГРАФИЧЕСКОМ ОБЩЕСТВЕ

17 апреля 1898 г.

...В 5 часов в Географическом обществе состоялось совещание по вопросу об исследованиях в Ледовитом океане. Присутствовало 20 человек, в том числе Нансен. Он много говорил о моем проекте. Говорил в выражениях симпатичных, но сдержанно. Он не высказал себя категорическим сторонником моего проекта, но говорил, что только опыт укажет, в какой мере все это исполнимо.

Я отвечал. Я прежде всего высказал, что надо стали отдать предпочтение перед деревом, затем я разобрал два вопроса: 1) может ли строящийся ледокол выдерживать давление льда при нажимах и при сдвижении через лед силой? и 2) можно ли силой пробиваться сквозь полярный лед. Не дали время хорошенько ответить. Потом говорил Толль о своем проекте открыть Землю Санникова...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 88, лл. 615, 617. Автограф.

2 апр[еля]

вича и имел неприятный разговор, другими словами, впечатление разговора неприятное, ибо он ни в чем со мной не сходялся...

В 8 [часов] в Петербурге. Представлялся великому князю, он был очень любезен. В 1 час был у министра финансов и сказал ему, что Конкевич совершенно не чувствует. Он велел отчет напечатать и вновь вопрос об эксплуатации ледокола Мурманским пароходством рассмотреть. Тут уместно сказать, что Конкевич начал с того, что в техническую комиссию советовал назначить адмиралов. Это совершенно провалило бы дело, ибо адмиралы подали бы особое мнение и упр[авляющий] М[орским] м[инистерством] к нему присоединился бы. Тогда пришлось бы или дело о ледоколах оставить, или же идти открыто против мнения специалистов. Потом Конкевич устроил, что мне отказали назначить Врангеля, он мне устроил, что мне отказали нефтяное отопление. Он же не хотел, чтобы я участвовал в рассуждениях Мурманского пароходства, он не хотел представить министру о напечатании моего отчета и т. д. Когда 1 апр[еля] я с ним объяснился, то он выразил, что он не согласен с теми окладами содержания, которые мне проектированы, и т. д.

Видя его нежелание передавать ледокол из своих рук, Мурманское пароходство, которое зависит всецело от министра финансов, само отклонило от себя. Я не сказал Витте и половину всего этого...»

(ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 88, лл. 537об.—538).

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Д. И. МЕНДЕЛЕЕВУ
О СОСТАВЛЕНИИ СОВМЕСТНОЙ ЗАПИСКИ
ОБ ИССЛЕДОВАНИИ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

9 мая 1898 г.

Глубокоуважаемый Дмитрий Иванович.

Сейчас я надиктовал схему записки об исследовании Северного Ледовитого океана. Полагаю, эту записку лучше всего подать за общей подписью. Для гидрологических и астрономических [работ] я полагаю пригласить барона Врангеля, а для магнитных, которые чрезвычайно важны, придется взять еще кого-нибудь, который возьмет на себя и наблюдения над качаниями маятника. Вприбавок к этим двум будут еще три, которых вы выберете. Я, разумеется, никому ничего говорить не буду, пока вопрос не разрешится окончательно.

Матрос доставит вам это письмо и записку¹ около 8¹/₄ часов. Пароход в Кронштадт уходит в 10¹/₂ часов. Если вы к 9³/₄ часов можете просмотреть записку и сделать ваши замечания, то пусть матрос подождет, а если раньше утра готово не будет, то отпустите матроса ночевать в казарму. Согласно сделанным вами поправок я проредактирую окончательно, велю переписать и в понедельник утром пришлю вам для подписи и представления тем порядком, какой вы признаете наилучшим.

Благодарю вас, дорогой профессор, за вашу горячую поддержку и прошу вас верить моей искренней преданности.

С. Макаров

P. S. Не возьмете ли вы на себя окончательную редакцию? Я завтра поднимаю флаги² и потому ужасно занят, но все же найду время, если то потребуется.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 76, лл. 124—126. Подлинник в копировальной книге. Частично опубликовано в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики». М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943, стр. 212.

¹ Окончательно отредактированный и полный текст записки — см. документ № 184. Здесь же речь идет о схеме ее.

² В кампанию 1898 г. Макаров, как известно, командовал Практической эскадрой Балтийского моря (см. разд. IV).

№ 183

ПИСЬМО Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА С. О. МАКАРОВУ
ОБ ОДОБРЕНИИ ИМ ДОКЛАДНОЙ ЗАПИСКИ
МИНИСТРУ ФИНАНСОВ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ
ИССЛЕДОВАНИЙ В АРКТИКЕ С ПОМОЩЬЮ ЛЕДОКОЛА

9 мая 1898 г.

Глубокоуважаемый Степан Осипович!

Все хорошо, ясно и, думаю, совершенно достаточно. Буду ждать вашей записки¹ и подпишу ее охотно *после*² вас, так как дело считаю вашим, а себя лишь преданным и готовым к услугам.

Д. Менделеев

[P. S.] Запечатываю в старый конверт, т[ак] к[ак] больше не случится okazji, а сейчас получил пакет от Романова, товарища министра [финансов].

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 42, л. 3. Автограф.

№ 184

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА И Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА С. Ю. ВИТТЕ
ОБ ИССЛЕДОВАНИИ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА
ВО ВРЕМЯ ПРОБНОГО ПЛАВАНИЯ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

11 мая 1898 г.

Ваше высокопревосходительство, решаясь в видах преуспевания русской торговли в Балтийском море и Ледовитом океане на постройку большого ледокола, высказали мысль, что ледокол этот есть пробный и что опыт с ним покажет, как должно быть оставлено всё дело в обоих вышеназванных местах.

По отношению к Балтийскому морю и намеченной для ледокола работе по проводке судов в зимнее время к Петербургскому порту опыты можно вести, начав тотчас же по готовности ледокола то дело, для которого он строился, что же касается Ледовитого океана, то там невозможно сразу начать дело полностью, ибо нужна организация, связанная с доставкой грузов из-за границы к Екатерининской гавани и от устья рек Енисей и Обь вверх по этим рекам.

Придется входить в соглашение о грузах с пароходоладельцами на Енисее и Оби и с другими лицами, а лица эти потребуют сроков, относительно которых данные можно получить лишь опытным путем.

Вследствие вышеназванных причин ваше высокопревосходительство еще в самом начале дела решили, что первое лето будет в Ледовитом океане пробное. Главнейшая задача, которую предстоит решить, заключается в исследовании самого ледокола применительно к полярным льдам и определении, в какое время ле-

¹ См. документ № 184.

² Подчеркнуто автором.

докол может сделать свой первый рейс через Карское море к устьям рек Обь и Енисей. Кроме этих узких задач, есть еще одна весьма важная, заключающаяся в изучении и исследовании полярных льдов.

Чтобы исследование льдов было достаточно полное и дало материал, который помог бы охватить весь вопрос, необходимо теперь же озаботиться изготовлением необходимых инструментов и заручиться участием необходимых лиц.

Ледокол должен обследовать не только Карское море, по которому ему предстоит плавание, но и часть Ледовитого океана, льды которого при стечении некоторых метеорологических условий надвигаются в Карское море и в особенности к выдающимся мысам сибирского побережья.

Имея в виду это задание, программа плавания 1899 г. могла бы быть следующая. На позже 5 мая 1899 г. Балтийское море будет совершенно свободно от льда, и, следовательно, с этого времени ледокол для Финского залива больше не нужен и может отправиться по назначению; прежде всего ему надо зайти в Ньюкастль принять там уголь, сделать, может быть, некоторые исправления в машине и затем осмотреть корпус, введя для этого судно, если обстоятельства потребуют, в док. Простояв в Ньюкастле около 10 дней, ледокол может 1 июня выйти из Екатерининской гавани в Карское море и июнь месяц истратить на исследование льдов собственно Югорского Шара и Карского моря.

Если потребуется, то могут быть осмотрены в это время льды проливов Карские ворота, Маточкин Шар, проход через которые сокращает путь на наши реки.

Точно так же в этот же период может быть завезена часть угля в Югорский Шар и порт Диксон для образования там складов и доставлены в оба эти порта по два плоскодонных баркаса для своа угля на берег и обратно. К 1 июля работа эта может быть окончена, не возобновляя запасов угля, и ледокол должен для возобновления своих запасов прибыть или в Екатерининскую гавань, или в один из английских портов.

Решение вопроса, где взять уголь, в Екатерининской гавани или в Англии, будет зависеть от подсчета, который из этих способов окажется дешевле и практичнее.

Приняв новый запас угля, ледокол может осмотреть льды в некотором отдалении от пути на Енисей и Обь.

К 5 августа он может окончить свой второй рейс и, взяв третий комплект угля, сделать третий рейс.

Обстоятельства дела могут показать, нужно ли делать три рейса или ограничиться двумя, увеличив их продолжительность.

Научные наблюдения, которые можно произвести во время летней работы ледокола, суть следующие.

1) Астрономические наблюдения, определение широт и долгот различных точек.

2) Магнитные наблюдения, определение в различных местах всех элементов земного магнетизма.

3) Метеорологические ежедневные наблюдения.

4) Определение силы тяжести посредством наблюдения над качаниями маятника в различных точках как на твердой земле, так и на больших ледяных полях.

5) Гидрологические наблюдения будут состоять в определении глубин и свойств воды на различных глубинах. Будут изучаться течения на различных глубинах как в проливах, так и в открытом море. Также будут делаться всесторонние исследования над механическими и химическими свойствами льда и над размещением льда в торосах. Будет определена степень пористости льда в зависимости от времени года; вообще всё, что касается льдов, будет составлять предмет особенно тщательных исследований.

6) Биологические наблюдения будут заключаться в исследовании предметов, добываемых морскими тралами.

7) Химические исследования будут заключаться в исследовании состава воды с разных глубин, льда в разных его состояниях и пород, извлекаемых со дна и собираемых на берегах, к которым будут представлять.

Для производства всех перечисленных выше исследований необходимо устройство на корабле инструментов. Часть инструментов можно будет позаимствовать из разных учреждений, а на приобретение недостающего количества необходима сумма в размере 7000 руб.

В выборе личного состава исследователей затруднений не представится. Надо полагать, что, за исключением двух нижеподписавшихся, необходимо будет еще пять естествоиспытателей. Этим лицам придется обзавестись специальной одеждой, а также им нужно доехать до сборного пункта, а по окончании работ вернуться домой.

В возмещение всех этих расходов справедливо бы было отпустить каждому из естествоиспытателей по 1000 руб. и принять на казенный счет их продовольствие на ледоколе.

Таким образом, общий дополнительный расход на полную научную обстановку летнего плавания ледокола в 1899 г. можно исчислить в размере около 12 т[ыс]. руб.

Вице-адмирал С. Макаров
Заслуженный профессор Д. Менделеев

ЦИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 926, лл. 102—104. Подлинник. Оpubл. в книге «Научное наследство» (Естественно-научн. серия), т. 1, М.—Л., издательство Академии наук СССР, 1948, стр. 180—182.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
 ОБ ИСПЫТАНИИ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ ПЕРЕБОРОК
 ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» И О НЕОБХОДИМОСТИ
 ПРОИЗВОДИТЬ ПРОБУ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ
 ПЕРЕБОРОК ДО УСТАНОВКИ КОТЛОВ И МАШИН
 И ПРИ ПОЛНОМ ДАВЛЕНИИ ВОДЫ¹

19 сентября 1898 г.
 Ньюкастль

Ваше превосходительство, милостивый государь
 Павел Петрович.

Я только что вернулся с пробы водой одного из главных отсеков ледокола «Ермак» и прошу разрешения вашего превосходительства сообщить впечатление, которое я вынес.

Ввиду поставленных мной условий, что все отделения должны быть опробованы наливанием воды в отделения до верха палубы, завод употребил все старания, чтобы работа велась возможно тщательнее, и мастеровые получают окончательный расчет, лишь когда переборки сданы. Несмотря на эти меры, каждая переборка при пробе дает небольшую течь, но ее устраняют и достигают полной герметичности. Так, на последней пробе водой было налито отделение вышиной 25 фут и шириной 60 фут. Оно перекрыто палубой, и в нем имеется выгородка для прохода из одного отделения в другое и другая выгородка для помпового отделения. Таким образом, испытывавшийся отсек принадлежит к сложным, и трубка для давления была поднята до верхней палубы, так что высота столба воды равнялась 39 футам. Несмотря на столь тяжелые условия пробы, все стены отделения не обнаружили никакого прогиба и не дали никакой течи. По всем швам было совершенно сухо, и лишь потолок помпового отделения пропускал немного воды в размере около $\frac{1}{2}$ ведра в минуту. Эту часть отделения мы не приняли, и она будет вторично опробована, когда наполним водой помповое отделение.

Произведенная проба отделения убедила меня вполне, что полная герметичность переборок вполне достижима и что переборки надо пробовать первоначально полным давлением тогда,

¹ В течение лета 1898 г. С. О. Макаров командовал Практической эскадрой Балтийского моря и потому не мог лично следить за постройкой «Ермака». В середине лета в Ньюкастль отправился капитан 2 ранга М. П. Васильев, назначенный командиром ледокола. Макаров дал ему подробные инструкции о порядке наблюдения за постройкой корабля. В течение лета и осени М. П. Васильев регулярно сообщал Макарову о ходе работ. Письма Васильева см. в ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 51.

12—28 сентября 1898 г. Макаров по окончании кампании Практической эскадрой снова совершил поездку в Ньюкастль, однако сдача дел по эскадре не позволила ему присутствовать при спуске корабля, и спуск состоялся без него 17 октября 1898 г. (см. документ № 186).

когда машина и котлы не поставлены и к переборке можно подступить со всех сторон. Проба с машинами и котлами должна быть лишь как контрольная, чтобы убедиться в том, что при постановке механизмов не нарушена крепость и герметичность переборок.

Также я пришел к заключению, что пробы неполным давлением¹ ни к чему не ведут, ибо течь заметна лишь при полном давлении и, кроме того, при неполном давлении крепость переборок совершенно не проверяется.

Прошу принять уверение в моем совершенном уважении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, кораблестр. часть, 1893 г.,
д. 37, лл. 135—136. Автограф.

№ 186

ИЗ ПИСЬМА КОМАНДИРА ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
КАПИТАНА 2 РАНГА М. П. ВАСИЛЬЕВА С. О. МАКАРОВУ
ОБ УСПЕШНОМ СПУСКЕ ЛЕДОКОЛА

18 октября 1898 г.
Тайнмут

Ваше превосходительство, глубокоуважаемый
Стефан² Осипович!

Вчера около трех часов пополудни состоялся редкостный по удаче спуск нашего ледокола. Ночью и утром лил дождь, но часов с 11 перестал, потянуло от N, и солнце проглянуло. Полчаса, проведенные на спусковой площадке в ожидании момента полной воды, никому не показались длинными...³ Ледокол сошел на воду плавно и остановился, протавив бухты цепей сажен на 10, не больше. Толпа зрителей при виде такого грандиозного и удачного спуска закричала «ура». Зрителей было до 2000, кроме приглашенных, которых собралось до 600 чел[овек]...³

Прошу ваше превосходительство принять мое поздравление по случаю благополучного спуска вашего детища и пожелание, чтобы дальнейшие с ним опыты сошли бы так же гладко, как сам «Ермак» сошел со стапеля на воду.

Искренно и глубоко преданный вам

М. Васильев

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 51, лл. 44—46. Автограф.

¹ Разрешенные недавним приказом Технического комитета. (Примечание автора.)

² Так в документе.

³ Опущено описание подробностей церемонии спуска, банкета, тостов, произнесенных на нем, и т. п.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА В. И. КОВАЛЕВСКОМУ
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ИСПЫТАНИЙ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

19 ноября 1898 г.

Милостивый государь Владимир Иванович.

Приближается время готовности ледокола «Ермак», после чего согласно одобренной его высокопревосходительством министром финансов программы предстоит проба его в течение зимы 1898—99 гг. в Балтийском море и лета 1899 г. в Карском море и Ледовитом океане. Испытания должны дать весь необходимый материал для правильного решения вопроса о зимних плаваниях к С.-Петербурговскому порту и летних к сибирским рекам. Посему требуется, чтобы они дали всесторонние результаты и велись с должной энергией. Испытания не должны быть секретными, напротив, желательно, чтобы на них могли присутствовать те лица, которые могут принимать то или другое участие в решении вопросов о зимней перевозке грузов к Петербургскому порту и летней — к сибирским рекам.

Также на испытаниях должны быть выработаны приемы управления этим небывалого типа судном в таких условиях плавания, которых никому и никогда испытывать не приходилось.

У ледокола «Ермак» три совершенно различных задачи, именно: разбивать почти пресноводный лед Финского залива, прокладывая путь через узкий и мелкий Морской канал и разбивать громады льдов Ледовитого океана. Для каждого из этих трех требований было бы желательно иметь специальный ледокол. Я задался мыслью соединить все три задачи в одном корабле, сделав его вместе с тем грузовым пароходом. Высказываются различные опасения о действии ледокола в столь разнообразных условиях, и если первые испытания по новизне дела или другим причинам не дадут благоприятных результатов, то все дело может быть испорчено в самом его зародыше.

Зимнее плавание вообще считается трудным, и это настолько, что многие хозяева оставляют свои пароходы на зиму без работы; зимние же плавания на судне совершенно нового типа в тех местах, где зимой еще никто не ходил и где ни от кого помощи ждать нельзя, потребуют особенной бдительности и частого присутствия того, кто будет руководить испытаниями.

Его высокопревосходительство Сергей Юльевич¹ еще в самом начале переговоров со мной о постройке ледокола наметил, что испытания эти должны быть произведены мной или тем лицом, кого я укажу, и я считаю своим нравственным долгом не отклонять от себя этого поручения, как бы мне ни было оно тяжело

¹ С. Ю. Витте.

вследствие того, что работа такая является прибавочным трудом ко всем остальным моим обязанностям.

Для того чтобы исполнить поручение так, как я привык исполнять возлагаемые на меня обязанности, необходимо, чтобы я имел соответственные права, между тем как в настоящее время дело так обставлено, что ни одно из моих ходатайств не одабривается, а потому я совершенно не в состоянии руководить делом.

Пока велась постройка, я не видел в существующей организации дела неопреодолимых неудобств, ибо та или другая проволочка или отказ были терпимы, теперь же, когда предстоит плавание, надо решать единолично все вопросы, как бы это сделал хозяин, и только с такими правами можно взяться за эту трудную работу.

Вся тяжелая ответственность за полную удачу предложенного мной дела перед государем, министром финансов и всей Россией лежит на одном мне, и если дело это будет признано неудачным, то это свяжет мне руки на всю мою последующую службу. Ни отдел по делам торгового судоходства, ни привлеченное к участию Архангельско-Мурманское пароходство никакой ответственности за успех дела не несут. Если ответственность за все дело лежит на мне, то и права по распорядительной части должны быть на одном мне.

Представляя все вышеизложенное вашему превосходительству в дополнение ко многому другому, изложенному мной лично, я решаюсь покорнейше просить отнестись сочувственно к высказанному мной взгляду и исходатайствовать разрешения его высокопревосходительства министра финансов, чтобы мне по отношению к ледоколу «Ермак» предоставили права, которыми пользуется командир корабля в отдельном плавании.

Чтобы пояснить в чем дело, перечисляю следующее.

1) В течение предстоящего пробного года мне предоставляется право располагать плаваниями ледокола «Ермак» зимой к С.-Петербургу и Риге по моему усмотрению, а летом по Карскому морю и Ледовитому океану.

2) Разрешается мне принимать бесплатно и с продовольствием от казны тех лиц, коих присутствие во время плаваний я признаю полезным в видах ознакомления с новым делом и привлечения к нему доверия.

3) Разрешается мне принимать служащими на ледокол лишь тех, кого я признаю полезным принять.

4) Разрешается мне договориться с с.-петербургскими лоцманами об условиях проводки ледокола «Ермак» по Морскому каналу.

5) Разрешается мне за исполнением ремонтных работ обращаться к тем заводам, которые я признаю полезными.

6) Разрешается мне на ледоколе «Ермак» перевозить уголь и грузы для своего употребления Морского министерства и частных лиц, какие признаю полезным взять.

7) Вообще мне предоставляются права распоряжаться всем делом.

8) Прошу ваше превосходительство исходатайствовать, чтобы на расходы по плаванию ледокола были ассигнованы суммы и чтобы исключительно мне одному было предоставлено право расходования их. При сем присовокупляю, что я не встречаю никакого препятствия к тому, чтобы все суммы по-прежнему находились на руках правления Архангельско-Мурманского пароходства, с тем, однако же, чтобы расходование их велось исключительно по моим ордерам.

При сем считаю своим долгом поставить в известность ваше превосходительство, что когда еще весной настоящего года я докладывал его высокопревосходительству Сергею Юльевичу, что обстановка дела такая, при которой я не рассчитываю довести дело до конца благополучно, то он мне сказал: «Адмирал, будьте спокойны. Я, когда потребуется, поддержу вас и помогу докончить начатое вами дело».

Поддержка эта мне нужна именно теперь, и если мне не дадут право распоряжаться по моему усмотрению, то я не нахожу возможным руководить испытанием ледокола «Ермак».

Прошу принять уверение в совершенном моем почтении и преданности.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 127, лл. 1—5. Копия.

№ 188

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Д. И. МЕНДЕЛЕЕВУ ОБ ИСПЫТАНИИ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» И О ПРЕДПОЛАГАЕМОМ УЧАСТИИ
ПРОФЕССОРА В. В. ДОКУЧАЕВА В ПРОБНЫХ ПЛАВАНИЯХ
ЛЕДОКОЛА В АРКТИКУ

12 февраля 1899 г.
Ньюкастль¹

Глубокоуважаемый Дмитрий Иванович.

Получил ваше письмо² и очень радуюсь, что все приготовления идут успешно. Что касается профессора Докучаева, то я его лично знаю по съезду естествоиспытателей в числе выдающихся

¹ В конце 1898 г. (6—22 декабря) Макаров совершил еще одну поездку в Англию для наблюдения за достройкой «Ермака», а 28 декабря 1898 г. выехал из Петербурга в Ньюкастль для производства заводских испытаний ледокола и его приемки. 28 января 1899 г. С. О. Макаров сделал сообщение в Королевском обществе в Эдинбурге по различным вопросам океанографии, в том числе и об исследовании Северного Ледовитого океана при помощи ледоколов (напечатано в «Proceedings of the Royal Society of Edinburgh» т. XXII).

² В соответствии с намеченной программой научных исследований во время полярных плаваний «Ермака» Д. И. Менделеев подготавливал оснащение экспедиции (заказывал приборы и инструменты и т. п.), а также подбирал ее личный состав. 3 февраля 1899 г. он сообщил Макарову о заказанных им приборах и о желании профессора В. В. Докучаева принять участие в экспедиции в качестве геолога (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 42, лл. 4—5).

дарований, и это будет большая находка, если он с нами пойдет. Я думал пригласить Андрусова и об этом вообще говорил, но не ему, ему же ничего не предлагал, и потому с Андрусовым я ничем не связан. Профессор Докучаев стоит неизмеримо выше, и надо лишь надеяться, что он будет энергично работать и выкажет достаточно силы, чтобы предпринимать поездки на берег на шлюпке и [испытывать] прочие маленькие неудобства морских плаваний. Мы, разумеется, постараемся все облегчить. Надо, однако, надеяться, что профессор Докучаев сядет к нам в мае месяце, в противном случае первое полярное плавание много потеряет и трудно будет найти другого, с которым [«Ермак»] пошел бы лишь на первую половину.

«Ермак» выдержал хорошо все паровые испытания, причем оказался интересный факт: ход при трех задних машинах, работающих вперед, и одной передней, работающей назад, оказался такой же (15¹/₂ узлов), как при всех четырех машинах, работающих вперед. Н. А. Смирнов оказался очень полезен, при его содействии, или вернее им, произведены опыты с качающейся цистермой, на основании которых я решил построить таковую для уменьшения качки.

Вода, переливаясь на качке со стороны в сторону, запаздывает и уменьшает качку.

Я также заказал глубокомер, мареограф и прочее. Все к маю приготовят. Тросы для драги стоят больших денег, и на мои средства можно купить лишь очень небольшое количество. Надеюсь скоро быть у вас.

Душевно преданный и глубоко уважающий вас

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 75, лл. 180—183. Автограф в копировальной книге.

№ 189

ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА О ПЕРВОМ ПРОБНОМ РЕЙСЕ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» ИЗ НЬЮКАСТЛЯ В КРОНШТАДТ¹

21 февраля — 4 марта 1899 г.

...21 февраля.
Выход «Ермака»
в море

В 8 часов утра снялись и пошли в море для определения девиации и урегулировки компаса. Туман мешает сделать пробег на мерной миле. В полдень все провожавшие оставили нас. Смирнов, возвращаясь с бук-

¹ Акт о приемке ледокола от фирмы Армстронг, Витворт и К^о был подписан 19 февраля 1899 г. (см. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 52, лл. 41—46). В тот же день на судне был поднят русский коммерческий флаг.

сирного парохода, на трапе погруз[ился] в воду по колени.

Разобшили боковые машины и пошли под одной кормовой. Ветер на W. Ход $6\frac{1}{2}$ узла, к вечеру — $1\frac{1}{2}$, к утру — $8\frac{1}{2}$.

22 февраля

Свежий попутный ветер. В 8 часов утра сообщили боков[ые] всп[омогательные] машины, пошли по $9\frac{1}{2}$ —10 узлов. В 4 часа дня разобшили лев[ую] вспом[огательную] машину, которая стала стучать. Она стучала и прежде, но не так сильно. Тут она стала стучать больше. Пошли под средней главной и под лев[ой] вспом[огательной]. Ночь темная и беспокойная, затруднения в бросании лота.

23 февраля.
Скагеррак —
Каттегат

Определили место по трем глубинам. После полдня увидели Скагеррак. В 4 часа приняли лоцмана, пошли в Большой Бельт.

Вспомогательные маши[ны] шумят; велел пустить правую без воздушного насоса — лучше.

С 9 часов утра шли под корм[овой] и нос[овой] машинами.

24 февраля

В $1\frac{1}{2}$ часа дня подошли к Нюборгу, приняли лоцмана и остановились вследствие тумана. Лоцман не ведет. Оказывается, что за легким туманом береговых створов не видеть, а вех, ограждающих банки, нет.

Вечером пробовали при разобщенной машине применить цепь, чтобы строгивать с места переводное колесо — оказалось хорошо.

25 февраля

Стоим целый день, ибо лоцман не ведет вследствие пасмурности. Удивительно, что Бельт не обставлен вехами, а лишь створами. Вечером передвинулись [на] несколько миль и опять стоим на якоре.

26 февраля

Утром пошли. Высадили лоцмана, а затем в 10 часов утра пошли одни. Погода мрачная. Многие маяки прошли лишь по звукам сирены.

27 февраля

Перед рассветом услышали сирену на шведском берегу, а потом открыли Борнхольм, пройдя который, взяли вправо, чтобы обойти отличительные глубины.

28 февраля

На рассвете увидели Готланд, а к вечеру увидели Дагерорт и подошли к Наргену.

Вечером SW усилился, и мы остановились, имели беспокойную качку. Ночью пролетел болид, осветил все, как днем. Я был на мостике, судно вздрагивало в это время от встречного льда. Переводили машины с вспомогательных на главные. Болид осветил совершенно, как днем. Я первоначально думал, что это молния, потом, когда стало все светлее и светлее, я недоумевал и лишь потом, повернувшись к нему, увидел спокойное движение огромного болида на О. Все явление продолжалось около 4 секунд. Ночью встретили первые льды.

1 марта. Лед

Утром сообщили все машины и вошли во льды. Погода ясная и вообще бесподобная. Первоначально шли по 7—8 узлов, но около 11 часов набежали на толстую льдину и застряли после второго удара. Бились около получаса разными ходами, но не могли сняться. Пошли завтракать. Впечатление отвратительное. «Ермак» не может проходить льдины... Качали воду из одного конца в другой.

После завтрака ледокол сошел легко — взяли в сторону и прошли другим местом. Лед сплошной, но местами небольшие полыньи. У Гогланда вода, с темнотой, пройдя Гогланд на 7 миль [к] N, остановились во льду на ночь. Прошли льдами 90 миль.

2 марта

Пошли сначала свободно по 7 узлов, но потом у Нарвы встретили тяжелый лед, так что местами пришлось пробиваться набегам. Научились, что лучше всего сниматься посредством кормового якоря. Масса рыбаков на постоянном льду, начиная от Нарвы. Ночевали у Сескара. Прошли 20 миль легкого льда и 20 миль тяжелого.

3 марта

Пошли далее, местами лед тяжелый, а местами полегче. К ночи прошли Красную Горку и не дошли до Лондонского маяка. Остались на ночь. Приехал лоцман, которому поручил телеграфировать домой, что приглашаю обедать; велел Ивану купить провизии. Прошли 30 миль.

4 марта. Крон-штадт

Тронулись в 9 часов утра и первоначально проверяли поворотливость ледокола во льду. Нашел, что при входе в гавань лучше иметь одной боковой машиной задний

ход. Встречали Каспийский полк и тысячи народу на льду. Все благополучно и эффектно...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 63, лл. 25—26, 29.
Автограф.

№ 190

ПИСЬМО Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА В РЕДАКЦИЮ
ГАЗЕТЫ «НОВОЕ ВРЕМЯ» ПО СЛУЧАЮ ПРИБЫТИЯ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» В КРОНШТАДТ

3 марта 1899 г.
10¹/₄ часов вечера

Ледокол «Ермак» подошел к Кронштадту — говорят мне две телеграммы: от адмирала Макарова — с «Ермака» и от адмирала Казнакова — из Кронштадта. Обе помечены 3 марта и седьмым часом вечера.

Победа эта «Ермака» над льдом первая. Дождемся, бог даст, и еще более осязательных, никого не обижающих, а славу Макарову и России дающих.

Д. Менделеев

«Новое время», 1899 г., 4 марта.

№ 191

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
О ПРИХОДЕ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» В КРОНШТАДТ

4 марта 1899 г.

Весьма рад донести, что ледокол «Ермак» прибыл в Кронштадт и вошел в гавань. Лед сплошной, начиная от Ревеля, а у Сескара большие нагромождения вследствие сильных штормов.

Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17060, л. 62. Телеграфный
бланк.

№ 192

ИЗ ОТЧЕТА С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ
О ПЕРВОМ ПРОБНОМ ПЛАВАНИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
В АРКТИКЕ И ИЗМЕНЕНИИ ЕГО КОНСТРУКЦИИ *

12 июля 1899 г.

Плавание от Ньюкастля до Тромсе

К 29 мая все работы по приготовлению ледокола к плаванию были окончены. В 3 часа ледокол снялся с бочек и пошел в море.

Переход до Тромсе сопровождался ветрами и волнением. Погода по преимуществу пасмурная.

3 июня в полдень ледокол подошел к маяку Анденес, принял лоцмана, под проводкой которого вошел в шхеры, ведущие в Тромсе, и стал на якорь при входе в шхеры у местечка Lokvik в 6 часов...¹

Плавание от Тромсе до льдов

...У местечка Lokvik ледокол простоял сутки, для того чтобы испытать приспособления для глубоководных исследований. Испытана была драга и прочее. Окончив испытания 4 июня в 5 часов, ледокол вышел из шхер, и курс был взят по W сторону Шпицбергена. С выхода из норвежских шхер начались научные глубоководные исследования. 2 раза в день ледокол останавливался, причем измеряли глубину, исследовали температуру и удельный вес воды на разных глубинах, а также драгировали или тралили для добывания образцов дна и живых организмов, там находящихся.

7 июня с рассветом увидели южную оконечность Шпицбергена, после чего нашла пасмурность, которая сопровождала до входа во льды.

Проба ледокола в полярных льдах

Лед встретили 8 июня в 5 часов в широте 79°. Перед тем упорно стояли южные ветра, и потому ледяной покров весь был сжат, и не было отдельных передовых льдин, как это бывает обыкновенно.

Ледокол, подойдя ко льду, имел пары лишь в двух котлах и шел под одной кормовой машиной, имея остальные разобращенными.

Осмотр льда показал, что хотя он имеет значительную толщину, но состоит из отдельных кусков, почему я, рассчитывая, что можно попробовать войти в лед даже под одной машиной, переменял курс на NW и пошел во льды. В это время было сделано распоряжение поднимать пар еще в трех котлах.

Первое впечатление, которое произвело действие ледокола на окружающие нас льды, было чрезвычайно благоприятное. Лдины легко раздвигались в сторону и пропускали ледокол. По временам толстые лдины давали большие трещины от первого прикосновения ледокола, но это отчасти следует объяснить близостью моря и проникавшим в первые ряды морским волнением. Заключение окончательное надо отложить до будущих более обстоятельных испытаний.

¹ Из отчета выпущены места, не имеющие непосредственного отношения к описанию плавания «Ермака» во льдах и изменений в его конструкции.

Действие льда на корпус оказалось значительно сильнее, чем в Балтийском море. Каждое прикосновение к льдине производило сухой толчок резкого характера. Пройдя около 2 миль, ледакол был мной остановлен в ожидании, когда сообщат все машины. Этим временем воспользовались для производства научных наблюдений. Была измерена глубина, определены температуры и удельные веса на разных глубинах, обмерена толщина льда в разных местах и произведено исследование физических свойств льда. С этой последней целью кусок льдины весом в 4 т был посредством крана поднят на корабль.

Состояние полярного льда

Толщина льда оказалась местами $1\frac{1}{4}$ м, но большинство льда имело около 2 метров. Наиболее толстый лед был $2\frac{1}{4}$ м. Можно оценить на глаз, что поверхность толстых льдов занимала около 70%, поверхность тонких — около 25% и трещины около 5%. Лед совершенно однородный и вполне прозрачный, без всяких прослоек. Торосов было немного, наибольший из них обмерен, и оказалось, что высота его над поверхностью воды $4\frac{1}{2}$ м. Он состоял из льдин двухметровой толщины.

Льдины по преимуществу были однолетние, но на ходу попадались льдины с грязноватой поверхностью, которые казались многогодовыми. Снежного покрова на плоских льдинах было до 15 см, но многие льдины были почти оголены от снега. Между глыбами, составлявшими торос, было набито очень много снега, и со сторон тороса снег имел толщину до 1 м.

Межевой инженер Цветков составил глазомерную карту поверхности льда, часть которой к сему прилагается¹. Из карты этой видно, что поверхность льда по неправильности форм трещин и изломов можно уподобить мозаике.

Обнаруженная слабость корпуса

Когда машины были сообщены, то, хотя пар в добавочном числе котлов не был готов, [я] решился следовать далее. Дан был тихий ход всем машинам, и ледакол легко двинулся вперед. Одновременно с этим был послан трюмный машинист, чтобы наблюдать за крепостью корпуса. Наблюдения эти показали, что корпус вибрирует, вследствие чего в стыках листов и в некоторых заклепках показывается течь. Осмотревши лично состояние корпуса, я решился выйти из льда, что и было исполнено вполне успешно, течь при этом не увеличилась.

Считая, однако, [что] такое испытание недостаточно, и что оно не вполне разъясняет причину слабости, я решил вторично войти в лед, держа бóльший ход машин, чем в первый раз. Кор-

¹ Карта не публикуется.

пус претерпевал значительные удары при встрече со льдами, а передний винт, ударяя лопастями в лед, производил чрезвычайно сильные вздрагивания всего корпуса. Передняя машина моментально останавливалась, и действие ледокола с застопоренной передней машиной было значительно спокойнее, чем при ее действии. Корпус при этом менее вздрагивал и менее страдал. При следовании с застопоренной машиной льдины попадали на передний винт, и вследствие этого были случаи, когда ледокол гнал перед собой большую льдину на некотором пространстве, ранее чем она отходила в сторону. Как для меня, так и для командира оказалось совершенно очевидным, что передний винт, столь полезный в сравнительно мелких льдах Балтийского моря, где приходится пробиваться сквозь сплошные поля, составленные из льдин умеренной толщины, не оправдывает себя в полярных льдах, которые приходится раздвигать, обламывая лишь углы и крутые повороты, мешающие следованию по избранному направлению.

При вторичной пробе во льдах течь показала в новых местах, а потому, не желая деформировать судно и тем удорожать работу по подкреплению корпуса, я решил выйти из льдов окончательно и изменить всю программу. В том виде, в каком «Ермак» есть, он не годится для работы в полярных льдах. Правда, что проба была произведена в раннее время, когда лед еще имел почти свою полную зимнюю крепость, тем не менее корпус в носовой части должен быть значительно подкреплён.

Шпангоутам должен быть придан такой профиль, чтобы они не допускали вибрации, нарушающей чеканку наружной обшивки. То, что было достаточно крепко для балтийского льда, оказалось недостаточно для льда полярного. Кроме того, я решил, что надо снять передний винт.

Переход от Шпицбергена в Ньюкастль

Придя к таким заключениям, я отправился с ледоколом в Ньюкастль и, чтобы не терять время, шел под тремя машинами по 11 узлов. В Ньюкастль прибыл 14 июня утром.

Добавочное крепление корпуса

Завод Армстронга я официально уведомил, что «Ермак» в таком виде, в каком он есть, не годится для работы в полярных льдах, и просил их проектировать и исполнить более солидные подкрепления. Завод с готовностью согласился принять работу на свой счет, причем подробный осмотр обнаружил в одном месте поматие наружной обшивки в $1\frac{1}{2}$ дюйма глубиной и поверхностью около 2 футов в квадрате. Техники завода решили заменить по ледяному поясу в носу 8-дюймовые шпангоуты двухфутовыми. Промежуточные шпангоуты на каждый фут обделать

обратным угловым железом. Число заклепок наружной обшивки в носу решено удвоить, а заклепки, которые дали течь, заменить новыми. В кормовой части решено прибавить по 8 связей с каждой стороны.

В этом случае, как и вообще во время самой постройки, я принимал участие в рассмотрении технических вопросов, но последнее слово оставлял всегда за заводом, дабы не снимать с него ответственности.

Завод заявил, что производство всех этих работ ввода в док не требует, что путем накренивания и перемены дифферента можно все переделки сделать на воде. Но так как осмотр судна в доке я признавал полезным и, кроме того, считал необходимым окрасить подводную часть, то решился предложить заводу ввод в док, который и для них будет полезен, принять на общий счет. Завод на это согласился.

Выгрузку угля из трюмов и вторичную погрузку его завод принял на свой счет и с первого же дня нашего прихода приступил как к выгрузке угля, так и к самым работам.

Пребывание в доке

Док освободился 29 июня, и в этот день ледакол был введен благополучно в него.

Осмотр в доке показал, что, кроме тех слабых мест, которые оказались на воде, других не было. Руль и 3 кормовые винта оказались совершенно целыми, но цемент, которым замазаны были гайки, служащие для подкрепления лопастей винта, оказался по преимуществу сбитым. Муфты, прикрывающие собой гайки конусов, оказались на местах, но некоторые из винтов были срезаны.

Повреждение переднего винта и вала

У переднего винта одна лопасть оказалась отломанной, и концевой вал погнут на $1\frac{1}{4}$ д[юйма]. Подробный осмотр излома показал, что ранее, чем лопасть отломалась, она ослабла на своих винтах, которые, вероятно, отдались, ибо заметны были следы выбоин от игры лопасти. Металл лопасти, хотя и имеет небольшие ноздреватины, присущие никелевой стали, но в изломе хорош. Причиной поломки надо признать ослабление гаек, а это последнее приписать тем жестоким ударам, которые испытывал винт при действии в полярных льдах.

Завод, строивший машины, взял на себя исправление вала и муфты и также выделку новой лопасти; также перемена цемента на гайках и подкрепление добавочных муфт у задних винтов.

Решивши еще при испытании снять носовой винт перед полярным плаванием, я заказал заводу специальный конус, который в доке поставлен на место винта. Погнутый вал также заменен запасным.

Сделание некоторых приспособлений

Для уменьшения расхода топлива в полярных льдах я во время пребывания ледокола в Ньюкастле сделал приспособление для таяния льдов, пользуясь от трубы. Это даст пресную воду для котлов. Также сделал некоторые приспособления, чтобы уничтожить замеченный вынос пепла на верхнюю палубу из котельных отделений, и еще кое-что.

Окраска подводной части

По осмотре подводной части корпус судна оказался не обросшим ни раковинами, ни травой, и краска содрана льдом на всем пространстве, не исключая даже и самого дна. Очевидно, были случаи, когда ледокол пересекал торосы, которые были глубже, чем ледокол сидит в воде, и льдины проходили под дном. Оборжавление корпуса оказалось незначительное, тем не менее, по совещанию со специалистами я решил выкрасить корпус один раз олифой и один раз красным суриком. Техники надеются, что олифа, проникающая в поры, не будет столь отскабливаться льдом и лучше сохранит от ржавчины металл, чем краска.

9 июля все работы в доке были окончены, и ледокол благополучно выведен, после чего приступлено к погрузке угля, по окончании которой ледокол отправится во вторичное плавание.

Программа плавания

Обнаруженная во время первого плавания в полярных льдах необходимость подкрепить корпус заставила совершенно изменить все предварительные распоряжения. Пароход «Virgo» оставался стоять в Екатерининской гавани. Наем двух пароходов под уголь я успел отменить своевременно без потерь для казны. Наем 20 поморов для работ в Карском море отменил с уплатой им некоторой части их содержания.

Дальнейшая программа состоит в следующем:

По выходе из Ньюкастля я отправлюсь с ледоколом в Advent-bay на о[стро]ве Шпицберген, где буду около 20 июля, туда же прибудет «Virgo», который послан мной в Vardö допринять издержанный уголь в размере 150 т. В Advent-bay ледокол останется лишь одни сутки, после чего я отправлюсь на норд, войду во льды и проследую к северу на столько, насколько это будет благоразумно. Плавание во льдах, полагаю, продолжится не бо-

лее месяца, после чего в зависимости от состояния льдов или поспешу в Карское море, чтобы исполнить хоть часть программы по отношению к этому морю, или же пройду от Шпицбергена на вост насколько возможно, чтобы обследовать не посещенные никем места между Шпицбергенем и Гренландией.

В случае отправления в Карское море я постараюсь подойти к одному из северных портов Норвегии или Екатеринбургской гавани, чтобы послать вашему высокопревосходительству телеграмму...

С. Макаров

ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 988, лл. 42—47. Подлинник.

№ 193

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ О ЛЕДОКОЛЬНЫХ КАЧЕСТВАХ «ЕРМАКА», ВЫЯВИВШИХСЯ ВО ВРЕМЯ ВТОРОГО ПРОБНОГО ПЛАВАНИЯ ВО ЛЬДАХ¹

19 августа 1899 г.

Милостивый государь Сергей Юльевич.

Вчерашнего числа я послал вашему высокопревосходительству короткую телеграмму о прибытии ледокола «Ермак» в Ньюкастль и в дополнение к сему спешу дать некоторые разъяснения о случившемся.

25 июля мы вышли из Advent-bay на Шпицбергене и на следующий день в полдень вошли во льды к северо-западу от Шпицбергена. Пароход «Вирго», который нас сопровождал, остался вне льдов и вернулся в Advent-bay.

Начало плавания во льдах шло весьма успешно; «Ермак» очень хорошо подвигался вперед. Первоначально лед был довольно редкий, так что мы оценивали до 30% водяной поверхности, но к вечеру лед стал гораздо гуще и свободной воды было не более 3%. Около 8 часов вечера лед находился в периоде сжатия, и казалось, что впереди совсем нет прохода, тем не менее «Ермак», частью проламывая льдины, частью раздвигая их, шел вперед довольно хорошо. Обыкновенно узкие полосы воды пересекаются перешейками торосов. «Ермак» уже рассек несколько таких торосов и около 8 часов вечера подходил к одному, который не казался больше других. На этот раз удар пришелся правой стороной, и нос ледокола был отброшен, как обыкновенно, в противоположную сторону. При этом боковом движении нос

¹ После ремонта «Ермак» вышел из Ньюкастля 14 июля, вошел во льды в районе Шпицбергена 25 июля, находился в ледовом плавании до 8 августа, 17 августа возвратился в Ньюкастль. Подробно об этом плавании рассказывается в гл. XIII книги С. О. Макарова «Ермак» во льдах». См. также дневник Макарова — ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 63, лл. 138—171.

ударился в выступающую на большой глубине льдину. Удар пришелся ниже бронированной части, и при этом получилась пробоина.

Предвидя всякие подобные случайности, я озаботился, чтобы переборки корабля были выстроены солидно, и они были опробованы наливанием воды до верхней палубы. Я был вполне уверен в переборке, и действительно она задержала воду и, таким образом, отстранила опасность потопления.

Под пробоину подвели пластырь, воду выкачали и пробоину осмотрели. Оказалось, что в обшивке трещина длиной около 5 фут, шириной около 3 дюймов и 2 шпангоута смяты.

Пробоина не представляла опасности немедленного потопления для судна, снабженного переборками, но дальнейшее следование через лед должно было увеличивать повреждение. Это могло вызвать опасное положение. Не желая, однако же, останавливать плавание, я решил подкрепить пробитое место деревянными распорами так, чтобы дальнейшие удары не столь сильно увеличивали повреждение. Упоры были поставлены, и через три дня я пошел далее, осматривая по временам водолазами повреждение. Оно увеличивалось, но незначительно, что позволило пройти льдами по разным направлениям около 230 миль, частью легким льдом, частью очень тяжелым...¹

Мы были в конце лета, когда таяние уже прекратилось, и встречали сплошной лед в 14 фут — или этот лед был зимой толще 14 фут, или он не стаял. Между льдом в 11 фут толщины и в 14 фут толщины большая разница. Что касается протаивания нижних глыб, то оно справедливо, но лишь до некоторой степени. Большинство нижних глыб с поверхности похожи на кружева, но эти кружева простираются лишь на 1 или 2 фута, а далее идет лед, который по нашим испытаниям оказался даже крепче поверхностного. Вновь обломанная глыба, а таких попадает много, имеет обыкновенно бока совершенно крепкими.

Торосы и торосистые поля оказались также весьма внушительного размера. Торосы в 18 фут высоты совершенно заурядны. Свердруп рассчитывал, что под торосом вниз нагромождение простирается фут на 30, между тем по нашему инструментальному обмеру гряды торосов на своих менее выдающихся частях простираются на 42 фута, так что отдельные глыбы торчат вниз, вероятно, фут на 60. Нансен зимой не встречал тороса выше 25 фут, а прилагаемая к сему фотография² показывает нагромождение в 22 фут в конце лета, когда торосы значительно осевши книзу.

Несмотря на то, что лед оказался значительно сильнее, чем я мог ожидать, все же ледокол может бороться с ним. Вначале, пока не было повреждения и мы не стеснялись давать хороший

¹ Далее опущена часть письма, в которой излагаются сведения о толщине полярного льда зимой и летом, заимствованные из разных источников.

² Фотография в деле отсутствует.

ход, ледокол шел сквозь лед бесподобно. Даже 14-футовые поля ломались под ударами «Ермака». Торосы распадаются на части, и картина ломки полярного льда не поддается описанию. Огромные глыбы падают вниз, опрокидываются, лезут одна на другую и всплывают снизу. Происходит что-то необыкновенное и крайне эффектное. Фотография не передает того, что происходит, но при прохождении одного из торосов мы сделали кинематографический снимок. Не знаю еще, хорошо ли он вышел, ибо погода не благоприятствовала, но если хорошо, то он отчасти покажет, что происходит с торосами.

Все бывшие на ледоколе вполне уверовали в возможность плавания по Ледовитому океану, и что для этого надо, чтобы корпус был достаточно крепок и выдерживал случайные удары. Мне не удалось достичь этого сразу, и это тем прискорбнее, что 3 августа на восток от нас открылась земля, которую мы видели, правда, лишь приподнятой рефракцией. Не думаю, что это была Земля Франца-Иосифа, до которой было 250—300 миль, и полагаю, что это группа неизвестных островов между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа¹.

И эти острова, и Новосибирские, и всякие другие можно описать с ледокола, нужно только, чтобы корпус судна был достаточно крепок. Что это достижимо, я в этом не сомневаюсь, и что «Ермак» можно так подкрепить, что он будет выдерживать всякие толчки, я тоже верю, но пока еще не вижу, как достичь практического осуществления этого...²

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 126, лл. 82—87. Черновой автограф. Публ. в кн. Врангель Ф. Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. Ч. II, СПб, изд. Гл. мор. штаба, 1913, стр. 302—307.

№ 194

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ О НЕОБХОДИМЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ В КОНСТРУКЦИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

29 августа 1899 г.

Милостивый государь Сергей Юльевич.

По прибытии в Ньюкастль из второго пробного плавания я телеграфировал вашему высокопревосходительству и написал письмо о случившемся³, но ранее, чем письмо вас достигло, я получил от вас телеграмму, извещающую меня о назначении

¹ Позднейшие исследования в этом районе никаких островов не обнаружили

² Опущен конец письма, в котором Макаров сообщает Витте о затруднениях, встретившихся при переговорах с фирмой Армстронга, которая согласно контракту обязана была произвести необходимые подкрепления корпуса ледокола, чтобы он мог «ломать лед всякой толщины».

³ См. документ № 193.

комиссии¹. Я тогда же запросил директора департамента торгов[овли] и м[ануфактуры] о составе комиссии, но по сию минуто ответа не получил, так что мне неизвестно, для чего именно комиссия назначается и когда она приедет сюда. Пока надеюсь, что комиссия эта состоит из техников, что она соберется под моим председательством и поможет мне выяснить вопрос, как наилучшим образом побороть выяснившиеся технические трудности. Надеюсь, что комиссия назначена не для того, чтобы раскрыть правду, ибо таковую я не скрываю и разъясню лучше, чем кто-нибудь. Если я сделал ошибку, то я откровенно в ней признаюсь и, кроме того, покажу, как ее исправить.

Я действительно сделал ошибку, но ошибка эта заключается главным образом в том, что я недостаточно подготовил ваше высокопревосходительство к возможности неудачи в первое время. Я помню, что, прощаясь с вами, я обратился с единственной просьбой поддержать меня в случае какой-либо неудачи. Под названием неудачи я подразумевал действительную неудачу, т. е. что моя идея о возможности плавания на ледоколе в полярных льдах совершенно не подтвердится. Вся программа моя была составлена именно в предвидении этого тяжелого исхода. «Ермак» не без затруднения проходил через льды Финского залива, поэтому я мог опасаться, что он совсем не пойдет через льды Ледовитого океана и, как выход из этого затруднения, оставил себе работу в Карском море. В крепости ледокола я имел большую уверенность; пресноводный лед по всем авторитетам считается гораздо крепче соленоводного.

Я думал, что если «Ермак» выдерживал удары с полного хода в пресноводный лед, то он легко перенесет толчки в лед соленоводный. Я говорил тогда вашему высокопревосходительству, что, может быть, мы не пройдем, но что мы, наверное, не пострадаем в значительной степени.

Это была ошибка, происшедшая от того, что никто не изучал соленоводного полярного льда в смысле ломки. Оказалось, что он действительно гораздо слабее льда пресноводного на излом и что огромные поля и торосы дают трещины, когда подвергаются давлению сверху, но есть некоторые условия, когда сопротивление на сжатие делается совершенно неожиданно весьма большим. Я это почувствовал при первом входе в полярные льды и затем тотчас же вернулся в Ньюкастль и потребовал, чтобы завод подкрепил борта ледокола. Работа эта произведена на счет завода, и вследствие этого не было сделано подкрепление в такой мере, в какой было бы желательно. Завод не нашел

¹ Речь идет о комиссии под председательством контр-адмирала А. А. Бирлева, назначенной по предложению С. Ю. Витте для расследования обстоятельств аварии «Ермака» Морским министерством. Большинство комиссии состояло из людей, с самого начала не одобрявших идеи Макарова. От такой комиссии нельзя было ожидать беспристрастного и объективного решения (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 19044, лл. 1—2 и сл.).

нужным подкреплять пояс ниже ледяного, и я поддался доводам их техников, тем более, что ледокол оставался на их ответственности и остается по сию минуту.

Как я уже писал вашему высокопревосходительству, завод не отказывается исправить повреждение, но он опять не доделает, ибо «Ермак» принес ему большие убытки. Завод, разумеется, не знал природы полярного льда и не мог предвидеть, какова будет сила удара о него. Дело это совершенно новое, завод пошел навстречу нашим требованиям и приложил к делу все свои знания. Встретились технические затруднения, которые возможно побороть, но мы не можем ждать, что все это будет исполнено заводом на его счет.

Оказалось, например, что передний винт, столь восхваленный американцами и считавшийся последним словом науки в деле ледоколов, принятый до «Ермака» еще на байкальском и на гангеском ледоколах, совершенно не соответствует условиям ломки полярного льда. На второе полярное плавание я имел его снятым, но обводы корпуса, позволяющие иметь передний винт, невыгодны для ломки полярного льда. При переднем винте судно имеет в носовой части вертикальные линии, так что этим местом оно давит лед в бок, а не вниз, тут-то и получилась пробоина. По моему мнению, надо нос ледокола переделать, отказавшись от переднего винта. Завод пока еще находится в наших руках и потому согласится сделать эту работу за сравнительно сходную цену, если разговоры с ними начать теперь, раньше чем они приступили к исправлению.

Полагаю, что будет полезно вместе с этим удлинить ледокол фут на 15, и тогда с более острыми линиями он будет работать в Балтийском море без переднего винта не хуже, чем работал прежде с передним винтом. Оставшуюся свободной переднюю машину можно употребить или на ледокол, предназначенный специально для Петербургского порта, или на другой полярный ледокол, если таковой будет строиться, или на один из зимних пароходов, которые необходимы как для петербургской зимней торговли, так и для Сибирского морского пути.

Приобретенная мной опытность во время работы в балтийском и полярном льдах вполне подтверждает ту программу службы ледоколов, которую я наметил при моем первоначальном проекте. Я остаюсь при прежнем мнении, что морскую торговлю через сибирские реки можно вести только при посредстве ледоколов. Обстоятельства нынешнего года подтверждают мое мнение. В нынешнем году пароходы пошли, встретили лед в проливе, причем один из пароходов погиб, а остальные возвращаются обратно поврежденными. Все товаротправители понесут большие убытки вследствие того, что товар запоздает на целый год, а главный предприниматель Попам, вероятно, разорится. Для поддержания этого искусственного пути, который я считаю нерациональным в том виде, какой он имеет, наше правитель-

ство не жалело средств, лишаясь большей части пошлинного сбора с кирпичного чая. Полагаю, что жертвы правительства не менее одного миллиона рублей в год. Если отменить эти льготы и ежегодно ассигновывать часть этой суммы, то можно морское пароходство к сибирским рекам поставить на правильное основание, достигнув дешевого фрахта для вывоза сибирского сырья.

Вследствие всего изложенного я прошу разрешения вашего высокопревосходительства теперь же начать переговоры с заводом Армстронга о переделке носовой части, что же касается повреждения, то его заделать лишь настолько, чтобы можно было осенью начать работу в Балтийском море. Это завод сделает в две недели на свой счет, и с 1 ноября «Ермак» может быть в Петербурге для проводки судов в течение начала зимы. Круглую зиму коммерческая деятельность Петербургского порта подерживаться не может, ибо для этого нужны зимние пароходы, а их нет. В декабре «Ермак» совершенно освободится, а для помощи Ревелю или Риге он не нужен будет ранее конца февраля. Если с заводом сговориться теперь же, то он подготовит материал и все необходимое для переделки и в два месяца успеет ее окончить. Вполне уверен на основании виденного мной, что в переделанном виде «Ермак» в будущем году в полярных льдах будет иметь большой шанс на успех, что же касается Карского моря, то в нем льды одногодовальные, несравненно более слабые, чем льды Ледовитого океана.

Если этого письма недостаточно, чтобы убедить ваше высокопревосходительство в правильности моих рассуждений, или вам угодно выбрать иное решение, то позвольте мне приехать к вам для личных объяснений, тем более, что есть кое-что, о чем неудобно писать.

Во всяком случае о вашем решении не откажите меня уведомить.

По прибытии ледокола «Ермак» в Кронштадт вы спросили мое мнение о постройке второго полярного ледокола, и я тогда же имел честь вам доложить, что с этим делом следует повременить до испытания «Ермака». Если ожидалось, что «Ермак» может всюду пройти, то не было бы предположения о втором более сильном ледоколе. Было бы крайне желательно знать дальнейшие взгляды вашего высокопревосходительства по этому предмету.

Вместе с сим осмеливаюсь покорнейше просить ваше высокопревосходительство выдать всем служащим на ледоколе из остатков ассигнованных сумм награду за их труды в размере двухмесячного содержания. Люди работали все время без отдыха, все механизмы действовали исправно, и люди заслуживают поощрения за плавание в столь тяжелых и необыкновенных условиях. Если мы не будем поощрять людей, то мы не найдем хорошего экипажа для будущих плаваний.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 126, лл. 90—98. Черновик. Оpubл. в кн. Врангель Ф. Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк, ч. II, СПб, изд. Гл. мор. штаба, 1913, стр. 307—312.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ВИЦЕ-ПРЕДСЕДАТЕЛЮ
РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА П. П. СЕМЕНОВУ
С ПРОСЬБОЙ ОКАЗАТЬ СОДЕЙСТВИЕ В ПОПУЛЯРИЗАЦИИ
НАУЧНЫХ ОТКРЫТИЙ, СДЕЛАННЫХ ВО ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»**

6 сентября 1899 г.

Когда я впервые выступил с предложением построить ледокол для исследования Северного Ледовитого океана, вы отнеслись к нему с полным сочувствием и дали мне возможность публично защитить мою мысль, устроив чтение в весьма эффектной обстановке и пригласив многих влиятельных лиц, от которых мог зависеть успех дела. Ледокол построен, и была первая проба. Оказалось, что мысль моя о возможности силой машины прокладывать путь через полярные льды совершенно верна.

Эту мысль, как вы изволите помнить, оспаривали и многие ученые-практики, говоря, что полярные льды непоборимы и что ледокол будет бессилен в Ледовитом океане. Некоторые, как вы знаете, считали, что мысль моя даже несерьезна и не хотели отнестись к ней с тем вниманием, которого заслуживала важность возбужденного вопроса. Опыт вполне рассеял все сомнения и убедил в правильности моих взглядов. Ледокол «Ермак» прошел полярными льдами около 230 миль, встречая по временам льды толщиной до 14 фут и торосистые поля вышиной 18 фут и в глубину до 50—60 фут. Лишь в одном месте во время сжатия льда ледокол был задержан в своем следовании настолько, что в течение 4 часов прошел лишь две мили, в остальных же случаях, действуя малым ходом, он шел зигзагами со скоростью около 3 $\frac{1}{2}$ узлов, делая по прямому направлению около 2 $\frac{1}{2}$ миль в час. Результат прекрасный. Может быть, дальше от границы [льдов] следование ледокола будет не столь успешно, но во всяком случае он будет двигаться, и двигаться хорошо, останавливаясь и пережидая те часы, когда лед находится в периоде сжатия.

Дело ломки полярного льда — дело новое и небывалое. Никто никогда не пробовал ломать полярный лед, и было бы чудо, если бы, построив специально для этого дела судно, мы бы сразу нашли наилучшую комбинацию форм и машин. Принят был американский тип ледоколов с передним винтом, и в Балтийском море винт этот оказал большую пользу, но когда мы вступили в полярные льды, я тотчас же почувствовал, что передний винт задерживает ход, а потому вернулся обратно, снял винт и вторично пошел без винта. Также я при первом прикосновении ко льду почувствовал, что местные толчки, которые лед производит на корпус, очень сильны. Лед легко ломается в больших массах, но в точке прикосновения он оказывается весьма крепким. Поэтому я, вернувшись, не только снял передний винт, но и под-

крепил корпус. Последовавшая затем проба ледокола во льдах показала, что корпус, если достаточно подкреплён, выдерживает толчки о лёд при условии, чтобы линия корпуса шла наклонно и отжимала лёд книзу. Между тем форма судна, при которой можно поставить передний винт, требует в некоторых местах носовой части вертикальных линий — тут-то и произошло повреждение.

Значит ли это, что все дело не удалось, или не значит? По моему, дело удалось, но надо перестроить носовую часть согласно указаний опыта. Без опыта такое дело осуществить немислимо, а опыт возможен был лишь на самом деле.

Люди с широким взглядом на задачи географии, зная из многочисленных опытов, как трудны все шаги в Ледовитом океане, радуются успеху, достигнутому «Ермаком», и сердечно меня приветствуют. На съезде British Association все радовались успеху науки, и явилась мысль, что предполагающаяся антарктическая экспедиция должна идти на ледоколе. Sir John Murray просил меня составить проект ледокола для антарктической экспедиции. Опыт прошлого года с бельгийской экспедицией подтвердил, что без ледокола нельзя сделать то, что хочешь, а приходится удивляться случайными плаваниями в зависимости от того, куда понесет лёд.

В то время как английские ученые приветствуют меня с успехом, наши газеты делают все возможное, чтобы возбудить против меня общественное мнение, и я боюсь, что мне не дадут докончить дело.

Прошу вас, высокочтимый Петр Петрович, помочь мне еще один раз, устроив для меня лекцию в возможно более широкой обстановке. У меня есть собранный достаточно богатый научный материал, есть множество фотографических снимков льда и «Ермака» в нем и есть несколько кинематографических снимков, представляющих, как «Ермак» идет сквозь полярные льды и разбивает торосы. Мне нужно опять расположить к себе общественное мнение и заручиться общим сочувствием для окончания начатого дела.

На Берлинском конгрессе, вероятно, будут интересоваться плаванием «Ермака», и потому Sir John Murray советовал мне поехать туда или, по крайней мере, дать ему небольшую записку о плавании «Ермака». Я составил такую записку на русском и немецком языках и посылаю ее при сем вам. Если почему-либо вам неудобно сделать известным эту записку, то Sir John Murray, как член океанографической секции, с удовольствием это сделает. В записке своей я даю выводы относительно температуры и удельного веса морской воды на двух станциях, ибо цифры эти дают ответ на возбужденный теперь вопрос о существовании подводного порога между гренландским берегом и Шпицбергенем.

Покорнейше прошу ваше высокопревосходительство не отказывать уведомить меня (45, Louvaine Place, Newcastle of Tyne), могу ли я рассчитывать на поддержку Географического общества, от которой я пишу вам в настоящем письме.

Пользуюсь настоящим случаем, чтобы засвидетельствовать вашему высокопревосходительству глубочайшее уважение и преданность.

Покорнейший слуга С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 77, лл. 121—127.
Подлинник в копировальной книге.

№ 196

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. Ф. ВРАНГЕЛЮ
О ПОПЫТКАХ КОМИССИИ БИРИЛЕВА ДОКАЗАТЬ
НЕВОЗМОЖНОСТЬ ДАЛЬНЕЙШИХ ПЛАВАНИЙ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» В АРКТИКЕ**

15 сентября 1899 г.

Многоуважаемый барон Фердинанд Фердинандович.

Благодарю вас за книгу Вейпрехта и известие о сочувствии Рыкачева. Бирилев здесь; как можно бы представить, он с комиссией ищут доказательств, что ледокол не следует посылать в Ледовитый океан. От такой комиссии ничего другого нельзя было ждать. Бирилев писал против ледокола в газетах и все время высказывался против него в комиссиях. Конкевич писал против ледокола в газетах и все время работал против него. Инженеры приглашены ими, следовательно, единомышленники. Я телеграфировал Витте, что прошу его разрешить временно исправить ледокол за счет завода, начать проводку судов в С.-Петербургский порт. В январе ледокол освободится, тогда его [можно] перестроить, причем я предложил собрать деньги на перестройку носа лекциями.

У меня чудные кинематографические снимки, в особенности один, в котором ледокол выскакивает на 9,4 фута из воды. Вы видели «Ермак» в невыгодных условиях, надо посмотреть его в Ледовитом океане. Эти огромные глыбы, одни падают, другие всплывают, третьи трескаются. Центром сбора денег я избрал Невский яхт-клуб. Великий князь Александр Михайлович согласился.

Душевный привет.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 2, лл. 97—98. Автограф.

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА Ф. Ф. ВРАНГЕЛЮ
О ПРИЧИНАХ АВАРИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

29 сентября 1899 г.

Глубокоуважаемый барон Фердинанд Фердинандович.

Получил ваше длинное письмо из Берлина и радуюсь, что в лице принца Монакского приобрел доброжелателя. Я ему подарил шкуру белого медведя. Если б всегда так легко можно было покупать друзей. У меня есть еще 3 шкуры. Но шутки в сторону. Он большой работник по океанографии. Иметь такого друга приятно. Меня пригласили прочесть лекции в Манчестере, Ливерпуле и Эдинбурге. Мне, однако, хотелось начать с Лондонского географического общества, но сегодня получил письмо от секретаря, что меня приглашают на первое их заседание 1/13 ноября, и отказался, ибо буду в Петербурге. Я им послал статью. Я могу почти то же послать вам и дать карту пути и места вновь открытой земли. Сообщите, куда вам послать, и я тотчас же вышлю. Там есть все требуемые вами сведения. Вы пишете, что надо сперва убедить людей компетентных, но это сделать крайне трудно. Тем не менее, когда я первый раз увижу П. П. Семенова и он мне скажет, что Географическое общество не может устроить мне большой публичной лекции, то я попрошу его собрать под своим председательством Совет, и пусть он, Совет, со мной поговорит хорошенько. Пусть они меня выслушают. Вы пишете, что я не люблю сознаваться в своих ошибках. Боюсь, что это, к сожалению, не так. Говорю, к сожалению, ибо эта откровенность мне теперь повредила. Помните, при издании книги «Витязь» и Тихий океан» я в начале поместил все замечания лиц, несогласных со мной, и все указания, которые мне сделали разные лица. Обыкновенно автор умалчивает о противных мнениях, если их нельзя разбить фактами, а если кто ему поможет чем, то чаще он об этом не упоминает. Нансен с кристаллической душой перечислил в своей книге всех, кто ошибочно думал, что он не пройдет, а о моем письме, в котором я советовал послать ему помощь на Землю Франца-Иосифа, ни гу-гу. Моя откровенность в моих ошибках продиктовала мне по приходе в Ньюкастль послать телеграмму, что получил пробоину. Наказание за откровенность тотчас же последовало, ибо на второй день получил телеграмму самого Витте: «Пожалуйста, оставайтесь в Ньюкастле до прибытия комиссии».

Мне бы послать телеграмму: «Ермак» отлично разбивает лед, подробности везу лично». Это было бы подло, но умно, потому что моей телеграммой я дал моим врагам случай организовать комиссию, и теперь еще вопрос, как я с ней рассчитаюсь. Комиссия со мной не совещалась, и ее постановлений я не знаю, но, вероятно, они очень неместны для меня и «Ермака».

Теперь вернемся к этому индивидууму, С. О. Макарову, который так много делает ошибок. Посмотрим, в чем ошибка в настоящем деле. Он возымел мысль, что ледоколом можно разбивать полярные льды,— это подтвердилось. Для проектирования корабля он собрал самых компетентных лиц и пригласил Свердрупа. Не было ни одного замечания в комиссии, клонившегося к большей крепости корпуса, которым он пренебрег бы. Помните, Афанасьев просил поставить в носу 3 винта. Слава богу, я отстоял один. Кутейников хотел поставить борта более прямо, а не на 20°, ибо боялся качки. Рунеберг тоже прямо. Я отстоял 20° и т. д. Никто не говорил: сделайте то-то для крепости, и чтобы я этим пренебрег. Мы выбрали 3 завода, самых авторитетных, и я устроил, что представители заводов могли беседовать с Свердрупом, единственным человеком, который лично ломал полярные льды. Все это мудро, и тут нет ошибок. Приняли передний винт, ибо он всеми признавался, как последнее слово науки. До меня его приняли для байкальского ледокола и гангевского. Считалось, что солоноводный лед слабее пресного. При заключении контракта я вменил в обязанность заводу полную ответственность за крепость, а на себя взял способность ломки льда. Это не ошибка. Затем я наблюдал за постройкой, и многое в корпусе улучшено по моему предложению, но по отношению к корпусу я держал себя так осторожно, что они никак не могут свалить вину на меня и по сию минуту платят за все исправления. Правительством не дано ни копейки на исправления.

При постройке я хотел иметь у дела одного выдающегося океанографа, зная, что он посмотрит на дело шире меня и со стороны во многом предусмотрит, что от меня может ускользнуть. Это не ошибка. Не моя вина, что это не состоялось. В сущности, я спрашиваю, в чем ошибка. Лед оказался крепче, чем мы думали, но я не пророк, чтобы предсказывать события и в точности предугадать, какую крепость нужно противопоставить полярному льду и как он будет проявлять свою разрушительную силу.

Пишу вам обо всем этом. Помогите мне отыскать, в чем моя ошибка, и я охотно объявляю ее публично в своей книге¹. Мне это доставит удовольствие. Если вы просмотрите мою книгу «Витязь» и Тихий океан», то вы там найдете откровенное перечисление всех моих ошибок (не замечали NN ареометров, не замечали время спуска бат[ометров] и т. д.). Я не помню, чтобы кто-нибудь столь публично сознавался в своих ошибках.

Не могу же я признать ошибкой идею вспомогательных машин, ибо опыт показал, что при них получается огромная экономия в топливе. Исполнение же их, способ разобложения валов и пр. несовершенны, но кто этот чудодей, который сразу дает самые совершенные образцы, и нельзя же упрекать Фульт-

¹ Макаров имеет в виду книгу «Ермак» во льдах», над рукописью которой он начал работать сразу же после возвращения из плавания.

тона, что он не построил сразу пароход, подобный «Oceanic». Завод сделал кессон для исправления нашего носа, подвел и снял, ибо оказался слаб, при этом главный инженер мне сказал: «Очевидно, мы еще не привыкли к таким работам...»¹

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 2, лл. 112—119. Автограф. Частично опубл. в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики», М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943, стр. 226—227.

№ 198

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ О НЕПРАВИЛЬНЫХ ДЕЙСТВИЯХ КОМИССИИ БИРИЛЕВА ПРИ ОСМОТРЕ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

2 октября 1899 г.
Конфиденциально

Ваше высокопревосходительство, милостивый государь
Сергей Юльевич!

Получив телеграмму вашего высокопревосходительства о приезде специальной комиссии и о вашем желании, чтобы я дождался ее, я исполнил ваше желание в точности, и, хотя меня не оповестили о задаче комиссии, я по приезде контр-адмирала Бирилева с остальными членами оказал им полное содействие: лично провел на завод Армстронга, достал рабочие чертежи для просмотра, привез на ледокол и приказал дать им все, что они пожелают.

Комиссия, вероятно, окончила свои действия, ибо недавно я посылал спросить в гостинице, тут ли они, и оказалось, что их здесь нет.

Ни на одно заседание комиссии я приглашен не был, и при мне ни председатель, ни члены комиссии не высказывались, без меня же председатель несколько раз позволил себе громко делать критические замечания о ледоколе. Его примеру следовали некоторые из членов комиссии. Комиссия расспрашивала служащих о том, насколько мы были подготовлены к зимовке, о составе ученого штаба, расходе угля в камбузе, о паровом отоплении и прочем.

Все это имело вид инспекции ледокола и совершенно не относилось к обязанностям комиссии, указанным в пункте письма вашего высокопревосходительства к председателю, который, вероятно, руководствовался представленным в письме вашего превосходительства правом «в зависимости от обстоятельств вносить в приведенную программу работ комиссии изменения, какие председатель найдет полезным по своему усмотрению».

Так как комиссия меня в свои заседания не приглашала, то ей совершенно неизвестны те мотивы, которые разъясняют как

¹ Далее опущен текст письма, относящийся к предполагаемому переводу на немецкий язык задуманной Макаровым книги.

существующие устройства на корабле, так и их цель. Я не думаю, чтобы такие действия ее были согласны с взглядами вашего высокопревосходительства.

Из действий комиссии не видно, чтобы от нее можно ожидать беспристрастного отзыва о ледоколе, скорее ввиду состава ее можно ожидать обратное.

Главный член комиссии г. Конкевич, как известно вашему высокопревосходительству, безусловно, не сочувствовал постройке ледокола, этого не скрывал и всеми силами противодействовал мне. Когда я перед заказом ледокола просил назначить известного знатока полярных плаваний барона Врангеля наблюдать за постройкой, г. Конкевич был против этого. В письме вашего высокопревосходительства, уполномочивавшего меня заключить контракт, он к составленному мной тексту добавил, что при несоблюдении условия осадки ледокола ввести гарантией неприем его в казну. Непринятие подобного судна, которое никуда продать нельзя, разорило бы завод, и ему не оставалось ничего другого, как утоньшить части корпуса, что и было до некоторой степени причиной повреждения. Я лично совершенно не придавал осадке такого значения, что и доказал, вошедши в первый раз в Петербург с 700 тонн угля, а не с 300, как было условлено в контракте. Во все время постройки г. Конкевич тормозил дело, и я неоднократно на него жаловался директору департамента торговли и мануфактур. На мои бумаги не отвечалось, и даже печатание моего отчета об осмотре пути на Енисей, как ваше высокопревосходительство помните, было им исполнено после того, что вы об этом повторили приказание в третий раз.

Председатель комиссии контр-адмирал Бирилев был на совещании о постройке ледокола и категорически высказывался против постройки. В декабре минувшего года он в «С.-Петербургских ведомостях» поместил письмо, в котором отрицал пользу ледокола для Петербурга в коммерческом отношении, а нынешним летом поместил в газетах письмо, в котором похвально отзывался о г. Конкевиче, так что, вероятно, они между собой солидарны.

Корабельный инженер Скворцов строил броненосец «Адмирал Ушаков» и, должно быть, по сию минуту не может забыть, что при моей пробе переборок этого броненосца они оказались очень несовершенны, равно как и водоотливная система его.

Механик Якобсон служил старшим механиком с контр-адмиралом Бирилевым, когда он командовал крейсером «Минин».

Делопроизводитель — сын контр-адмирала Бирилева.

Из вышеперечисленного видно, что комиссия по своему составу не могла быть беспристрастной, а так как, кроме того, председатель не нашел полезным, чтобы комиссия ознакомилась с моими взглядами и доводами, то мнение ее неизбежно должно быть односторонним.

Я лично ничего не имел против назначения комиссии вообще,

но в таком составе она мне была тяжела, хотя я ей этого ничем не показал. Действия комиссии задевали мое самолюбие, а заключения ее, как односторонние, могут иметь пагубные последствия для дела. Буду крайне благодарен вашему высокопревосходительству, если вам угодно будет приказать препроводить ко мне весь отчет этой комиссии для того, чтобы я мог ознакомиться с ним и иметь возможность дать свои объяснения¹.

Зная широкие взгляды вашего высокопревосходительства и умение ценить работу, я не допускаю мысли, что последствием моих двухлетних трудов и приложенных к делу знаний и энергии я буду поставлен в столь неприятное положение. Убежден вполне, что настоящее направление дела есть результат постоянных неправильных толкований разных лиц, которые по этому поводу докладывают вашему высокопревосходительству. Все мои соображения вполне подтвердились: проход к Петербургу зимой оказался возможным, полярный лед поборим и плавание к Енисею без ледокола невозможно.

Постройка же полярного ледокола не имела прецедента; опыт показал, что такое полярный лед, и будет жаль, если мы не доведем дело до конца, и нашим опытом воспользуются не мы, а иностранцы, уже обратившиеся ко мне с просьбой составить проект ледокола для антарктических исследований.

Также ко мне обратился английский ученый Вгисе с просьбой разрешить ему организовать экспедицию для исследования той земли, которую мы видели, и, вероятно, для поднятия на ней английского флага. Об этом я написал П. М. Романову.

Завод Армстронга на свой счет ставит добавочное крепление на «Ермаке», и я надеюсь, что к заморозкам он будет готов начать свою службу по проводке судов в С.-Петербург.

По моему мнению, следует: 1) не останавливаться перед первым затруднением; 2) изъять дело из рук гг. Конкевича, Нольде и Мурманского пароходства и передать Обществу пароходства и торговли, Невскому яхт-клубу или иным доброжелательным людям; 3) по приезде моем в Петербург прочесть лекцию в блестящей обстановке, так чтобы аудитория стоила того, чтобы ей показать снятые нами кинематографические виды ломки полярного льда; 4) осенью помочь Петербургскому порту; 5) зимой перестроить нос ледокола; 6) весной помочь Ревелю, Риге, а потом Петербургу и 7) летом с достаточной уверенностью пойти открывать новые земли и страны в Ледовитом океане.

¹ Как и предполагал С. О. Макаров, комиссия Бирилева в своем заключении (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26441, лл. 6—12) сделала следующий общий вывод: «Ледокол «Ермак» как судно, назначенное для борьбы с полярными льдами, непригодно по общей слабости корпуса и по полной своей неспособленности к этого рода деятельности».

С. О. Макаров составил подробный отзыв на все замечания комиссии и неопровержимо доказал, что ледокол вполне пригоден для плавания в Арктике, а выводы комиссии неверны и в основных пунктах в целом ошибочны (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 158, лл. 1—4).

Покорнейше прошу ваше высокопревосходительство принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

Покорнейший слуга С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 77, лл. 219—230. Подлинник в копировальной книге. Частично опубликовано в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики». М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943, стр. 227—228.

№ 199

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
О РЕМОНТЕ «ЕРМАКА» И СВОЕМ УЧАСТИИ
В ЕГО ПРОЕКТИРОВАНИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ

[Октября 1899 г.]
Ньюкастль на Тайне

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

Получил ваше письмо¹. Вам, кажется, представляется, что я, не будучи знаком ни с полярными льдами, ни с кораблестроением, предпринял постройку ледокола, причем не посоветовался даже с кораблестроителями, и что теперь, увидав, что такое полярные льды, я советуюсь с инженерами, как мне поступить, и что это будет стоить дорого.

Желая, чтобы вы были осведомлены об истине, пишу вам следующее — завод взялся построить ледокол, который выдерживал бы удары в полярный лед, и подписал контракт, что он исправляет повреждения и ставит добавочные подкрепления за свой счет.

Я, разумеется, просматривал чертежи, и на ледоколе многое мое, но крепость корпуса находится на их ответственности, и решающее слово я оставлял за ними. Поэтому они не оспаривают своей обязанности подкреплять и действительно подкрепляют.

Приезжавшая русская комиссия вопроса о подкреплениях не разбирала.

Завод не брал на себя никакой ответственности за то, что ледокол будет разламывать лед, это было целиком на моей ответственности, и разломка полярного льда оказалась даже легче, чем я думал...²

С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

¹ Имеется в виду письмо М. А. Рыкачева от 20—23 сентября 1899 г.— см. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 47, лл. 15—16.

² Далее опущены обычные выражения вежливости, употреблявшиеся в конце письма.

№ 200

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. СЕМЕНОВУ
С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ОБСУДИТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ
ПЕРВЫХ ПЛАВАНИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
К ШПИЦБЕРГЕНУ

26 октября 1899 г.
Кронштадт

Милостивый государь Петр Петрович.

Как ваше высокопревосходительство помните, императорское Географическое общество оказало мне большую поддержку, устроив публичное чтение об исследовании Ледовитого океана при посредстве ледоколов. Чтение это дало первоначальный толчок делу, и я считаю своим нравственным долгом сделать все возможное, чтобы Географическое общество не сожалело об этом. Между тем в последнее время появилось много газетных известий, представляющих дело в искаженном виде, я бы желал рассеять те сомнения, которые могли явиться даже у людей, вполне расположенных к делу. Лучший способ для этого был бы живой обмен мыслей с Советом Общества и некоторыми лицами, наиболее заинтересованными в деле, как то М. А. Рыкачев, барон Врангель, А. И. Воейков и А. И. Вилькицкий.

Буду очень благодарен вашему высокопревосходительству, если вы поможете мне переговорить с этими лицами, и прошу вас верить моему глубочайшему уважению и преданности.

Покорнейший слуга С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 77, лл. 265—266.
Автограф в копировальной книге.

№ 201

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО
МОРСКОГО ШТАБА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ
ПО ПОВОДУ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕКЦИИ «О ВЛИЯНИИ
ЛЕДОКОЛОВ НА ВОЕННО-МОРСКИЕ ОПЕРАЦИИ»

21 ноября 1899 г.

Милостивый государь Федор Карлович.

В дополнение к моей телеграмме¹ о желании моем сделать сообщение имею честь уведомить ваше превосходительство, что сообщение будет озаглавлено: «О влиянии ледоколов на военно-морские операции».

Местом чтения я избрал зал Собрания армии и флота, ибо обещал «Обществу ревнителей военно-морских знаний», что первое сообщение сделаю у них.

¹ Документ не публикуется — см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17060, л. 251.

По сообщению я расскажу, что такое ледокол и каковы бывают ледяные покровы. Затем я постараюсь выяснить, какие операции возможны при ледяном покрове, какие нет; можно ли пользоваться минами, можно ли высаживать десант и прочее. Вообще я коснусь вопроса о зимней войне на море.

Говоря о ледоколах, я не могу обойти молчанием «Ермак» и его последнее плавание в полярных льдах.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана:

«Его высочество¹ разрешил, о чем мной сообщено его превосходительству С. О. Макарову.

Ф. Авелан»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17060, л. 261. Автограф.

№ 202

СТАТЬЯ ИЗ ГАЗЕТЫ «РОССИЯ» О ПОМОЩИ, ОКАЗАННОЙ ЛЕДОКОЛОМ «ЕРМАК» БРОНЕНОСЦУ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ «ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ АПРАКСИН»²

22 ноября 1899 г.³

«Ермак» у Голланда⁴

14 ноября вечером, как раз в то время, когда «Ермак» должен был оказать содействие и вывести 12 запоздавших пароходов из Петербурга, пришло известие, что у Голланда (от Кронштадта 140 верст посредине Финского залива) в снежную пургу и при сильном попутном ветре в ночь на 13 ноября, не видя маяков от самого Кронштадта, выскочил на камни броненосец «Генерал-адмирал Апраксин».

На следующий день было получено от главного командира Кронштадтского порта приказание согласно данному министром финансов разрешению идти на помощь бедствующему броненосцу, приняв к себе водолазов, необходимых для осмотра поврежденных броненосца и других подводных работ.

Приняв водолазов, мы тронулись около 5 часов в путь.

16-го числа, утром, с рассветом, подошли к месту крушения и увидели по соседству с «Апраксиным» броненосец «Полтава» и спасательный пароход «Метеор».

Работа кипела у нас: собрали спасательные шланги и готовили спасательную помпу. К постановке на якорь мы уже были

¹ То есть генерал-адмирал в. кн. Алексей Александрович.

² 5 ноября 1899 г. «Ермак» возвратился из Англии.

³ Дата опубликования статьи.

⁴ Заголовок статьи.

во всеоружии и могли бы с успехом откачивать воду из броненосца.

После полудня, когда стихло, с броненосца потянулась к нам вереница шлюпок за провизией и с вещами с броненосца. Благодаря большим трюмам, кранам и годовому запасу провизии мы к 4 часам дня отпустили на «Апраксин» около 6000 порций консервов, обеспечив экипаж его провизией на 3 недели, кроме того, сейчас же выпекли 10 пуд. белого хлеба.

В то же время погрузили всю мелкую скорострельную артиллерию (24 пушки), мины, порох, боевые фонари, парусиновые вещи и много ценных приборов по минной и артиллерийской частям.

Принятый груз, пожалуй, составит около 1,2 стоимости «Ермака»!

Ночью готовили в нашей мастерской бур и сверла для сверления камня и на следующий день снабдили спасательные пароходы капсулями для взрыва динамитных патронов.

Все это удалось сделать скоро и хорошо благодаря огромным трюмам, кранам — 6 кранов, допускающих одновременный подъем в 1240 пуд., и чудной мастерской, имеющейся на «Ермаке».

На следующий день утром мы подошли сначала к «Полтаве», приняли от нее толстые стальные буксиры и стали на якорь подле «Апраксина».

К полудню буксиры были поданы, и мы были готовы к стягиванию броненосца, но засвежевший ветер и неоконченные подготовительные работы заставили нас выпустить буксиры в ожидании готовности броненосца к стягиванию и окончания работ по заделке пробоины.

Нравственное влияние прихода «Ермака» настолько велико, что когда спасательные пароходы узнали, что мы, может быть, уйдем в Петербург, то откровенно сказали, что вся надежда их была на «Ермака».

Видя броненосец «Апраксин» в беспомощном положении, мы задали себе невольно вопрос, что бы мы сделали в случае такой катастрофы?

Вопрос решился очень просто, а именно — накачали бы воду в кормовые отсеки, перегрузили бы все тяжести и уголь в кормовые трюмы, подняли бы таким образом нос на 5 фут., сев хормою от 28 до 30 фут; своей машиной снялись с мели, выкачали воду из кормовых отделений и спокойно вернулись бы в Кронштадт, где, не входя в док, ожидали бы зимней работы во льдах, невзирая на пробоину в несколько квадратных фут!

Жаль, что министерство финансов, а не Морское, имеет в своем распоряжении корабль, годный и для спасательных целей, и для вывода из Кронштадта во всякое время судов военного флота.

«Россия», 1899, 22 ноября.

**ПИСЬМО ЗАВЕДУЮЩЕГО ОПЫТОВЫМ БАССЕЙНОМ
КАПИТАНА А. Н. КРЫЛОВА С. О. МАКАРОВУ
О ПОДГОТОВКЕ ИСПЫТАНИЯ МОДЕЛЕЙ «ЕРМАКА»
И ДРУГИХ КОРАБЛЕЙ В ОПЫТОВОМ БАССЕЙНЕ**

12 января 1900 г.

Ваше превосходительство Степан Осипович!

Когда я являлся к великому князю генерал-адмиралу по случаю назначения меня на должность заведующего бассейном, то его высочество передал мне, что государь император изволил изъявить желание посетить бассейн.

В бассейне находятся на хранении модели «Виктории», «Кампердауна» и «Ермака», принадлежащие вашему превосходительству и построенные по изобретенной вами системе, дающей возможность испытывать и изучать такое первостепенной важности качество корабля, как непотопляемость и остойчивость при повреждениях, а на «Ермаке», сверх того, и погашения качки.

Мне представляется, что такое изучение составит в будущем также одну из задач бассейна, но я не смею без разрешения и указаний вашего превосходительства, как автора этой методы и собственника моделей, приступить к подготовке их к демонстрации, которую признаю, однако, чрезвычайно желательной ввиду самой важности этого дела, поэтому я осмеливаюсь просить указаний вашего превосходительства относительно того, как мне в данном случае поступить, в особенности ввиду не вполне исправного состояния этих моделей.

С глубочайшим уважением и искренней преданностью имею честь быть вашего превосходительства покорнейший слуга

А. Крылов

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 47, лл. 62—63. Автограф.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА А. Н. КРЫЛОВУ О ПРОВЕДЕНИИ
ОПЫТОВ С МОДЕЛЬЮ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
В ОПЫТОВОМ БАССЕЙНЕ**

23 января 1900 г.
Кронштадт

Многоуважаемый Алексей Николаевич.

Я получил ваше письмо от 12 января¹ и, во-первых, поздравляю вас с новым назначением, а бассейн с предстоящим ему деловым периодом его деятельности. Вы в это новое дело внесете правильное основание, и работы бассейна потеряют их текущий случайный характер.

¹ См. документ № 203.

С обоими моделями «Виктории» и «Ермака» вы можете делать все, что вы хотите. Модель «Виктории» казенная, т. е. принадлежит бассейну, модель «Ермака» — моя. Если модель «Виктории» нуждается в починке, то это следует сделать на казенный счет, если модель «Ермака» неисправна, а починка на казенный счет невозможна, то расходы по починке я принимаю на себя. Благоволите распорядиться и сообщить, сколько надо заплатить.

Что касается опытов с этими моделями, то г. Смирнов уже сделал некоторые опыты по непотопляемости «Ермака». Я был бы очень рад получить те данные, которые он собрал, и те выводы, к которым он пришел.

Кроме этого, я хотел бы с моделью ледокола «Ермак» сделать опыт для выяснения, какое давление претерпевает форштевень при взбегании его на лед. Модель дает данные для статического давления. Надо первоначально нагрузкой привести модель к углублению 25 дм на ровный киль. Потом надо сделать спуск на носовую часть и на динамометре поднимать ее, пока строп не придет на уровень воды.

Напряжение динамометра показывает, какому вертикальному давлению подвергается край льдины, когда ледокол покоится на нем, находясь вследствие некоторой посторонней причины в состоянии покоя. При этом заметить углубление носа, кормы и середины.

Сделать то же на двух других точках, чтобы разом вычертить кривую, приводя данные к величине возвышения верхней кромки форштевня.

Желательно получить такую таблицу

Возвышения носа	Углубление форштевня	Углубление ахтерштевня	Перемена	Вертикальное давление на лед
2'				
4'				
6'				
8'				
10'				

Если предположим, что судно набежало на лед, то это будет давление в момент остановки и раньше, чем судно начнет двигаться назад.

В Лед[овитом] океане нос «Ермака» поднимался иногда на 8 фут, это снято в кинематограмме.

Кроме этого, делайте какие угодно опыты. Я теперь оканчиваю книгу о плавании «Ермака» в балтийских и полярных льдах и был бы рад поместить эти опыты.

Желаю вам полного успеха во всем, прошу верить моему глубокому уважению.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, лл. 34—37. Автограф в копировальной книге.

№ 205

**ТЕЛЕГРАММА Ф. К. АВЕЛАНА М. П. ВАСИЛЬЕВУ¹
ОБ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ РЫБАКАМ ***

24 января 1900 г.
9 час. утра

Около Лавенсари оторвало льдину с 50 рыбаками. Окажите немедленно содействие спасению этих людей.

Авелан

ЦГАВМФ, ф. 421, минная часть, 1898 г., д. 53, ч. 1, л. 142. Копия.

№ 206

**РАДИОГРАММА ЗАВЕДУЮЩЕГО РАДИОСТАНЦИЕЙ НА КОТКЕ
ЛЕЙТЕНАНТА А. А. РЕММЕРТА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ МОРСКОГО
ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ И. М. ДИКОВУ
О ВЫХОДЕ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» ДЛЯ СПАСЕНИЯ РЫБАКОВ**

25 января 1900 г.
4 час. 10 мин.

«Ермак» ушел за рыбаками [в] 4 утра. Телеграммы великого князя Александра Михайловича [№№] 181, 186 Дурново переданы. Телеграфируем немедленно. Обременение большим числом телеграмм преждевременно.

Реммерт

ЦГАВМФ, ф. 421, минная часть, 1898 г., д. 53, ч. 1, л. 120 Копия. Опул. в сборнике «Изобретение радио А. С. Поповым». М.—Л., издательство Академии наук, 1945, стр. 139.

№ 207

**ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА С Ю. ВИТЕ
ОБ УХОДЕ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» НА ПОМОЩЬ РЫБАКАМ,
УНЕСЕННЫМ НА ЛЬДИНЕ В МОРЕ**

26 января 1900 г.

Изобретатель телеграфирования без проводов профессор Попов телеграфирует с острова Котка, что им принята телеграмма без проволок с острова Гогланд следующего содержания

¹ Передана по радио.

ния: «Камень передний удален, «Ермак» ушел [в] 4 часа утра за 50 рыбаками, унесенными на льдине от острова Лавенсари».

Макаров

ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 998, л. 138. Телеграфный бланк.

№ 208

ИЗ ТЕЛЕГРАММЫ С. О. МАКАРОВА А. Н. КРЫЛОВУ
О ПРИГЛАШЕНИИ ПРОФЕССОРА Н. Е. ЖУКОВСКОГО
ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ЭКСПЕДИЦИИ НА «ЕРМАКЕ»

29 января 1900 г.

...Профессора Жуковского охотно приглашу на «Ермак», как только он пойдет, и поручу командиру его снестись непосредственно с профессором.

Макаров

Архив АН СССР, ф. 759, оп. 3, д. 158, л. 5.
Телеграфный бланк.

№ 209

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. П. ВАСИЛЬЕВУ
ОБ ОЦЕНКЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

1 февраля [1900 г.]
Кронштадт

Глубокоуважаемый Михаил Петрович.

Ваша работа с «Ермаком» составляет «Ермаку» добрую славу, и мне крайне радостно слышать от всех самые лучшие отзывы. Залевский говорит, что когда вы проводили («Адмирала Нахимова»), то управлялись бесподобно*. Когда Рождественский пришел к Витте просить «Ермак», то он сказал с гордостью: «Кто бы теперь спас людей, унесенных в море?» Это все мне рассказывал Авелан. Рождественский при начале постройки ледокола был против этого. Все время говорил моей жене, чтобы она отсоветовала мне это дело. Как он будет относиться к ледоколу, я не знаю. Он человек вообще неверный и крайне изменчивый. Ни в какие разговоры о «Ермаке» я с ним не входил и, разумеется, о времени вашего отпуска не беседовал. Я бы давно отпустил Шульца, но лекция все откладывается, еще вчера государь сказал при докладе, что он известит за несколько дней¹.

¹ Речь идет о готовившейся Макаровым лекции в присутствии Николая II.

Относительно ваших действий как по отношению к судну, так и по отношению к команде я по-прежнему вам вполне доверяю и всегда вас поддержу. Еремеева и другого послали к вам потому, что они оба показали ваши хорошие аттестации и плакали, что есть нечего. Выгоните их, и дело с концом. Я завтра же pošлю вам большое официальное письмо. Берегите ваше здоровье и верьте искреннему уважению.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 135, лл. 9—10, Автограф.

№ 210

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА А. Н. КРЫЛОВУ
С ПРОСЬБОЙ ОКАЗАТЬ ПОМОЩЬ ПРИ ОБРАБОТКЕ
ПОЛУЧЕННЫХ ВО ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ НА «ЕРМАКЕ»
ОПЫТНЫХ ДАННЫХ О КРЕПОСТИ ЛЬДА

14 марта 1900 г.
Кронштадт

Многоуважаемый Алексей Николаевич

Пожалуйста, помогите разобраться. Дело в том, что во время плавания в Ледовитом океане мы делали различные исследования над льдом. Между прочим, мы испытывали его крепость. Вычисления сделаны астрономом Кудрявцевым в произвольных цифрах, и потому получились величины, сравнимые между собою, но мало сравнимые с величиною крепости других материалов. Мне решительно некогда подсесть к этому делу, и, притом же, я себе не вполне верю. Не можете ли вы подыскать такой коэффициент, которым можно было бы величины *W* привести к табличным величинам, имеемым относительно других материалов, и таким образом определить место, которое занимает лед в строительном отношении в сравнении с другими материалами.

Если вам некогда приняться за работу, то, пожалуйста, откажите.

Я с нетерпением жду вашей лекции и надеюсь, что она соберет то немногое число офицеров, которое находится теперь в Кронштадте¹.

Посылаю вам те листки, в которых заключаются величины *W*.

С глубочайшим уважением

С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 759, оп. 3, д. 158, л. 9.
Автограф.

¹ 20 марта 1900 г. в зале Кронштадтского морского собрания А. Н. Крылов прочел лекцию «Опытный судостроительный бассейн и его задачи» («Об испытаниях моделей судов»), в которой ставил вопрос о необходимости проведения прогрессивных испытаний судов и параллельно их моделей.

№ 211

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ
ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПРОГРАММЫ ИССЛЕДОВАНИЯ
КАРСКОГО МОРЯ И МАТОЧКИНА ШАРА

6 апреля 1900 г.

Ваше высокопревосходительство, милостивый государь Сергей Юльевич.

По возвращении моем из командировки по осмотру морского пути на реки Обь и Енисей в 1897 г. ваше высокопревосходительство на основании моего отчета возбудили вопрос о продолжении оных работ в Карском море. Тогда же были ассигнованы средства и на основании моей записки намечена программа, утвержденная вслед за сим Комитетом по постройке Сибирской железной дороги. Согласно этой программы исследование Маточкина Шара поставлено позднее исследования Карских ворот, между тем, если Югорский Шар загроможден льдами, то и Карские ворота не свободны, тогда как в Маточкином Шаре в таком случае можно надеяться на более свободное от льдов плавание. В нынешнем году, как вашему высокопревосходительству известно, пароходы, отправившиеся в Югорский Шар, из льдов не выходили, тогда как в Маточкином Шаре художнику Борису не представилось особых трудностей совершить плавание, и он даже видел Карское море свободным от льда.

На основании сказанного выше я полагал бы полезным переменить последовательность работ в этих местах, поставив исследование Маточкина Шара вперед исследования Карских ворот. О чем на благоусмотрение вашего высокопревосходительства представляю, на случай если вы признаете полезным снести с управляющим Морским министерством по вышеобозначенному вопросу.

Прошу ваше высокопревосходительство принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, лл. 143—144.
Подлинник в копировальной книге.

№ 212

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. Н. КРЫЛОВУ
С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ПОМЕСТИТЬ В КНИГЕ «ЕРМАК» ВО ЛЬДАХ»
ЕГО ОТЧЕТ О НАБЛЮДЕНИЯХ ЗА КРЕПОСТЬЮ ЛЬДА
И ЕГО СОПРОТИВЛЕНИЕМ ДВИЖЕНИЮ ЛЕДОКОЛА

8 апреля 1900 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Алексей Николаевич

1) Письмо ваше со всеми вложенными чертежами я получил и приношу вам мою сердечную благодарность за труды и весьма ценные выводы.

2) С кинематографа я сделал несколько видов и помещаю их в книгу, которую издаю...¹

4) Что вы думаете делать с вашей работой? Надо бы все, что вы сделали, приготовить к изданию. Также ваши наблюдения на «Ермаке». Если вы уже все это куда-нибудь обещали, то я ничего не могу изменить. Если же нет, то не пожелаете ли передать это в виде приложения к моей книге. Я могу предложить вам за каждые 3000 букв (16 стр. «Морск[ого] сборника неофициального отдела) 40 руб. Затем я могу дать вам бесплатно 100 экземпляров собственной вашей статьи. Чертежи должны быть приготовлены в таком формате, чтобы были компактны для печати, и если это вызовет расходы, то я согласен на это. Статья будет за вашей подписью. В случае вашего согласия я пошлю вам все ваши письма и чертежи. Статья должна быть готова не позднее 15 июня².

С глубочайшим уважением
С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, лл. 155—158. Автограф в копировальной книге.

№ 213

ТЕЛЕГРАММА КОНТР-АДМИРАЛА З. П. РОЖЕСТВЕНСКОГО,
НАБЛЮДАЮЩЕГО ЗА РАБОТАМИ ПО СПАСЕНИЮ
БРОНЕНОСЦА БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ
«ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ АПРАКСИН», П. П. ТЫРТОВУ
О ПОМОЩИ «ЕРМАКА» БРОНЕНОСЦУ

16 апреля 1900 г.

Утром 14 апреля я подал на станцию беспроволочного телеграфа на острове Гогланд следующую телеграмму на имя вашего превосходительства:

«Ермаку» и его доблестному командиру капитану 2 ранга Васильеву «Апраксин» обязан снятием. В непроглядную снежную метель броненосец, обмотанный вытянутыми в струну цепями, стальными и пеньковыми тросами, прикреплявшими тысячу пятьсот квадратных фут пластырей, шел 7 часов в струе «Ермака» ледяными полями между отдельными глыбами торосистого образования и каналом, пробитым в сплошном льду, и ни одна цепь, ни один трос не были перерезаны льдом. Сегодня «Ермак» снова у Гогланда, завтра прибудет в Аспэ, а в воскресенье испрашиваю разрешение придти на нем в Кронштадт.

Рожественский»

¹ Речь идет о книге «Ермак во льдах», готовившейся в это время к печати. Далее опущены подробности исследований во льдах, имеющие второстепенное значение для темы сборника.

² Статья А. Н. Крылова была опубликована в качестве XXI главы книги «Ермак во льдах» — Наблюдения над крепостью льда и сопротивлением его движению ледокола «Ермак» (стр. 418—435).

Подойдя вчера 15 апреля в 3 часа дня из Аспэ к телеграфу на Гогланд за получением приказанья вашего превосходительства, я узнал, что вышеприведенная телеграмма еще не передана в Котку вследствие возмущения атмосферного электричества, а потому во избежание дальнейшей потери времени решил идти на «Ермаке» в Кронштадт. Сего 16 апреля в 9 часов пополуночи прибыл.

Контр-адмирал *Рождественский*
ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 61, л. 22. Подлинник.

№ 214

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДЕПАРТАМЕНТА
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА
АДМИРАЛУ Н. М. ЧИХАЧЕВУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
ЕГО НОСОВОЙ ЧАСТИ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ
В ПОЛЯРНЫХ ЛЬДАХ

2 мая 1900 г.

Милостивый государь Николай Матвеевич.

В заседании под председательством вашего высокопревосходительства 29 апреля обсуждался вопрос о том, следует ли ледоколу «Ермак» по окончании переделки носовой части идти в Ледовитый океан или же без этой пробы отправиться для службы в Карское море. Высказывалось, что ледокол не строился для плавания во льдах полярного моря и что даже в Карском море он не предназначается для ломки льда, а лишь для следования на свободной воде.

Позвольте доложить, что такое решение будет идти в совершеннейший разрез со всеми предыдущими взглядами и действиями С идеей о постройке ледокола я выступил в марте 1897 г. в моей лекции, озаглавленной «Об исследовании Северного Ледовитого океана». Ваше высокопревосходительство изволили присутствовать на этой лекции. Через месяц она вышла в печати, и в ней я говорю следующее:

«Плавание по Ледовитому океану вызывается потребностями науки, но постройка двух ледоколов, в 6000 т каждый, потребует таких затрат, на которые для одних научных целей средства найти невозможно. К счастью, есть практические цели, которые также требуют постройки больших ледоколов».

Далее, в самом конце, резюмируя все сказанное выше, я выставлю три причины для постройки ледокола:

1. Научные исследования Ледовитого океана.
2. Открытие грузового сообщения с Обью и Енисеем в летнее время.
3. Открытие грузового пароходного сообщения с Петербургом в зимнее время.

Возможность исследования Ледовитого океана при посредстве ледоколов все время имелась мной в виду, как главное задание, хотя все дело и было поставлено на достижении материальной пользы от расширения сибирской и петербургской торговли.

Ледокол был готов в конце февраля минувшего года, и когда работа его в Балтийском море окончилась, то Сергей Юльевич¹ вполне разделял мое мнение о значении, которое может иметь для России исследование в Ледовитом океане. Я просил его, чтобы делу этому не придавалось значения какой-нибудь экспедиции с заданной целью, ибо никто никогда не пробовал ломать полярный лед, и «Ермак» был первый стальной корабль, который отважился прикоснуться к полярным льдам. Все мореплаватели, бывшие доселе в Ледовитом океане, имели деревянные корабли весьма солидной постройки, и, отправляясь в Ледовитый океан со стальным судном, надо было ожидать всяких случайностей, в особенности ввиду намерения бороться с полярными льдами и принятия против них наступательной тактики вместо оборонительной. Возможность исполнить такое задание основывалась на тех данных, которые можно было найти в науке и литературе, но в столь необычном деле неизбежно надо было рассчитывать на некоторые случайности. Поэтому было бы крайне неосмотрительно составлять законченную программу плавания. Все должно было зависеть от того, что покажет опыт, и Сергей Юльевич с его государственным умом ясно понимал, что мне должна быть предоставлена полная свобода действий. В таком смысле и утверждена была им инструкция.

Я выбрал путь к северу от Шпицбергена главным образом потому, что здесь приходится идти против течения, и если бы ледоколу случилось понести такую аварию, после которой он не мог бы двигаться, то его понесло бы к открытой воде и вынесло на свободу. Лед в Ледовитом океане бывает то в степени сжатия, то в степени ослабления. Иногда лед бывает так раздвинут, что нужна очень ничтожная сила, чтобы двигаться, так что если бы даже мы обломали оба боковые винта и часть лопастей кормового, то и тогда возможно бы было потихоньку выбраться на свободу.

Самая пробоина, полученная нами, произошла оттого, что я, увидев впереди тяжелый торос, не принял соответствующих мер. Несмотря на пробоину, ледокол не был в опасности, и никто из бывших на нем не сомневался в благополучном исходе плавания. После пробоины мы пошли дальше к северу и сделали еще 200 миль во льдах по разным направлениям.

Если бы вместо испытания ледокола в полярных льдах я в минувшем году отправился в Карское море, то очень может быть, что повреждение не было бы получено тогда, и мы по сию минуту не знали бы как строить ледокол для полярных льдов,

¹ С. Ю. Витте.

между тем в Карском море такие льды можно встретить и с ними придется считаться.

Вот почему по окончании переделки носовой части ледокола надо опять испытать его в полярных льдах. Согласно контракта переделка ледокола потребует 4½ месяца от дня прибытия его в Ньюкастль; следовательно, окончание работ можно ждать 21 сентября. Если действительно ледокол не позднее этого дня может выйти из Ньюкастля, то следовало бы, несмотря на позднее время, пройти к Шпицбергену и хотя на короткий срок войти во льды и попробовать, как он будет работать. Можно поставить условием испытания всевозможную осторожность и возвращение к концу октября в Петербург. Этот небольшой рейс во льды поможет составлению правильной программы будущего года.

Я не вижу никакого особенного риска в пробном плавании к Шпицбергену нынешней осенью, но весьма возможно, что удастся подойти ближе к виденной нами земле и заявить на нее свои права, раньше чем кто-нибудь другой успеет предъявить их. У Шпицбергена промышленники очень часто остаются до конца сентября даже на своих маленьких судах, большому же кораблю это не будет затруднительно.

Может, однако, случиться, что окончание постройки замедлится на несколько недель, тогда, разумеется, придется отказаться от пробного плавания в полярные льды нынешней осенью, но в будущем году от такого плавания отказаться решительно невозможно, иначе будет необъяснимо, почему переменили форму носа ледокола. Если он назначается для Балтийского моря и для плавания в Карское море в то время, когда там нет льдов, то можно было остаться при прежней носовой части.

Предоставляя все это на благоусмотрение вашего высокопревосходительства, покорнейше прошу вас дать мне возможность довести дело до конца в том виде, в каком я его проектировал. Пока не случилось ничего, что опрокинуло бы предыдущие предположения. Я один верил в то, что можно силой машин бороться с полярными льдами, и это вполне подтвердилось. Лед поддается силе удара корабля, и произведенный опыт показал, что стальные суда могут бороться с полярными льдами. В столь необыкновенном деле я не сразу напал на правильную форму носовой части, но в остальном ошибки не сделано. Высказывались мысли, что с судном в 8000 т трудно будет исполнять роль буксирного парохода и что в зимнее время во льдах, когда нельзя ни послать шлюпку, ни воспользоваться услугами маленьких пароходов, с «Ермаком» немыслимо будет управляться. Все это не подтвердилось. «Ермак» с успехом исполняет обязанности буксирного парохода, входит в гавань и выходит из нее без всякой посторонней помощи как во льдах, так и на свободной воде.

Высказывались опасения, что «Ермак», проходя по Морскому каналу, разворотит его стены — это тоже не подтвердилось.

Ледокол не только не повредил стены канала, но, и проходя мимо пароходов вплотную, он никогда не причинил им повреждения. Нынешней зимой ему приходилось проходить мимо минного крейсера «Лейтенант Ильин». Я присутствовал с целью видеть этот опыт своими глазами и убедился в том, что крейсер «Лейтенант Ильин» не почувствовал давления.

Все это показывает, что идеи и основания, на которых был проектирован «Ермак», подтвердились, и теперь, когда на основании опыта носовой части придана рациональная форма для борьбы с полярными льдами, было бы жалко отступить от намеченного пути и тем отказаться от всяких научных работ в Ледовитом океане*.

Прошу принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

Вашего превосходительства покорнейший слуга

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, лл. 214—223. Подлинник в копировальной книге. Опубл. в сб. «С. О. Макаров и завоевание Арктики». М.—Л., изд. Главсевморпути, 1943, стр. 236—238.

№ 215

ПОЗДРАВЛЕНИЕ ФРАНЦУЗСКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА С. О. МАКАРОВУ С ДОСТИГНУТЫМИ УСПЕХАМИ ВО ВРЕМЯ ПРОБНОГО ПЛАВАНИЯ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» В АРКТИКУ

8 июня 1900 г.
г. Париж

Адмирал!

Географическое общество, которое следило с живейшим интересом за вашим плаванием на борту «Ермака» сквозь полярные льды, шлет вам самые горячие поздравления с достигнутыми вами важными результатами.

Благодаря вашей изобретательной мысли полярные исследования будут иметь отныне в своем распоряжении новое средство проникновения вглубь льдов, а морские сообщения России получат новый толчок, открыв торговле пути, до сих пор закрытые в течение почти года. Вы сослужили службу сразу и делу науки и делу экономического развития вашей родины.

Общество приняло с удовлетворением известие о том, что вы должны предпринять новое плавание на «Ермаке». Оно со-

чет себя счастливым, если после вашего возвращения вы будете любезны прислать ему отчет о вашей второй кампании.

Примите, адмирал, уверения в нашем совершеннейшем уважении.

Президент центральной комиссии *Ролан Бонапарт*
Генеральный секретарь¹
Президент общества².

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, л. 105. Подлинник на французском языке.

№ 216

ПИСЬМО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
ОБЩЕСТВА ЛЮБИТЕЛЕЙ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ, АНТРОПОЛОГИИ
И ЭТНОГРАФИИ ПРИ МОСКОВСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ
Д. Н. АНУЧИНА С. О. МАКАРОВУ С ПОЖЕЛАНИЕМ
ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ В ИССЛЕДОВАНИИ АРКТИКИ

3 декабря 1900 г.
Москва

Милостивый государь, глубокоуважаемый Степан Осипович!

Географическое отделение Общества любителей естествознания, выслушав в заседании своем 2-го сего декабря доклад К. А. Цветкова о первом полярном плавании ледокола «Ермак», единодушно одобрило предложение приветствовать смелую попытку вашего превосходительства и принести вам самые сердечные пожелания нового и полного успеха в предстоящем втором вашем полярном плавании.

Прошу принять уверение в глубоком уважении.

Д. М. Анучин

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 47, л. 84. Автограф.

№ 217

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ
О ДАЛЬНЕЙШЕМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ КОРПУСА³

4 марта 1901 г.

Милостивый государь Сергей Юльевич.

Пробное плавание ледокола «Ермак» во льдах Ледовитого океана в 1899 г. показало, что соображения относительно ломки полярного льда и возможности следования в полярной области

¹ Подпись неразборчива.

² Подпись неразборчива.

³ «Ермак» после окончания ремонтных работ и переделки носовой части 5 января 1901 г. был принят приемочной комиссией, 17 января вышел из Ньюкаста, 23 января пришел в Ревель, 9 февраля — в Кронштадт; в феврале — марте был занят проводкой судов в балтийские порты.

вполне подтвердились, но местное давление, которое обнаруживается при ударе в полярные льды, далеко превзошло ожидания всех авторитетов. При первом входе во льды вибрация корпуса была так велика, что ледокол мог пройти лишь 2 мили. Сделанные затем наскоро подкрепления значительно улучшили судно, так что мы во второй раз могли пройти 230 миль и прошли бы еще больше, если бы не было в носу прямой части, вызванной условиями постановки переднего винта.

Опыт полярного плавания показал, что с передним винтом нет никакой возможности следовать через льды Ледовитого океана, в Балтийском же море польза переднего винта оказалась сомнительной, а посему я предложил совершенно переделать носовую часть, упразднив передний винт. Чтобы вознаградить происходящую от этого потерю силы, я предложил удлинить носовую часть на 15 фут, что дало возможность получить более острые линии.

Могло быть сомнение, не ухудшатся ли от упразднения переднего винта качества ледокола по отношению ко льду Балтийского моря, а посему испытания «Ермака» после переделки я ожидал с некоторым беспокойством, но переход «Ермака» в Кронштадт в феврале настоящего года показал, что качества его для ломки льда в Балтийском море не ухудшились, напротив, в настоящем своем виде «Ермак» легче, чем прежде, трогается назад после остановок в тяжелом льду.

Нет никакого сомнения в том, что качества ледокола в его новом виде по отношению к ломке полярного льда улучшились, ибо корпус ледокола значительно крепче, чем был прежде, и нет вертикальных поверхностей, вызываемых постановкой переднего винта. Кроме того, более острые обводы дадут возможность легче раздвигать ледяные поля в Ледовитом океане.

Работа нынешней зимы показала, что «Ермак» может быть очень полезен для Рижского порта, который «Ермак» открыл в половине февраля и пустил в ход коммерцию этого порта, остановленную замерзанием Рижского залива.

Зимней навигации Ревельского порта угрожала полная опасность: приостановка навигации в 1899 г. на две недели могла совершенно подорвать доверие к возможности коммерческого движения к этому порту всю зиму, и это не случилось лишь благодаря тому, что ваше высокопревосходительство разрешили «Ермаку» при нужде помогать Ревельскому порту. Пароходы теперь идут к Ревельскому порту безбоязненно, зная, что при нужде «Ермак» их выручит.

По отношению к Петербургскому порту обстоятельства не позволили произвести фактическую пробу в осеннее время, ибо в 1899 г. «Ермак» потребовался для помощи крейсеру «Громобой» и броненосцу «Генерал-адмирал Апраксин». Осенью 1900 г. «Ермак» не был готов, тем не менее ни у меня, ни у членов Петербургского биржевого комитета нет никаких сомне-

ний, что с осени «Ермак» может легко продолжить навигацию до конца нашего декабря¹.

Весной количество льдов в Финском заливе бывает значительное, и при обыкновенных пароходах расширить в большей мере навигационный период очень трудно, тем не менее «Ермак» уже оказывал содействие к более раннему открытию навигации, и благодаря его помощи в последние два года не было такого нежеланного одновременного наплыва пароходов, как то бывало раньше. Также не было большой потери времени у пароходов, ожидавших естественного вскрытия льда.

Что касается зимней навигации к Петербургу в течение круглого года, то я остаюсь при прежнем мнении, что она вполне возможна, но для этого надо, как то сделано в Ганге, иметь пароходы, приспособленные к зимнему плаванию. Разумеется, один ледокол не может удовлетворить все потребности по Петербургскому, Ревельскому и Рижскому портам, и потребуются построить второй ледокол.

По отношению к Ледовитому океану и Карскому морю, насколько можно судить по сделанным испытаниям, выяснилось, что «Ермак» в теперешнем его виде сам может пройти везде, но ввиду обнаруженного большого местного давления при прикосновении к полярным льдам я сомневаюсь, что обыкновенные пароходы могут с успехом следовать за «Ермаком» по Карскому морю. Создание правильной навигации через Карское море потребует затрат на усиленное крепление пароходов, и лишь после опыта с одним таким пароходом, построенным специально, можно дать окончательный ответ.

В предстоящее лето «Ермак», во всяком случае, может заняться исследованиями на Дальнем Севере и, по моему мнению, надо попробовать его в тех же условиях, в каких он работал прежде, возложив на него поручение обследовать места к северу от Шпицбергена. Там должны быть новые, не открытые еще земли, до которых никто, кроме «Ермака», достичь не может. Земли эти надо описать и присоединить к владениям его императорского величества.

Кроме того, Новую Землю вокруг никто еще не обходил, между тем гидрографы, работавшие в тех морях, предсказывают, что во многих случаях путь вокруг Новой Земли легче, чем через Югорский Шар. Также нужно обследовать Карское море в северной и западной частях, к чему не приступали.

Нужно ли мне прибавлять ко всему этому, что я желал бы лично руководить этим делом; и теперь, когда в руках у нас есть корабль, который дает возможность сделать то, что не под силу ни одной нации и к чему нас нравственно обязывают старые традиции, географическое положение и величие самой Рос-

¹ Так в документе, т. е. до конца декабря по ст. стилю.

сийской империи, теперь, осмелюсь я повторить, было бы естественно останавливаться перед полуоткрытыми дверями, что обещает такие богатые результаты.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 126, лл. 155—163.
Отпуск. Оpubл. в извлечениях в сборнике
«С. О. Макаров и завоевание Арктики», издательство Главсевморпути, М.—Л., 1943, стр. 244—245.

№ 218

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. СЕМЕНОВУ О ВОЗМОЖНОСТИ ПЛАНОМЕРНЫХ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В АРКТИКЕ ПРИ ПОМОЩИ ЛЕДОКОЛОВ

5 апреля 1901 г.

Милостивый государь Петр Петрович.

При разговоре со мною 2 апреля о возможности с ледоколом «Ермак» производить исследования Северного Ледовитого океана вы изволили высказать общие условия, которым должен отвечать корабль, предназначенный для таких целей. По мнению вашего высокопревосходительства, корабль должен быть деревянный, малого размера, с ограниченным экипажем, и на случай необходимости оставить корабль должны быть средства для следования на санях всему экипажу. Корабль должен идти в полярную область на продолжительное время, 2—3 года, и иметь запасы, даже если бы пришлось остаться и 4 года. На корабле должны быть ученые всех специальностей, и экипаж должен состоять из охотников, которые должны знать, на что они идут.

С мнением вашего высокопревосходительства я вполне согласен, если это относится к тем способам, которые до сих пор практиковались, ибо отправлявшийся в полярную область путешественник с маленьким судном и малой машиной предоставлен был на волю судьбы.

Моя мысль заключается в том, чтобы посредством сильных машин разламывать полярный лед и идти для исследований по заданному направлению. Если это осуществимо, то изменяется совершенно тип полярных исследований, которые придется организовывать на других началах.

Большому ледоколу нет надобности оставаться несколько лет во льдах, он должен делать свои исследования — гидрологические, магнитные, биологические и другие по пути следования совершенно так, как это делали на «Челленджере», как я это делал на «Витязе» и как делают вообще ученые экспедиции. Механические лебедки и прочие машины большого ледокола дают полную возможность производить эти работы с должным успехом. Судно останавливается на 2—3 часа, и за это время получают полные глубоководные наблюдения. Если простоять 6 часов, то можно

при ясной погоде на льду сделать определение всех трех магнитных элементов.

Продолжительное пребывание (2—3 года) важно для метеорологических наблюдений, но производство таковых не требует большого корабля, нужна лишь незначительная станция с экипажем в $\frac{1}{2}$ дюжины людей.

Если идея моя о возможности пробиваться сквозь льды верна, то дело ледокола пройти Ледовитый океан вдоль и поперек, чтобы открыть земли, которые там есть, измерить глубины, определить магнитные элементы, температуру и соленость воды в разных слоях и изучить состояние льдов. Для продолжительных метеорологических и других наблюдений ледокол должен развозить в различные места наблюдателей, дома для них, провизию и прочее. Таким порядком исследование будет более систематично, и ледоколу «Ермак» вполне под силу высадить в нынешнем же году партию наблюдателей на северную часть Новой Земли, куда еще нога ученого ни разу не ступала, на Семь островов, лежащих к северу от Шпицбергена, на Землю Гилли и, наконец, на ту землю, которую полагаем, что мы видели. Возможно, что на просторе Ледовитого океана откроются еще новые острова; ледокол может высаживать партии исследователей и на них, причем размеры большого ледокола позволяют подвезти этим партиям всякие удобства, какие им требуются.

Вот те выгоды, которые достигаются применением ледоколов к исследованию Ледовитого океана, если действительно ледокол в состоянии побороть полярные льды и прокладывает себе через них путь по желаемому направлению. Следовательно, весь вопрос в том, можно ли или нельзя с ледоколами следовать через льды Ледовитого океана.

Мысль о том, что полярные льды можно побороть, зародилась у меня в 1892 г., а в 1897 г. я выступил с ней как в Географическом обществе, так и в Академии наук. Оба эти ученые учреждения не признали эту мысль верной, а потому и не поддержали меня своим авторитетом. Академия наук постановила, что в моей записке она не нашла доказательств правильности моей мысли, Географическое же общество хотя и не сформулировало своего мнения по этому предмету, но отдельные лица на бывшем совещании высказывали, что лед Ледовитого океана разламывать невозможно, что лед от продолжительного пребывания в больших массах подвергается метаморфозе, а потому ломать его будет не под силу никаким машинам.

Ваше высокопревосходительство, однако же, нашли возможным дать мне случай публично изложить мою мысль об исследовании Ледовитого океана при посредстве ледоколов в большой аудитории, что и дало толчок делу. Я предложил построить большой пробный ледокол для коммерческих целей, а посему деньги были ассигнованы не для научных целей, а для коммер-

ческих, и, следовательно, постройка ледокола не отняла от денег на научные исследования ни одной копейки.

Предположения мои относительно льдов Балтийского моря вполне оправдались. Ледокол, вопреки мнению многих, в самое суровое время года прошел через все льды Финского залива до Кронштадта, оказался удобоуправляемым и вполне годным для проводки коммерческих судов в каких угодно льдах. Многие корабли он уже спас от верной гибели, дал толчок зимней торговле Риги, поддержал зимнюю коммерцию в Ревеле и, выручив броненосец «Генерал-адмирал Апраксин», с лихвой вернул государству те деньги, которые на него затрачены. Ввиду этих фактов никто не посмеет упрекнуть меня в том, что я ввел казну в непроизводительный расход.

Относительно ломки полярных льдов оказалось следующее: лед полярный даже при своей огромной толщине ломается лучше, чем пресноводный, но местное давление, обнаруживаемое им при быстром набеге, оказалось далеко превосходящим то, что мы имели в Балтийском море. Лед, почти пресноводный, Балтийского моря при прикосновении к нему крошится, а соленоводный обминается и при этом в уплотненном состоянии может обрывать большое местное давление. Есть, однако же, и предел этого сопротивления, который мы прощупали путем практическим, а именно, при первом входе ледокола во льды, сравнительно слабые, от 4 до 7 фут, корпус ледокола так вибрировал, что я, пройдя 2 мили, решился вернуться обратно. Подкрепив носовую часть наскоро, сколько возможно было в один месяц, я вторично вошел во льды, и уже с этим небольшим подкреплением, усилившим связи в носу всего на 20%, ледокол мог пройти 230 миль, встречая тяжелые сплошные льды до 14 фут и торосы до 22 фут в высоту и до 50 фут в глубину, т. е. всего около 70 фут.

После этого носовая часть переделана с иным распределением металла, и теперь она надежнее, чем была, но одновременно с этим на всякий случай подкреплен весь ледяной пояс в средней части корабля и подкреплена корма. «Ермак» в теперешнем его виде гораздо крепче, чем он был прежде, и, кроме того, у него снят передний винт, отчего упразднилась та часть корпуса, где имелись вертикальные обводы, принимавшие нормально, а не под косым углом, давление льда.

Есть все основания надеяться, что ледокол теперь выдержит удары в полярный лед с значительного хода, но форсировать полярные льды таким образом нет никакой нужды. Можно двигаться с осторожностью, тогда как в наше плавание в 1899 г., когда я испытывал качества ледокола, мы форсировали, и помещенный на стр. 282 моей книги «Ермак» во льдах» кинематографический снимок показывает набег с полного хода на торосистое поле, чего делать никогда не потребуется.

«Ермак» во время своего пробного плавания в 1899 г. не заходил в большие широты, но лед в этих местах прибрежного образования, а потому гораздо более тяжелый, чем тот, который образуется на просторе. Фотографические снимки и обмеры, которые ваше высокопревосходительство найдете в моей книге, показывают, что мы имели дело со льдами гораздо более тяжелыми, чем те, в которых находился «Фрам» (стр. 278, «Ермак» во льдах). Трудно пробиться сквозь эту область тяжелого льда, образовавшегося от напоров на берега Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа, но «Ермак» и в прежнем своем виде проходил эти льды даже в период сжатия.

В будущее плавание нужно принять за правило пережидать, когда периоды сжатия проходят, ибо таковые бывают непродолжительны, а когда лед находится в периоде ослабления, то «Ермак» идет вперед чрезвычайно успешно, действуя машинами самым тихим ходом и применяя свою большую силу лишь тогда, когда нужно раздвинуть два больших поля в несколько миль в поперечнике.

Изложив вашему высокопревосходительству вкратце причины, по которым я считаю следование с ледоколом через льды Ледовитого океана вполне возможным, я прошу вас в дополнение к этому ознакомиться с препровожденной к вам книгой¹ и теми значительными научными материалами, которые удалось собрать в весьма короткий промежуток времени. Вполне уверен, что вы признаете пользу, которую ледоколы могут принести географии неведомой области, покрытой постоянными льдами и считавшейся прежде непроходимой для судов.

Убедительно прошу вас, как стоящего во главе Географического общества, высказаться о той пользе, которую география приобретает от применения ледоколов к исследованию Ледовитого океана, и тем дать возможность закончить то дело, на которое я затратил последние 4 года, работая неустанно в том же направлении без всякой поддержки научных обществ.

Если мне разрешат идти нынешним летом с «Ермаком» в Ледовитый океан, то я пойду осторожно и осмотрительно, стараясь не давать ледоколу той работы, которая ему не под силу, и вполне уверен, что с «Ермаком» можно многое сделать, не подвергая его риску, и своевременно возвратиться в наши воды, чтобы ранней осенью приступить к проводке судов к Петербургскому порту для пользы коммерции.

Прошу ваше высокопревосходительство принять уверения в совершенном почтении и преданности.

Готовый к услугам

Макаров

Ученый архив Географического общества СССР,
ф. 1—1902, оп. 1, д. 11, лл. 1—4. Подлинник.

¹ «Ермак» во льдах».

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ
О ПРОГРАММЕ ЛЕТНЕГО ПЛАВАНИЯ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» В 1901 г.

11 апреля 1901 г.

Ваше высокопревосходительство, милостивый государь
Сергей Юльевич.

Получив телеграмму товарища вашего высокопревосходительства В. И. Ковалевского о составлении программы летнего плавания ледокола «Ермак», я переговорил с некоторыми учеными, и в том числе с вице-председателем императорского Географического общества П. П. Семеновым и его помощником М. А. Рыкачевым. Оба они придадут большое значение обследованию пути на Енисей по северную сторону Новой Земли и полагали бы, что будет рационально начать работу в половине июня старого стиля. Как вы изволите помнить, комиссия под председательством генерал-адъютанта Чихачева также указывала на желательность обследования пути к сибирским рекам.

В последнее время в ученом мире вообще говорят о том, что путь по северную сторону Новой Земли может оказаться предпочтительнее пути через Югорский Шар, в особенности в те годы, когда последний заполнен льдом, поэтому, и имея в виду, что северная часть Новой Земли и условия льдов у берегов ее совершенно не изучены, я вполне присоединяюсь к тому мнению, что надо начать с обследования северо-западной части Новой Земли и затем продвинуться дальше к Енисею, чтобы увидеть, каковы льды на этом пути.

На обратном пути вышесказанные ученые советуют выбирать путь более северный, располагая его в зависимости от состояния встречаемых льдов. Они решительно советуют воздержаться от определенного задания для обратного пути, ибо невозможно предусмотреть, какие льды встретятся.

Для исполнения этого задания ледокол должен выйти из Кронштадта не позднее 20 мая, зайти в Ньюкастль за углем и отправиться оттуда по назначению 5 июля старого стиля.

По пути следования должны производиться научные изыскания совершенно таким же порядком, как это делалось в минувшее плавание ледокола, для чего на корабле имеются все инструменты, кроме магнитных теодолитов. Таковые были приобретены на средства, ассигнованные для прошлой экспедиции ледокола «Ермак», и они находятся в Главной палате мер и весов. В прошлое плавание согласно выраженного вашим высокопревосходительством желания один из таких инструментов был выдан на

ледокол «Ермак» и по окончании плавания был возвращен туда же. Покорнейше прошу содействия вашего высокопревосходительства, чтобы и на предстоящее плавание тот же инструмент был выдан. Кроме этого, потребуется еще приобрести линии, тралы, драги и прочее, всего на 1000 руб. На судне должны быть доктор, он же зоолог, астроном, специалист по магнитным наблюдениям, геолог и топограф. На вознаграждение, продовольствие и экипировку их теплым платьем потребуется 6 тыс. руб.

Провизию желательно взять, как и в прошлый раз, в виде обычной предосторожности при плавании в малоисследованных местах на один год. Большую часть провизии даст взаимнообразно Морское министерство, но потребуется заготовить муку в жестяных ящиках и некоторые консервы, которых Морское министерство не имеет. Вся провизия со временем уйдет на продовольствие команды, а потому 10 тыс. руб., требующиеся на делание запаса, можно будет разложить на 10 месяцев и вычитать из ассигнования на плавание ледокола.

Полушубки и прочее теплое платье команде служат третью зиму, посему их пора возобновить, на что требуется 2 тыс. руб. Если будет отпущено 2500 руб. авансом с ежемесячным вычетом, то этого будет достаточно для обеспечения команды теплым платьем, тем более что на ледоколе сохранилась часть сукна, ваты, парусины и прочего, запасенного для прошлого плавания, и кое-что можно взять взаимнообразно от Морского министерства.

Содержание служащим во время плавания во льдах следует выдавать как в заграничном порту, т. е. на $\frac{1}{3}$ более против нормы, а потому жалование служащим и продовольствие их составит 8200 руб. в месяц. На портовые и другие расходы — 1800 руб. в месяц. Итого потребуется 10 тыс. руб. в месяц. Из них можно вычитать $\frac{1}{10}$ отпущенного аванса на провизию в размере 1000 руб. и $\frac{1}{20}$ аванса на теплое платье — 125 руб.

Угля, масла и проч. материалов потребуется один полный комплект. Часть этого может быть принята из Кронштадтского порта, а остальное можно приобрести через Морское министерство с уплатой последнему по действительной стоимости. Главнейший материал есть уголь, а теперь он стоит гораздо дешевле, чем в прошлом году.

Предоставляя все вышеизложенное на благоусмотрение вашего высокопревосходительства, прошу одобрить настоящую программу, предоставив мне все остальные подробности ее. Времени остается очень немного, а потому возможно скорое утверждение ее крайне желательно.

Прошу ваше высокопревосходительство принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, лл. 133—134.
Отпуск.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Д. Н. АНУЧИНУ О ПРОГРАММЕ
ПЛАВАНИЯ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» В АРКТИКЕ**

23 апреля 1901 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Дмитрий Николаевич.

Прошу вас принять от меня на добрую память только что вышедшую книгу мою «Ермак» во льдах».

Пока еще не последовало окончательного решения отпустить меня с «Ермаком» в Ледовитый океан, но я не теряю надежды, что это дело устроится, и в таком случае я предполагаю пройти вдоль NW берега Новой Земли. Если затем лед окажется такой, который не препятствовал бы коммерческим пароходам следовать за «Ермаком», то предполагаю пройти до порта Диксон для выяснения условий коммерческого плавания.

Обратный путь предполагаю направить по W сторону Земли Франца-Иосифа, чтобы осмотреть, нет ли там Земли Гилли или той, которую, мы полагаем, видели приподнятую миражем.

Дальнейшее следование к N будет зависеть от количества угля и времени, а также от состояния льда.

Прошу вас принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 36—38. Автограф в копировальной книге.

**ИЗ ДНЕВНИКА С. О. МАКАРОВА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ
НИКОЛАЕМ II РАЙОНА ПОЛЯРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»**

7 мая 1901 г.

...7 мая в 9 часов вечера был у Витте, и он объявил мне высочайшее повеление, что плавание «Ермака» к Шпицбергену разрешено, но что на обратном пути мне нельзя удаляться к N. Он говорит, будто государю это будет неприятно. Он сказал, что хотели ограничить некоторой параллелью 78°, но потом раздумали...

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 65, л. 127. Автограф. Оpubл. в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики». М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943, стр. 256.

РАСПОРЯЖЕНИЕ С. О. МАКАРОВА М. П. ВАСИЛЬЕВУ
О ПОДГОТОВКЕ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» К ПОЛЯРНОМУ
ПЛАВАНИЮ

16 мая 1901 г.

Командиру ледокола «Ермак».

В дополнение к моим словесным указаниям считаю долгом напомнить вам, что[бы] перед отправлением в плавание в Ледовитый океан было сделано следующее:

1) Провизии должно быть достаточно на 1 год по числу ста человек начиная с 1 июня. Рассчитываю, что в случае зимовки люди не будут съедать все порции и потому провизии достанет до сентября.

2) Теплое платье должно быть на весь экипаж. Кроме того, на судно должно быть взято сукно, парусина и холст, так чтобы можно было на всех сшить по 2 рубахи и подштанников, по 1 паре рабочего платья и по 1 паре суконного.

Должно быть взято достаточное количество иглол и ниток. Также прошу вас взять материю, чтобы можно было сшить что потребуется из медвежьих и оленьих шкур.

3) Лес должен быть запасен в достаточном количестве для возможных подкреплений корпуса.

4) Надо иметь на судне на всякий случай цементу 20 бочек и стальных листов и заклепок для починки корпуса.

5) На судне должно быть не менее 20 ружей и не менее 5000 патронов различных: на зверя и на дичь.

6) На судне надо иметь рыболовную сеть и крючки для ловли рыбы.

7) Прошу вас озаботиться, чтобы были в исправности водоплавающие принадлежности.

8) Внимание должно быть обращено на все водонепроницаемые двери и горловины, а также на исправность верхнего дна. Междудонные отделения попарно перепробовать водой и, кроме того, испробовать действие главных помп из каждого главного отсека.

По прибытии в Ньюкастль и принятии там всего недостающего снабжения и угля вы должны, условившись по телеграфу с академиком Чернышевым, идти в Тромсё, откуда вместе с судами экспедиции идти в Стуре-фиорд. Комиссия градусного измерения признала, что плавание к Whales point безопасное, поэтому вам разрешается довести суда экспедиции до этого места, следуя со всевозможной осторожностью и, где возможно, в кильватер за маленьким судном, имеющим предупредитель Джемса. К северу от этого мыса вам заходить не следует. При ломке полярного льда будьте осмотрительны и держите людей в трюме,

чтобы наблюдали за состоянием корпуса судна. В зависимости от того, что окажется, регулируйте ход.

15 июня вы должны быть отпущены от Шпицбергенской экспедиции и идти в Тромсё для пополнения запасов угля. К этому времени направьте туда пароход с 600—800 т кардифского угля. К тому же времени постарайтесь и я прибыть в Тромсё.

Желаю вам доброго успеха в делах, и да хранит вас господь.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, л. 79, лл. 76—80. Автограф в копировальной книге.

№ 223

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА НИКОЛАЮ II
О ПОСТРОЙКЕ СПЕЦИАЛЬНОГО ЛЕДОКОЛА
ДЛЯ ПЛАВАНИЯ В ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ
НА СЛУЧАЙ ВЫНУЖДЕННОЙ ЗИМОВКИ
ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»¹**

10 июня 1901 г.

Ваше императорское величество, всемилостивейший государь!

Как постройка ледокола «Ермак», так и настоящее плавание его в Ледовитый океан осуществилось благодаря высокому покровительству вашего императорского величества. Многим казалось совершенно несбыточным, чтобы какой-нибудь корабль мог среди зимы пробиться через льды всего Финского залива к Кронштадту, и тем менее вероятной казалась возможность борьбы с полярными льдами, повествования о которых приводят читателей в ужас.

Попытка бороться со стихией всем казалась тщетной, и никто [ни] из ученых, ни из практиков не пожелал публично присоединиться к моему мнению и поддержать его.

Только ваше императорское величество, одоблив меня вначале вашим милостивым сочувствием, продолжал все время меня поддерживать и 29 мая, отпуская меня в предстоящее плавание, изволили выразить мне полное доверие.

Первая часть моего предложения вполне подтвердилась — ледокол «Ермак» проходит в Кронштадт при всяком состоянии льда, он оказал уже существенную пользу Ревельскому и Рижскому портам и спас броненосец «Генерал-адмирал Апраксин».

Теперь предстоит плавание в Ледовитый океан. Вся ответ-

¹ Это письмо было оставлено С. О. Макаровым у и. д. главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала В. П. Мессера с просьбой в случае гибели «Ермака» передать письмо Николаю II.

ственность 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 этого отворотить.

Мной сделано все, что оказалось в данных условиях возможно, чтобы ледокол «Ермак» мог выдерживать всякие случайности, которые сопряжены с этим плаванием. С этой целью на нем имеется два дна, два борта, которые испытаны на водонепроницаемость, и достаточно совершенная отливная система, также испытанная. Корпус судна как в общем, так и местно укреплен должным образом. Кроме того, и я, и командир ледокола капитан 2 ранга Васильев приобрели достаточную опытность в управлении этим судном во льдах, и, зная, что ледоколу «Ермак», когда он войдет в Ледовитый океан, никто помочь не может, мы поведем его с той осторожностью, которая вызывается серьезностью и опасностью плавания.

Следовало бы идти в эти места с двумя ледоколами, так чтобы, если что-нибудь случится с передним, задний мог помочь ему. Так именно я и представлял дело в моей лекции в Мраморном дворце, но так как второго ледокола нет и первое пробное плавание во льдах дало мне большую уверенность, чем прежде, в осуществлении моих предложений, то я нахожу возможным отправиться в путь с одним ледоколом с полной надеждой на успех.

Дело же, однако, находится в руках божьих, и все возможно, а потому возможно и то, что мы осенью не вернемся и что наше отсутствие вызовет ваше, государь, беспокойство.

Мне в высшей степени грустно это сознание, и я, предвидя такую случайность, считаю своим долгом изложить по сему предмету мои мысли в настоящем всеподданнейшем письме.

Ваше величество, вероятно, пожелаете, чтобы была послана такая или другая помощь «Ермаку». Посылка партий на санях не может достичь ни северной оконечности Новой Земли, ни тех мест на просторе Ледовитого океана, в которых может остановиться ледокол «Ермак». Не отрицая полезности посылки разведочных партий туда или сюда, я в то же время думаю, что лучше всего было бы приступить тотчас же к постройке второго ледокола.

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 больше полезного действия.

Вследствие сего в случае «Ермак» к 15 октября не вернется, по моему мнению, следует, не теряя времени, приступить к постройке второго ледокола.

Прилагаемые к сему чертежи¹ представляют выработанный мною 1½ года тому назад проект ледокола для антарктической экспедиции². Ледокол этот будет вполне подходить под условия плавания в Северном Ледовитом океане. Он по водоизмещению в 2 раза меньше, чем ледокол «Ермак», и имеет одну машину. В этом отношении он хуже ледокола «Ермак», но винт его хорошо защищен самим корпусом, а гребные валы можно сделать гораздо крепче, чем на «Ермаке».

В других отношениях проектируемый ледокол лучше, чем «Ермак», а именно: у него большой откос бортов, и, кроме того, откос этот выходит выше ватерлинии.

Машина для ледокола может быть взята та, которую сняли с ледокола «Ермак» и которая хранится теперь у Армстронга.

Если предположить, что 1 ноября настоящего года может быть решен вопрос о постройке и что 1 июня следует выйти на поиски «Ермака», то останется семь месяцев, в течение которых никто не возьмется построить ледокол за исключением фирмы Армстронг, которая может успеть исполнить работу в этот срок. Кроме того, одна эта фирма, дорого заплатившая за уроки из своих собственных средств, может взять на себя такое предприятие.

Если дело это передать в комиссию, то пройдет столько времени, что постройка станет излишней. Я осмеливаюсь просить поручить все дело бывшему старшему офицеру ледокола «Ермак» лейтенанту Шульцу, который плавал в этой должности как в Балтийском море, так и в Ледовитом океане и, кроме того, в течение одного месяца замещал командира ледокола «Ермак» и плавал с этим ледоколом в Балтийском море с полным успехом.

Лейтенант Шульц может заказать ледокол, наблюдать за его постройкой и впоследствии командовать им.

Проектируемый ледокол отвечает тем требованиям, согласно которым Морское министерство желает построить пароход для исследования Карского моря, причем испрашиваемых Морским министерством денег будет достаточно на постройку проектируемого судна, хотя таковое и предположено водоизмещением гораздо больше.

К сему прилагаются мной технические условия на постройку ледокола и его общие чертежи³.

По отношению к личному составу, находящемуся в плавании, решаюсь просить милостивого участия вашего императорского величества, дабы повелено было семьям служащих на ледоколе «Ермак» продолжать и впредь выдачу содержания, которое они получали до 1 октября.

¹ Чертежи не обнаружены.

² Проект ледокола для экспедиции в Антарктику был составлен С. О. Макаровым по просьбе Д. Мюррея (см. документ № 195).

³ Технические условия и чертежи не обнаружены.

Управление обширной монархией возлагает на вас, государь, тяжелое бремя труда, и мне, как преданному вашему слуге, тяжела мысль, что я усугубляю ваши заботы. Прошу великодушно простить мне это, 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.

Вашего императорского величества верноподданный слуга

вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 153, лл. 2—6. Подлинник.

№ 224

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА С. Ю. ВИТТЕ
О НАХОЖДЕНИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
В СПЛОШНЫХ ЛЬДАХ У НОВОЙ ЗЕМЛИ

[21 июля 1901 г.]¹

26 июня «Ермак», не доходя Новой Земли, южнее полуострова Адмиралтейства вошел в сплошное прибрежное ледяное поле, которое было случайно в состоянии ослабления. После того что мы прошли 30 миль по полыньям, пробиваясь лишь изредка, поле пришло в состояние сжатия, и все дальнейшие попытки пробиться туда или сюда оказались безуспешными. Корпус и машины целы. Угля еще имеется 2500 т, но сил недостаточно. Продолжаем все время биться всеми мерами, но надо разжатие, а оно ни при какой погоде нами не наблюдалось.

Показанного на картах теплого течения нет, таяние небольшое с поверхности, которое лишь дало обильное количество разрыхленного верхнего льда, не тронув нижнего, который почти повсюду набит до 20 и более фут.

Если будет так продолжаться, то необходимо в начале сентября снять экипаж, ибо ледокол зимой понесет на NO и будущим летом помочь ему будет невозможно. Это существенно невыгодное условие против вод Шпицбергена, куда я ходил в 1899 г. и куда хотел идти и ныне. Течение там выносит на свободу.

Покорнейше прошу прислать к границе льдов суда для снятия экипажа «Ермака». Более всего подходят к этому делу ледокол № 2 и пароход «Рюрик», находящиеся в Шпицбергенской экспедиции.

Они должны подойти к границе сплошного льда на параллели 75° с морской или береговой стороны и выслать на поиски

¹ Дата установлена по дневнику С. О. Макарова. См. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 141.

«Ермака» собак с нартами от Шпицбергенской экспедиции. Там же, на границе льда, они могут принять экипаж «Ермака».

Полезно теперь же послать к границе льда пароход «Андрей Первозванный». Хотя он и не может пробиваться сквозь лед, но, может быть, ему посчастливится войти с нами в сношение.

Было бы также полезно послать два или три норвежских паровых промысловых судна, чтобы они держались у границы льда и, послав разведочные партии, вошли с «Ермаком» в сношение.

Сплошное поле, в котором «Ермак» сидит, при морских ветрах упирается в берег, от которого мы тогда находимся в 15 милях.

Могу рекомендовать бывшего старшего офицера ледокола «Ермак» лейтенанта Константина Шульца, которому можно поручить все дело подачи помощи, ассигновав необходимые средства.

Если нынешней осенью не снимать экипаж, то не вижу, как спасти его будущим летом, ибо ледяное поле за зиму сильно окрепнет и, как было с Вейпрехтом, его унесет к северо-востоку. Лыдину Вейпрехта в следующее лето развело, и если это так, то выбиться из него будет невозможно.

Телеграмму эту посылаю с геологом Вебером, который может быть очень полезен при оказании содействия.

Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, лл. 159—160.
Отпуск.

№ 225

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПОМОЩИ ЗАТЕРТОМУ ЛЬДАМИ ЛЕДОКОЛУ «ЕРМАК»

22 июля 1901 г.
Широта 74°46'
Долгота 54°23'

Милостивый государь Павел Петрович.

Из посланной мной телеграммы¹ вы увидели, в каком положении находится «Ермак». Государь, вероятно, будет разговаривать с вами об этом и просить вашего объяснения. Дело в том, что самые тяжелые торосы суть прибрежные, и тот, в котором мы стоим, вероятно, произошел таким образом, что прошлой осенью жестокими NW ветрами пригнало к берегу Новой Земли лед, бывший в кусках, и сбив весь его в сплошную массу, сморозило. Это не то, что отдельные цепи торосов Ледовитого океана, где также встречаются и польныи. Это сплошные торосы

¹ Имеется в виду телеграмма С. Ю. Витте, см. документ № 224.

с глубиной внизу от 20 до 30 фут. Ледокол с набега может проложить такого льду фут на 100, но затем, если чистого места нет, то ссадить лед некуда. При следующем набеге судно пройдет фут на 20 и затем еще меньше.

Лед, который изломан, обращается в песок или ворох снега и образует подушку. Вся сила удара тратится на преодоление трения об эту подушку и на ее деформацию, и когда нос приблизится к сплошному льду, то запаса силы уже почти не остается. Чтобы уменьшить это препятствие, начали пускать воду из холодильника через отделение, это очень помогло, но, делая это приспособление, я, не будучи вполне уверен в его пользе, ограничился лишь одной машиной, а надо бы провести все три, это избавило бы от трения. Мы приспособили к открытому отверстию шланг (см. фотографию¹). Кроме того, чтобы оттаскивать льды, изобрели два пальца, которые спускаются в воду с носу при отступлении и тащат лед назад. Это тоже помогло, и мы стали пробиваться лучше, но нас останавливает лед, скапливающийся под кормой. Дело в том, что когда «Ермак» пройдет, то он растревожит лед по сторонам, и отдельные льдины очень тяжелого вида подходят под корму и заполняют след. При ударе в них малым ходом они не отступают, а ударять рулем и винтами при большом ходе боюсь. Даже и теперь удары винтов по льду жестокие. Все судно дрожит, каждую минуту жду, что что-нибудь сдаст, но, слава богу, все держит. Таяние льда есть, но оно поверхностное, и нижние глыбы так же крепки, как были зимой, ибо нижняя вода имеет температуру — 18°.

Одна из прилагаемых фотографий¹ представляет все поле по направлению к Новой Земле, другая — весь личный состав на работе при растаскивании и промывании льда для поворота ледокола. Работаем все, не исключая ученых. Командир и команда достойны истинного удивления. Машины, несмотря на адскую работу, — исправны. Корпус совершенно цел.

Если нас не освободят из льда, то в сентябре надо снимать команду, ибо весь лед медленно движется на NO, и нас понесет, как несло Вейпрехта, на NO. Если экипаж не снимут теперь, то помощь дальше нам будет затруднительна. Для снятия экипажа надо подойти к линии сплошного льда, перед которым лежит разбитый лед на расстоянии миль 30. Может быть, теперь разбросанного льда и совсем нет, и подход к сплошному — свободен, и в таком случае могли бы помочь «Пахтусов» и «Бакан». Я прошу С. Ю.², чтобы он устроил посылку ледокола № 2 и парохода «Рюрик». На обоих этих судах brave командиры, которые бывали во льдах и не боятся подойти к сплошным льдам. «Пахтусов» и «Бакан» тоже могли бы рисковать пройти чрез

¹ Фотография отсутствует.

² С. Ю. Витте.

легко разбросанный лед, но для этого им нужно взять ice-master'ов¹ норвежских, бывалых во льдах.

Если экипаж снять не удастся, то надо организовать помощь на будущий год. С этой целью или, вернее, предусматривая всякую возможную случайность, я перед моим отъездом из Кронштадта написал государю письмо, которое оставил у вице-адмирала Мессера² с просьбой направить его по назначению, если к 15 октября не будет никаких известий о возвращении «Ермака». Письмо это следует представить теперь же через министра финансов, о чем я телеграфирую гл[авному] к[оманди]ру. В письме этом я прошу государя о немедленной постройке небольшого ледокола, взяв носовую машину ледокола «Ермак», которая хранится у Армстронга. Я ссылаюсь на то, что Морск[ое] м[инистерств]о просило ассигновать деньги на постройку парохода для Карского моря, что ледокол этот вполне пригодится для такой цели. Я был бы весьма рад, чтобы ледокол строили под наблюдением М[орского] т[ехнического] к[омитета] и вообще общепринятым порядком, но тогда он не успеет к будущему лету, между тем он может успеть. Надо теперь же вызвать Армстронга и с ними сговориться и заключить договор. 15 сент[ября] выяснится, будет ли снят экипаж с «Ермака» или нет, если нет, то велеть Армстронгу начинать работу. Надо оказать фирме полное доверие, которое она вполне заслуживает. Пусть хоть одно судно выдержит половину того, что выдерживает «Ермак» и его машины. Надо на этом судне все сделать, как на «Ермаке», но корму, винт и руль сделать еще крепче, так чтобы можно было с хода бить кормой. Валы дейдвудные сделать крепче, чем на «Ермаке», ибо вал носового винта прогнулся один раз. Я прошу поручить все дело лейтенанту Шульцу, предоставив ему советываться с кем он хочет, но решать самому даже вопросы о приемке, ибо в самую последнюю минуту, когда все будет готово, какой-нибудь молодой инженер, воспламененный похвальным чувством любви к родине и честными намерениями, может остановить приемку и тем поставить команду «Ермака» в безвыходное положение.

Вы, глубокоуважаемый Павел Петрович, меня знаете и знаете, что всю мою жизнь я работал вовсе не для себя, а для дела, и теперь, когда пришлось стать лицом к вопросу о весьма трудном спасении всего экипажа, теперь не время мне заниматься самодурством. Я не вижу другого способа построить ледокол, как предоставив все права Шульцу, и очень прошу вас об этом лично доложить его величеству и переговорить с министром финансов.

Вы, вероятно, поставите вопрос, почему я вошел в столь тяжелые льды. Было бы осторожнее в них не входить. Совершенно с этим согласен, но если в таких делах руководствоваться одной осторожностью, то ничего не сделать. Рассчитывать, что каждый

¹ То-есть ледовых лоцманов (норвежск.).

² См. документ № 223.

день даст лишнее облегчение льду и что в такой широте 74°45', где обыкновенно работают промышленники, и бывает свободная вода...¹

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, лл. 165—168.
Автограф.

№ 226

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
О ПЛАВАНИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК» ОТ ТРОМСЁ
ДО ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА

27 июля 1901 г.
[Мыс Флора на Земле
Франца-Иосифа]

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

Сейчас подходим к м[ысу] Флора, где я полагаю оставить это письмо.

Прошу вас уведомить, кого следует, что «Ермак» по выходе из Тромсё подошел к м[ысу] Нордкин и оттуда пробил линию глубоководных измерений к м[ысу] Адмиралтейства на Новой Земле.

В 45 милях от м[ыса] Адмиралтейства встретили сплошной лед. Прошли по полыньям 30 миль, а затем лед сжало, и «Ермак» с трудом лишь мог передвигаться на несколько своих длин. Это отняло время с 26 июня по 24 июля. Все ветры производили лишь сжатие льда. По временам напор очень сильно чувствовался «Ермаком». Приложены были все средства, чтобы высвободиться, но безуспешно. Наконец, в 4 часа утра 24 июля давление ослабело; мы пробили перешеек, отделявший нас от льда, находившегося в ослаблении, в 11 часов утра того же дня были на свободной воде. Имея в виду большое количество льдов в настоящее время у Новой Земли, решил пока отбить линию глубоководных измерений от м[ыса] Адмиралтейства к м[ысу] Флора. Отсюда возвращаюсь к м[ысу] Адмиралтейства и буду продолжать программу, выпуская кое-что за неимением времени.

Содержание этого письма прошу сделать известным кому следует, в случае если оно будет получено до прибытия «Ермака» в пределы телеграфной проволоки.

С совершенным уважением и при желании вам всего лучшего готовый к услугам

С. Макаров

Все здоровы, и ледокол в полной исправности по корпусу, тоже и по машине.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 150—153. Автограф в копировальной книге.

¹ Далее текст отсутствует.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
О ВОЗВРАЩЕНИИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
ИЗ ПОЛЯРНОГО ПЛАВАНИЯ

21 августа 1901 г.
Тромсё

Северная часть Новой Земли в это лето была обложена тяжелыми прибрежными льдами, которые находились весь июль нетронутыми с зимы (в сжатии). «Ермак» потерял три недели в упорной борьбе с этими льдами, вследствие чего пришлось программу сократить. Сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа и обратно: первый — через льды, второй — по свободной воде. Собран большой материал по ледоведению, глубоководным и магнитным исследованиям и составлена карта Новой Земли от Сухого Носа до полуострова Адмиралтейства. «Ермак» выдержал чрезвычайно тяжелое испытание во льдах вполне успешно. Повреждений ни в корпусе, ни в механизмах нет. Все здоровы*.

Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 22475, лл. 27—28. Телеграфный бланк.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ
С МНЕНИЕМ О РЕШЕНИИ ПЕРЕДАТЬ ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК»
В КОМИТЕТ ПО ПОРТОВЫМ ДЕЛАМ

17 октября 1901 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

В воскресенье я получил известие, что состоялось высочайшее повеление:

- 1) ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкой судов в портах Балтийского моря;
- 2) передать ледокол в ведение Комитета по портовым делам¹ с освобождением вице-адмирала Макарова от лежащих обязанностей на нем и т. д.²

¹ Комитет состоит под председательством в. кн. Александра Михайловича. (Примечание автора.)

² После возвращения «Ермака» из полярного плавания в 1901 г. царское правительство решило окончательно отказаться от использования его для научных исследований в высоких широтах. По соображениям «сокращения расходов по эксплуатации судна» министерство финансов представило царю проект соответствующего решения, и 6 октября состоялось «высочайшее повеление» по этому вопросу. Копия доклада министра финансов с резолюцией на нем Николая II была направлена С. О. Макарову (см. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, лл. 176—177).

Передача ледокола в ведение Комитета есть дело понятное, которое рано или поздно должно было состояться, но устранение полное меня от участия в этом деле и высочайшее постановление ограничиться проводкой судов в портах Балтийского моря возымеет сразу такое влияние, посредством которого потом никак не удастся отправиться на Север.

Дело в том, что все служащие, поступившие на «Ермак», знали, что летом он идет в Ледовитый океан. Вследствие этого те, кто не желал идти на Север, не поступали, между тем многие только потому и поступили на ледокол, что предвидели летнее плавание в Ледовитый океан. Теперь любители Севера уйдут, и потому в случае плавания на Север придется переменить экипаж, что весьма трудно сделать у такого судна, как «Ермак» с его особенностями.

Если желательно, чтобы «Ермак» пошел на Север, то надо действовать теперь же, и требуется сделать главное, т. е. предрешить вопрос о его плавании, чтобы люди не разбежались. Как это сделать, я не знаю, и мне это невозможно, ибо они поспешили взять у меня «Ермак» не для того, чтобы потом слушать моих указаний.

Сколько трудов стоило мне, чтобы понемногу создать дело исследования Ледовитого океана при посредстве ледоколов, и как легко все это расстраивают.

Прошу вас верить моему глубокому уважению и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 209—211.
Автограф в копировальной книге.

№ 229

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ О ВОЗМОЖНОСТИ ДОСТИГНУТЬ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА С ПОМОЩЬЮ ЛЕДОКОЛОВ

13 ноября 1901 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

И русские, и иностранные газеты считают, что я отказался от мысли, что ледоколы могут проникать к Северному полюсу, это неверно, и естественный способ опровергнуть это заключается в следовании по тому пути, о котором я вам говорил лично.

Дело с каждым днем становится все хуже и хуже, и восстановить истину труднее и труднее.

Инструмент, о котором вы просите, на днях доставлю вам.

С глубочайшим уважением *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 234—235. Автограф в копировальной книге.

№ 230

АДРЕС, ПОЛУЧЕННЫЙ С. О. МАКАРОВЫМ
ОТ УЧАСТНИКОВ ПЛАВАНИЯ НА ЛЕДОКОЛЕ «ЕРМАК»

27 ноября 1901 г.

Глубокоуважаемый адмирал!

В вашей книге «Ермак во льдах» сказано: «Льды победимы, непобедимо лишь людское суеверие», мы позволяем себе утверждать, что и суеверие победимо, если для его преодоления приложена бывает та настойчивость, которая столь свойственна вашему превосходительству и характеризует всю деятельность вашу. Пока вы убеждены в необходимости и пользе задуманного вами, вы не отступите с принятого пути. Так ледяной якорь, хорошо забрав за лед, скорее оборвет перлинь и сам сломится, чем сдаст.

В воспоминание о прошлом плавании под начальством вашего превосходительства мы просим вас принять эту модель ледяного якоря, как эмблему той разумной настойчивости, которая бесспорно достойна подражания, но, к сожалению, не каждому по силам.

Девиз на якорь¹ справедлив, если исполнителем его вы, адмирал.

*М. Васильев
К. Шульц
Н. Тульский
М. Николаев
К. Бобчинский
А. Палибик
А. Новинский
А. Чернышев
В. Жорж
М. Улашевич*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 65, л. 258. Подлинник.

№ 231

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Д. Н. АНУЧИНУ
О СОГЛАСИИ НА ПОЕЗДКУ В МОСКВУ
ДЛЯ ЧТЕНИЯ ЛЕКЦИЙ ОБ ИССЛЕДОВАНИИ
СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА С ПОМОЩЬЮ ЛЕДОКОЛОВ

24 декабря 1901 г.
Кронштадт

Милостивый государь Дмитрий Николаевич.

На любезное письмо ваше от 4 октября² я ответил телеграммой, что не могу прочесть сообщения на годичном собрании вашего Общества. В то время у меня не были готовы ни карты,

¹ Ни модели, ни рисунка якоря обнаружить не удалось.

² Письмо не обнаружено.

ни диапозитивы, ни кинематограммы. Теперь почти все готово, а потому, если ваше Общест[во] любителей естествознания пожелает, я могу приехать в Москву и прочесть сообщение. Полагаю, что будет удобнее сделать его популярным, показав разницу в природе северной полярной области и южной. Затем, коснувшись вкратце сделанных уже путешествий, перейти к проповедуемой мной идее исследования Сев[ерного] Лед[овитого] ок[еа]на при посредстве ледоколов. Будет сделано маленькое описание «Ермака», а потом я расскажу его плавание как по Балтийскому морю, где, кроме прочего, он спас бр[оненосец] «Ген[ерал]-адм[ирал] Апраксин», так и по Ледовитому океану. Все сообщение будет иллюстрировано диапозитивами, и будет, кроме того, 10 кинематографических картин ломки льда ледоколом.

Я привезу с собой и кинематограф, и человека, который пустит его в ход. Все это я сделаю на свой счет, и мне потребуется лишь постоянный, а не переменный электрический ток.

Позвольте теперь коснуться самого чтения или, вернее, обстановки чтения. Я буду совершенно откровенен. Ни мое служебное положение, ни мое имя не позволяют мне принять предложение на обыкновенное чтение, где будет что-нибудь другое, кроме моего чтения. Я могу приехать лишь на экстраординарное собрание, на котором ничего, кроме моей лекции, не будет. Если вы можете достать большую залу и полагаетесь на достаточную аудиторию, то я с удовольствием приеду, если же нет, то мне лучше не приезжать. Про «Ермака» в течение двух лет много писали и говорили, а потому, если я выступлю с публичным словом, то надо, чтобы обстановка была соответствующая.

Дело «Ермака» еще не окончено, и теперь после плавания минувшего лета я больше, чем когда-нибудь, уверен, что исследование Северного Ледовитого океана может быть произведено лишь при посредстве ледоколов.

Поздравляю вас, глубокоуважаемый Дмитрий Николаевич, с наступающим праздником и Новым годом и от души желаю вам сил, чтобы служить науке с той же энергией, с какой вы служите по сие время.

С глубочайшим уважением С. Макаров
ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, л. 79, лл. 259—263.
Автограф в копировальной книге.

№ 232

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. СЕМЕНОВУ
О НАЗНАЧЕННОЙ В ГЕОГРАФИЧЕСКОМ ОБЩЕСТВЕ ЛЕКЦИИ
ОБ ИССЛЕДОВАНИИ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА
ПРИ ПОМОЩИ ЛЕДОКОЛОВ

№ 13061

14 ноября 1902 г.

Милостивый государь Петр Петрович.

Получив письмо вашего высокопревосходительства от 9 ноября № 397, я, осведомившись о том, что зало Общего собрания ар-

мии и флота свободно 25 ноября, просил вашего согласия назначить экстренное собрание членов Географического общества в этот день в упомянутом выше зале и получил ваш утвердительный в этом смысле ответ.

Препровождая при сем название лекции и краткую ее программу, имею честь уведомить ваше высокопревосходительство, что в начале чтения я полагаю сослаться на мою лекцию в Мраморном дворце, а затем, изложив кратко результаты плаваний на «Ермаке», коснуться вопроса о том, в какой мере возможно при посредстве ледоколов вообще, и ледокола «Ермак», в частности, расширить имеемые сведения о Северном Ледовитом океане.

Прося ваше высокопревосходительство пригласить, кроме почетных членов Общества, также министров и других высокопоставленных лиц, я вместе с тем прошу не отказать в высылке мне лично 100 билетов для раздачи их моим друзьям.

Прошу ваше высокопревосходительство принять уверение в искреннем моем уважении и глубокой преданности.

С. Макаров

ПРОГРАММА ЛЕКЦИИ
ОБ ИССЛЕДОВАНИИ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА
ПРИ ПОСРЕДСТВЕ ЛЕДОКОЛОВ

1. Существующие способы исследования Ледовитого океана.
2. Постройка «Ермака».
3. Работа «Ермака» в Балтийском море.
4. Плавание в Ледовитом океане в 1899 г.
5. То же в 1901 г.
6. Научные результаты плавания.
7. Заключение.

На лекции будут показаны диапозитивы и кинематограммы, снятые во время полярного плавания.

Ученый архив Географического общества СССР,
ф. 1—1902, оп. 1, д. 11, лл. 6—7. Подлинник.

№ 233

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. СЕМЕНОВУ
ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПРИ ИССЛЕДОВАНИИ СЕВЕРНОГО
ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

5 декабря 1902 г.

Милостивый государь Петр Петрович.

Позвольте принести вашему высокопревосходительству глубочайшую благодарность за то, что вы мне дали возможность поделиться моими мнениями об исследовании Ледовитого океана

в столь прекрасной обстановке, а также высказать мою благодарность за добрые слова приветствия, которыми вы предварили мое чтение.

Пользуюсь этим случаем, чтобы напомнить вашему высокопревосходительству, что с самого начала постройки «Ермака» министр финансов никогда не получал ни от одного ученого общества заявления о пользе, которую «Ермак» может принести при исследовании Ледовитого океана. Он, оказывая свою поддержку, должен был действовать самостоятельно, и два раза это его не остановило, но теперь он не сделает ни одного шага без авторитетной просьбы учреждения, заинтересованного в успехе географических исследований.

Вы изволите видеть, что я сделал все что возможно, чтобы разъяснить истинное положение дела, с этой целью я на квартире вашего товарища М. А. Рыкачева, изложив суть дела, дал возможность сведущим лицам высказаться и обменяться суждениями и 25 ноября в экстренном заседании ознакомил всех членов Географического общества о состоянии этого дела.

Теперь дело за Географическим обществом, и если оно теперь же не придет на помощь, то дело заглохнет. Помощь теперь насущно нужна. Запроса по сему предмету в Географическое общество не последует, и, по моему мнению, нет другого средства, как взять Географическому обществу инициативу на себя.

Я считаю достаточно обоснованными следующие положения.

1) Полярный лед при ударе ледокола «Ермак» разламывается, и даже большие торосы при ударе в них дают трещины и распадаются.

2) Если лед легкий, 3—5 фут., и ослаблен действием летнего солнца, то ледокол может идти сплошными полями с полным успехом.

3) Если лед тяжелый, с торосистыми нагромождениями, то ледокол, выбирая путь между льдинами, может с успехом двигаться, разбивая перешейки и даже поля, но при условии, чтобы лед не находился в сжатии, ибо надо иметь место, куда сдвинуть льдины.

4) Сжатие льдов у берегов Новой Земли, которые тянутся на 600 миль, в лето 1901 г. вследствие условий ветра было беспрерывно в течение почти четырех недель. У островов меньшего размера сжатие не может быть столь продолжительным, ибо каждая перемена ветра и течения нарушает условия сжатия. На просторе сжатие и ослабление льда чередуются в сравнительно короткие промежутки, поэтому опыт показал, что плавание ледокола на просторе всегда было бы вполне успешно.

5) Замечено, что в случае необходимости пробиться через очень тяжелое поле большую пользу оказывает выпускание больших масс воды на лед из носовой части ледокола. Во время пла-

вания в 1901 г. на «Ермаке» была приспособлена лишь одна помпа для такого отливания воды, теперь же для успеха плавания в балтийских льдах к такой же работе приспособлено еще три помпы, дающие вместе до 60 т воды в минуту. Поэтому «Ермак» будет в будущие годы успешнее работать в полярных льдах, чем в 1901 г.

6) Во время плавания 1901 г. выяснилось, что при пробивании сквозь торосы большую пользу приносит опускание якорей, которые при движении ледокола назад могли сдвигать со своего места густую кашу льда, ослаблявшую удары в лед. В 1901 г. сломался брашпиль, и это помешало пользоваться якорями для указанной цели. Повреждение брашпиля есть случайность, которая, вероятно, не повторится, ибо крепость брашпиля усилена.

7) Для сдвигания разбитого льда на «Ермаке» во время плавания 1901 г. своими средствами сделали особое приспособление, которое помогало делу; если же это приспособление сделать средствами порта, то значительно улучшится работа ледокола в сжатом торосистом льду. Приспособление обойдется около 2 тыс. руб.

8) Большую задержку при разбивании торосов производит отсутствие возможности отступить назад из опасения повредить руль. С этой целью проектирован небольшой кормовой таран, который прикроет руль и даст возможность более смело работать кормою, что увеличит набег и, следовательно, улучшит способность ледокола пробиваться через тяжелые торосистые поля. Приспособление обойдется не более тысячи рублей.

9) Ледокол «Ермак» в первоначальном его виде с передним винтом не мог безнаказанно для себя бороться с полярными льдами при ударах, от которых корпус страдал и даже получилась пробоина. После переделки носовой части ледокол «Ермак» при разламывании полярного льда не повреждался.

На основании всего сказанного выше можно придти к заключению, что «Ермак» может работать во льдах Ледовитого океана, что на просторе его работа будет успешнее, чем у берегов, и что нет ничего невероятного, если ему удастся проникнуть в такие места, которые еще никогда не были посещены человеком и остаются совершенно не изученными.

Прошу ваше высокопревосходительство принять уверение в моем глубочайшем уважении и преданности.

С. Макаров

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. СЕМЕНОВУ
О ПЕРСПЕКТИВАХ ДАЛЬНЕЙШЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ «ЕРМАКА»
В ПОЛЯРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ**

29 декабря 1902 г.
Кронштадт

Милостивый государь Петр Петрович.

Сегодня я имел случай говорить с великим князем Александром Михайловичем. Он говорит, что если от ученых обществ поступила бы просьба об отправлении «Ермака» в новое плавание в Ледовитый океан, то, вероятно, не встретилось бы никаких особых затруднений, ибо «Ермак» летом свободен. Дело стоит, и я лично ничего не могу сделать. Все, что я мог сделать, я сделал. Большинство ученых, с которыми я беседовал, говорили, что они не так понимают дело и что теперь, выслушав меня, они совершенно изменили свой взгляд и считают плавание «Ермака» крайне желательным. Мне не случалось теперь встретить ни одного ученого, который был бы иного мнения, а здесь на месте дело стоит.

Желаю вашему высокопревосходительству всего лучшего с наступающим Новым годом, прошу верить моему глубочайшему уважению и преданности.

С. Макаров

Ученый архив Географического общества СССР,
ф. 1—1902, оп. 1, д. 11, лл. 13—14. Автограф.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Д. Н. АНУЧИНУ
С ПРОСЬБОЙ СОДЕЙСТВОВАТЬ ОРГАНИЗАЦИИ
НОВОЙ ЭКСПЕДИЦИИ В АРКТИКУ
НА ЛЕДОКОЛЕ «ЕРМАК»**

2 января 1903 г.
Кронштадт

Милостивый государь Дмитрий Николаевич.

На этих днях я имел случай видеть великого князя Александра Михайловича и разговаривал с ним о возможности плавания на ледоколе «Ермак» в Ледовитый океан. Он категорически заявил мне, что если бы со стороны ученых обществ последовали заявления и просьбы, то, вероятно, не было бы отказа ни в «Ермаке», ни в средствах на экспедицию.

Вы мне говорили, что задержка может быть за составлением проекта резолюции, что надо Обществу¹ предложить что-либо готовое. Полагаю, что можно бы было изложить дело так:

¹ Общество любителей естествознания, антропологии и этнографии.

«Вице-адмирал Макаров в своей лекции, прочитанной 14 декабря в Обществе любителей естествознания, доказывал следующее положение: «...(далее поместить выписку из препровожденной мной вам копии письма П. П. Семенову¹)».

Потом продолжить следующим образом: «По окончании лекции последовал обмен мыслей, который выяснил, что вице-адмирал Макаров обосновал свои выводы на фактах, что его главнейшую мысль об исследовании Северного Ледовитого океана при посредстве ледокола нельзя не считать правильной. В таком новом деле некоторые ошибки совершенно естественны, и нельзя отнести к вине вице-адмирала Макарова, что при первом плавании в Ледовитый океан ледокол оказался слаб. Так как в последующее плавание ледокол не пострадал, то этот недостаток надо считать вполне устраненным. На лекции были показаны диапозитивы и кинематограммы, которые дали наглядное представление, что ледокол в состоянии двигаться в полярных льдах, когда они не находятся в состоянии сжатия.

Тот факт, что во время плавания 1901 г. «Ермак» застрял у берегов Новой Земли, показывает, что к берегам, в особенности таким обширным, как Новая Земля, следует подходить с осторожностью, ибо есть возможность потерять время.

Совет Общества пришел к заключению...»

От души благодарю вас, Дмитрий Николаевич, за любезное содействие, которое вы мне оказали. Я вынес лучшие воспоминания о моем собеседовании и членах Общества и прошу вас верить моему глубочайшему уважению.

С. Макаров

Р. С. Ожидаю списка, кому надписать мои книги «Ермак» во льдах».

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 364—367. Подлинник в копировальной книге.

№ 236

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА М. А. РЫКАЧЕВУ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК» ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

2 января 1903 г.

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

На этих днях я имел случай видеть великого князя Александра Михайловича и разговаривал с ним о возможности плавания на ледоколе «Ермак» в Ледовитый океан. Он категорически заявил мне, что если бы Академия наук возбудила вопрос о посылке «Ермака» в Ледовитый океан, то, вероятно, не встре-

¹ См. документ № 233.

тилось бы препятствия к тому, чтобы дать «Ермак» на лето будущего 1903 г., и, вероятно, не встретится препятствий в ассигновании необходимых средств.

Как вы знаете, я сделал все возможное, чтобы убедить членов Географического общества оказать мне поддержку. Затем я поехал в Москву и прочел лекцию в Обществе любителей естествознания. Лекция прошла очень хорошо и сопровождалась собеседованием. Прения вышли весьма оживленные и поучительные, ибо присутствовали все наличные ученые силы Москвы. Общее впечатление, вынесенное мной, такое, что они раньше неясно представляли себе дело, но что теперь, поняв его, всецело присоединяются к моему мнению. Что из этого выйдет, не знаю, но один из доброжелателей дал мне дружеский совет поехать и прочесть несколько лекций за границей. Я не сомневаюсь, что в Лондоне и Эдинбурге я буду иметь успех полный, но надо ли это? Неужели нельзя обойтись без заграницы? Не могу ли я в стенах Академии сделать сообщение или нельзя ли сделать какое-либо совещание, на котором члены Академии наук сознательно решили бы, готовы ли они поддержать меня или нет. Без такой поддержки дело будет стоять, и оно, воистину, стоит. Стоит не потому, что дело поднято мной неправильно или основано на ошибочных данных, а по каким-то другим, неизвестным для меня причинам.

Препровождаю вам мои заключения, убедительнейше прошу вас, не можете ли вы склонить Академию наук поддержать меня постановлением о необходимости и пользе посылки «Ермака» в плавание в Ледовитый океан летом сего года.

С благодарностью вспоминая ваше всегдашнее доброе отношение к моим трудам, прошу верить моему глубокому уважению.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 368—371. Подлинник в копировальной книге.

№ 237

**ПИСЬМО Д. Н. АНУЧИНА С. О. МАКАРОВУ
О ПОДДЕРЖКЕ ИМ ПРЕДЛОЖЕНИЙ МАКАРОВА
О ДАЛЬНЕЙШИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ В АРКТИКЕ
С ПОМОЩЬЮ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»**

11 января 1903 г.
Москва

Глубокоуважаемый Степан Осипович!

Простите, что за множеством дела, а потом за нездоровьем не мог вам своевременно написать и ответить. С своей стороны я делал все, что мог, собрано было заседание Совета, в котором я изложил как ваше желание, так и желания вообще по отноше-

нию к исследованию полярных стран русскими силами. При этом я прочитал составленную мной записку о важности в настоящее время изысканий в полярных странах, в чем России не следовало бы отставать от других государств, в особенности имея «Ермак», значение которого не может быть отрицаемо, хотя по пословице «век живи — век учись» и потребовались на основании опыта некоторые изменения в его конструкции. Записка моя была признана вполне подходящей, и хорошо бы было ее послать при препроводительных бумагах его выс[очеству] в[еликому] к[нязю] А[лексан]дру Михайл[овичу], министру финансов и управляющему Мор[ским] мин[истерством], а также и в Геогр[афическое] общество. Переписка и прочее передано было секретарю для исполнения. Но должность секретаря у нас бесплатная, а все мы в этом деле...¹ заняты делом, поэтому дело и затянулось. Тогда я снова вмешался, и по моему настоянию в два дня все было написано на «ремингтоне», и бумаги мной подписаны. Секретарь, улетевший, между тем, на несколько дней в Питер, должен их сегодня—завтра подписать и отправить, а не то я заставляю другое лицо подписать за секретаря. Записку мы уже составили своим умом, не воспользовавшись вашими указаниями, полагаю, суть не в этих подробностях, а в общем настроении и подчеркнутой важности и необходимости научного исследования полярных стран при содействии разных специалистов, на что члены Совета обратили особенное внимание.

При сем прилагаю список лиц, коим можно бы было дать по экземпляру книги о «Ермаке»².

С глубоким уважением и полной готовностью к услугам

Д. Анучин

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 159, л. 7. Автограф.

№ 238

ПИСЬМО П. П. СЕМЕНОВА С. О. МАКАРОВУ
ОБ ОТКАЗЕ В ПОДДЕРЖКЕ РУССКИМ ГЕОГРАФИЧЕСКИМ
ОБЩЕСТВОМ ПРОЕКТА ОРГАНИЗАЦИИ НОВОЙ
ЭКСПЕДИЦИИ НА «ЕРМАКЕ» В АРКТИКУ

11 марта 1903 г.
Петербург

Милостивый государь Степан Осипович!

Получив ваше письмо с изложением мыслей о полной возможности исследования Ледовитого океана при помощи ледокола «Ермака» даже в таких местах, которые не были посещены целовеком и остаются совершенно неизученными³, я докладывал о содержании его Совету императорского Русского географического общества.

¹ Слово неразборчиво.

² Список в деле отсутствует.

³ См. документ № 233.

Вообще изучение Севера и в частности Ледовитого океана за последнее время привлекает внимание ученых всего мира, и России в этом общем стремлении удовлетворить пытливость человеческого ума принадлежит видная роль. Нельзя не относиться с полным уважением к той энергии и самоотверженности, которую проявляют в этом отношении русские ученые.

Среди многочисленных изысканий тех способов, при помощи которых можно было бы проникнуть в самые отдаленные пространства полярной области, вам принадлежит идея приспособления к этой цели особо сильного ледокола, и, осуществив ее, вы уже на практике доказали, что ледокол — одно из сильных средств для борьбы и с полярными льдами. Как показали плавание «Ермака», судно это, в особенности с теми усовершенствованиями в нем, которые вызвала практика и ваши теоретические предположения, по-видимому, с большим успехом может пробивать путь в открытом океане, чем у берегов, где льды более сжаты, и, таким образом, возможность наиболее безопасного проникновения в отдаленные пространства Ледовитого океана представляется вероятнее, чем казалось это до плавания «Ермака». Мне кажется, что его экспедиция в Ледовитый океан в случае хорошей ее организации могла бы доставить науке очень интересный и обширный материал, а России — почетное место в первенстве открытия непосещенных человеком пространств.

Но Совет императорского Русского географического общества не решился принять на себя организацию такой экспедиции, в успехе которой он не имеет полной уверенности и на которую, не имея собственных средств, он вынужден был бы испрашивать средства у министерства финансов в очень значительном размере.

Примите, милостивый государь, уверение в отличном моем к вам уважении и совершенной преданности.

П. Семенов

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 159, лл. 17—18. Подлинник. Оpubл. в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики». М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943, стр. 266—267.

№ 239

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА П. П. СЕМЕНОВУ
О ПОЛЯРНЫХ ЭКСПЕДИЦИЯХ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»
И ОТНОШЕНИИ К НИМ РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО
ОБЩЕСТВА И АКАДЕМИИ НАУК**

16 марта 1903 г.

Милостивый государь Петр Петрович.

Письмо вашего высокопревосходительства от 11 марта № 161¹ мной получено. Из него видно, что «Совет император-

¹ См. документ № 238.

ского Русского географического общества не решился принять на себя организацию экспедиции на ледоколе «Ермак», в успехе которой он не имеет полной уверенности».

Отказ Совета взять на себя организацию экспедиции не останавливает дело, но отказ мотивирован отсутствием полной уверенности в успехе экспедиции, и это совершенно заграждает мне дальнейший путь, ибо учреждение, наиболее компетентное в решении вопроса о том, можно или нет надеяться на успех дальнейшей работы ледокола «Ермак» в Ледовитом океане, решило его отрицательно. Вашему высокопревосходительству хорошо известно, что после такого заключения, сделанного Советом Географического общества, не может быть никакой надежды на то, что экспедиция эта состоится. Если бы даже было намерение разрешить ледоколу «Ермак» плавание в Ледовитый океан, то оно должно быть оставлено, ибо самое компетентное в этом отношении учреждение сомневается в успехе.

С того времени, когда я выступил с моим предложением исследовать Ледовитый океан при посредстве ледоколов, я делаю всё зависящее от меня, чтобы познакомить членов Географического общества с теми данными, которые могли бы дать им возможность составить верное суждение об осуществимости моих предложений. Как вы помните, первоначально моя мысль не была одобрена Географическим обществом, главные представители которого отрицали возможность пробиваться с ледоколом через полярные льды. В числе таких противников высказанных мной мыслей были покойные генерал-лейтенант Тилло и профессор Мушкетов. Последний категорически доказывал, что льды Ледовитого океана не могут быть разбиваемы никакими ледоколами.

Произведенные два пробные плавания показали, что полярные льды могут быть разбиваемы. Ледокол успешно шел через льды, и, следовательно, защищавшая мной мысль была правительна. Я не сразу достиг достаточной крепости корпуса, но оказавшийся недостаток устранен, и теперь ледокол выдерживает удары в полярные льды без повреждений. Полярные льды при ударе ледокола разламываются довольно успешно, и если нет сжатия, то ледокол идет хорошо.

Я всегда сознавал, что затруднения могут быть скорее под берегом, чем на просторе, и, составляя программу плавания 1901 г., я хотел идти вдали от берегов. Вы указали мне на то, что для географии было бы важнее сделать описание Новой Земли. Я тогда уступил вам и изменил программу таким образом, что главной задачей явилось производство картографических работ у берегов Новой Земли. Опыт показал, что с берегами надо сближаться осторожно, ибо, как было в 1901 г., у берегов большого протяжения при случайных упорных ветрах в одном направлении могут быть продолжительные сжатия, при которых «Ермак» не может с успехом продвигаться. На просторе эти

сжатия бывают краткосрочны, а потому опасности быть зажатым на продолжительное время не предвидится.

Все это было мной подробно изложено на особом совещании, состоявшемся в квартире вашего почтенного товарища М. А. Рыкачева, и при обмене мыслей, который последовал за моим докладом, не высказывалось опасений, что ледокол может быть затерт льдами. Мнения расходились в деталях, а именно: одни ставили главной задачей описать берегов Новой Земли, другие же присоединялись к моему мнению, что надо составить задачу, сообразуясь с особенностями ледокольного дела, и предпринять предварительно обследование пространств, никем не посещенных, занявшись описью берегов тогда, когда к этому представятся удобные по отношению ко льдам обстоятельства. В то время не говорилось о неуверенности в успехе. Между тем отказ Совета мотивирован такой неуверенностью.

Я не могу быть в претензии на нежелание Совета принять на себя организацию экспедиции. Совет свободен в выборе той или другой экспедиции, но отказ его лишает меня возможности пробовать другие средства, чтобы довести до конца начатое мной дело. Препятствием этому служит мотив Совета — «неуверенность в успехе», и я считаю себя обязанным обратиться к вашему высокопревосходительству с покорнейшей просьбой позволить мне защищать мою мысль перед гг. членами Совета. Я бы желал услышать от них, что именно служит причиной их неуверенности в успехе Главнейший вопрос, что может или не может ледокол «Ермак» идти через полярные льды, и для дела весьма существенно, чтобы Совет Общества высказался именно по этому предмету.

По настоящее время не придумано других, более надежных средств для того, чтобы доставлять ученых в избранную часть Ледовитого океана. Ледокол пока есть единственное средство для названной цели. Мы имеем подходящий ледокол, и для того, чтобы им воспользоваться, не нужны ни материальные жертвы Географического общества, ни даже его ходатайства. Нужно только, чтобы Географическое общество заявило, что оно признает защищаемую мной идею правильной, и что для географии плавания ледокола «Ермак» в Ледовитом океане желательны.

Считаю долгом напомнить вашему высокопревосходительству, что те немногие дни, которые «Ермак» провел в полярных льдах, доставили науке достаточный материал как по гидрологии, так и по биологии. Во всей северной части Баренцева моря нет других драгировок, кроме тех, которые произведены были с ледокола «Ермак», также нет других температур и удельных весов на разных углублениях в этих местах. Описи Новой Земли придется большое значение. На «Ермаке» сделана опись куска берега в 80 миль. Единственные наблюдения над колебанием уровня моря по мареографу у Новой Земли и Шпицбергена сделаны с «Ермака». Также во время плавания «Ермака» собран большой

материал по ледоведению, частью уже изданный мной, частью еще не изданный. Магнитные наблюдения на льдах Баренцева моря сделаны единственно с ледокола «Ермак», и во время нашего плавания составлено несколько карт ледяного покрова, которые не были сделаны ни одним из путешественников.

Не мне высказываться о том, в какой мере полезны все те научные данные, которые были собраны во время плавания «Ермака» и над обработкой которых я усидчиво занимаюсь в течение 4 лет. Может быть, другой на моем месте сделал бы больше, но каждый человек работает в размере своего умения, и Географическое общество в прежних моих трудах признало пользу, ибо неоднократно присуждало мне медали. Географическое общество начало относиться несочувственно к моим работам с того времени, как я выступил с предложением исследовать Ледовитый океан при посредстве ледоколов. Разве в этом предложении я пошел против целей Общества, разве это предложение вредит географической науке? Правильность моих соображений по этой части подтвердилась, между тем Географическое общество категорически отказывается поддержать мои труды.

Совершенно то же самое в отношениях ко мне Академии наук. При представлении мной проекта применения ледоколов для исследования Ледовитого океана Академия наук высказалась, что в моей записке она «не нашла доказательств правильности моих суждений», а после первого плавания «Ермака» та же Академия для Шпицбергенской экспедиции взяла либавский ледокол. Та же Академия просила помощи «Ермака» в 1901 г. Отсюда видно, что я был прав, но считается, что ошибался, а что Академия была права, когда меня не поддержала и не хочет поддержать.

То же было с Нансеном, но окончилось иначе. После доклада его в Географическом обществе в Лондоне о проекте его дрейфующего со льдами корабля были прения, и при этом все, как один, высказывали лишь сомнения в правильности предположений Нансена. Никто не говорил за него, а потом, когда дело удалось и он через три года эффектно возвратился назад, все доказывали глубокую обдуманность его соображений. Моя мысль тоже подтвердилась на практике, но у меня не было эффектных событий, а потому действия мои вызывают лишь порицания. Я был бы совершенно в ином положении, если бы «Ермак» вместо работ у Новой Земли сделал все возможное, чтобы пробиться в более возвышенные широты. Наши ученые как бы стыдятся задания идти к полюсу и стараются указать более скромные, но и более существенные задачи у наших берегов. Не забывают ли они, что эти эффектные события нужны даже для того, чтобы расположить симпатии ученых? Совет Географического общества приветствовал меня, когда я эффектно вошел зимой на Кронштадтский рейд, не сделав этим никакого вклада в науку, и

отказывается сказать существенное слово, когда я согласно его же желания занялся Новой Землей.

Настоящее мое письмо я позволю себе закончить заявлением, что если Географическое общество откажется оказать мне чисто идейную поддержку, то оно заслужит справедливый упрек потомства, ибо дело мое остановится и Ледовитый океан останется неисследованным, пока другая нация не примется за постройку ледокола для этой цели.

Буду очень благодарен вашему высокопревосходительству, если вы доставите мне возможность переговорить с членами Совета Географического общества.

Прошу принять уверения в моем совершеннейшем уважении и преданности.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 159, лл. 19—23. Отпуск. Оpubл. в сборнике «С. О. Макаров и завоевание Арктики», М.—Л., издательство Главсевморпути, 1943, стр. 267—269.



РАЗДЕЛ ШЕСТОЙ



**С. О. МАКАРОВ —
ГЛАВНЫЙ КОМАНДИР
КРОНШТАДТСКОГО
ПОРТА**

1899 — 1904 гг.



№ 240

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА¹ УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ П. П. ТЫРТОВУ
О ПОСТРОЙКЕ СПЕЦИАЛЬНОГО СУДНА
ДЛЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ РАБОТ В КАРСКОМ МОРЕ
И ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЕГО В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

№ 257

8 января 1900 г.

В заседании комиссии под председательством генерал-адъютанта Чихачева² было упоминаемо о том, что Морское министерство намерено построить для исследования Карского моря специальное судно для плавания в таких льдах, которые в летнее время встречаются в этом море.

Так как работы в Карском море должны оканчиваться в начале сентября и не могут быть начинаемы ранее июня, то в зимнее время пароход этот окажется свободным и не мог бы быть употребляем для других работ.

Случаи, бывшие в минувшую осень с крейсером 1 ранга «Громобой» и броненосцем береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин»^{*}, показали, что при Кронштадтском порте полезно иметь пароход, приспособленный для ломки льда, и что пароход «Могучий» недостаточно силен для такой работы. Льды Карского моря гораздо тяжелее льдов Балтийского моря, а потому корпус судна, достаточно крепкий для первой службы, будет безусловно пригоден для службы второй.

Вместе с сим считаю уместным доложить вашему превосходительству, что стоимость проектируемого судна могла бы быть

¹ С. О. Макаров 6 декабря 1899 г. приказом по морскому ведомству № 269 был назначен главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором г. Кронштадта. В исполнение своих обязанностей вступил 26 декабря 1899 г.—ЦГАВМФ, ф. 417, л. 19101, л. 12.

² Н. М. Чихачев возглавлял постыжную комиссию по ледоколу «Ермак», созданную при министре финансов.

значительно понижена, если бы удалось воспользоваться передней машиной ледокола «Ермак», которую предположено снять по окончании зимней службы «Ермака». Машина эта в 2500 индикаторных сил выстроена для 165 английских фунтов давления и специально приспособлена для ледокольных целей, т. е. с увеличенной поверхностью подшипников, увеличенной толщиной валов и пр.

Представляю все вышеизложенное на благоусмотрение вашего превосходительства на случай, если вы признаете полезным приказать рассмотреть вопрос о возможности при постройке ледокола для Карского моря принять во внимание потребности Кронштадтского порта.

Вместе с сим имею честь доложить, что мне неизвестно, как министерство финансов отнесется к предложению передать переднюю машину «Ермака» в пользование морского ведомства, но полагаю, что к этому препятствия не встретится. В случае, [если] постройка такого парохода будет производиться в С.-Петербурге, ледокол «Ермак» мог бы выгрузить свою переднюю машину в Кронштадтском порте в конце апреля, перед отправлением в Англию для переделки носовой части¹.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, лл. 84—86. Отпуск в копировальной книге.

№ 241

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО МОРСКОГО ШТАБА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ЧТЕНИЯ ЛЕКЦИЙ В КРОНШТАДТСКОМ МОРСКОМ СОБРАНИИ

8 января 1900 г.

Милостивый государь Федор Карлович.

Для соображения о том, какие лекции могли бы быть прочтены в Кронштадтском морском собрании в течение зимы настоящего года, мной собраны были на совещание под моим председательством следующие лица...²

Совещание наметило темы лекций и лекторов. С некоторыми из них приступлено к переговорам, но примеры прошлых лет показали, что все дело должно быть в одних руках. Даже предварительные переговоры нельзя вести, не решив вопросов о вознаграждении и времени. В минувшие годы очень часто выходили пререкания, и всякий раз переговоры вели к запаздыванию настолько, что лекции читались уже тогда, когда шло усиленное вооружение судов, причем чтения были почти ежедневно, отчего плохо посещались.

¹ См. об этом документы № 214 и 217.

² Далее в документе приведены фамилии и должности приглашенных на совещание — всего 14 человек.

В настоящий сезон время уже упущено, и потому надо приступить к делу возможно скорее. Представляя при сем список лекторов и тем¹, прошу ваше превосходительство исходатайствовать утверждение этого списка с предоставлением мне права условиться окончательно с лекторами. Совещание высказалось, что петербургским лекторам следует выдавать вознаграждение не более 100 руб., а кронштадтским — не более 70 руб., некоторым добавить денег на обстановку. Чтения полагал бы начать с 1 февраля. О решении не откажите телеграфировать.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 21121, лл. 1—2. Подлинник.

Приложение к документу № 241

СПИСОК ТЕМ И ЛЕКТОРОВ, НАМЕЧЕННЫХ КОМИССИЕЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕКЦИИ В КРОНШТАДТСКОМ МОРСКОМ СОБРАНИИ НА ЗАСЕДАНИИ, СОСТОЯВШЕМСЯ 3 ЯНВАРЯ 1900 г.²

Название тем	Предполагаемые лектора
1. Трансваальская война	Полков[ник] Генер[ального] шт[аба] Мартынов
2. Гагская конференция	Лейтенант Овчинников
3. О борьбе флота с береговыми укреплениями	Лейтенант Кладо
4. По военной истории	Полк[овник] Генер[ального] шт[аба] Мышлаевский
5. По военно-морской истории	Действ[ительный] стат[ский] совет[ник] Головачев
6. О телеграфировании без проводников	Преподаватель А. С. Попов
7. О нефтяном отоплении	Инжен[ер]-механ[ик] Баранцев
8. О новейших усовершенствованиях электротехники	Один из минных офицеров
9. О драгировании во время плавания «Ермака»	Доктор Чернышев
10. По астрономии	Астроном Белопольский
11. О последних усовершенствованиях по морской артиллерии	Полковник Бринк
12. По корабельной архитектуре	Кораб[ельный]инженер Бубнов
13. Цветоделительный способ фотографирования	?
14. По физиологии	Профессор Тарханов

Делопроизводитель комиссии В. Фуса

¹ См. приложение к настоящему документу.

² Заголовок документа.

Резолюция П. П. Тыртова: «Согласен, с тем чтобы денежный расход не превышал положенных на этот предмет ассигнований.

П. Тыртов

13 января 1900 г.»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 21121, л. 3. Подлинник.

№ 242

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА А. С. ПОПОВУ
С ПРИВЕТСТВИЕМ ПО ПОВОДУ ОТКРЫТИЯ
РАДИОТЕЛЕГРАФНОГО СООБЩЕНИЯ
МЕЖДУ КОТКОЙ И ГОГЛАНДОМ

26 января 1900 г.

От имени всех кронштадтских моряков сердечно приветствую вас с блестящим успехом вашего изобретения. Открытие беспроводного телеграфного сообщения от Котки до Гогланда на расстоянии 43 верст есть крупнейшая научная победа.

Макаров

Газета «Котлин», 1900, 27 января. Опубликовано в сборн. док. «А. С. Попов», Л., Лениздат, 1945, стр. 156.

№ 243

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ
О ПРЕДСТАВЛЕНИИ ЗАПИСКИ ПО ВОПРОСУ
ОБОРОНЫ ПОРТ-АРТУРА С СУШИ

22 февраля 1900 г.
Конфиденциально

Милостивый государь Федор Карлович.

Присутствуя 8 февраля в комиссии по обороне крепостей при обсуждении вопроса об обороне Порт-Артура, я слышал, что оборону с сухого пути не предполагают обставить должным образом. Я высказал мои взгляды, но этого недостаточно. Прилагая к сему проект записки¹, испрашиваю указания его превосходительства Павла Петровича², не пожелает ли он сам снести по этому предмету с военным ведомством или прикажет мне подать особое мнение, или же ему угодно, чтобы я присоединился к мнению остальных членов комиссии.

¹ Проект не публикуется. См. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17091, лл. 25—26; ф. 17, оп. 1, д. 138, лл. 13—17; окончательный вариант записки — документ № 245.

² П. П. Тыртова.

К сему имею честь присовокупить, что я брал с собой в заседание к[апитана] 1 р[анга] Вирениуса, но если угодно, то я лично прибуду доложить дело.

С глубочайшим уважением и преданностью, готовый к услугам

С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова:

«Не признавая возможным сноситься по этому поводу лично с военным министром, потому что не признаю себя вполне компетентным в деле сухопутной обороны, но вице-адмирал Макаров, как член комиссии, может подать особое мнение, которое в случае надобности будет поддержано мною. Но я не могу не обратить внимания адмирала Макарова на его несколько пессимистический взгляд на оборону Порт-Артура; по-видимому, адмирал нашу эскадру считает нуль, так как полагает, что, несмотря на ее присутствие в Желтом море или в Печилийском заливе, неприятель свободно может подвезти к Порт-Артуру тяжелые осадные орудия для ведения правильной осады крепости с сухого пути. Для этого нужно уничтожить эскадру нашу.

*П. Тыртов*¹

24 февраля 1900 г.»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17091, лл. 22—23. Подлинник.

№ 244

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ БАЛТИЙСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО И МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА СТАРШЕМУ СУДОСТРОИТЕЛЮ К. К. РАТНИКУ ОБ УСИЛЕНИИ КРЕПОСТИ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫХ ПЕРЕБОРОК НА ВНОВЬ СТРОЯЩИХСЯ КОРАБЛЯХ

Февраля 1900 г.
Конфиденциально

Милостивый государь Ксаверий Ксаверьевич.

При осмотре мною броненосца² «Пересвет» я обратил внимание на то, что водонепроницаемая переборка, отделяющая машинное отделение от котельного, очень слаба. Вероятно, она была проектирована еще в то время, когда не были введены правила пробы переборок. Так как Морское министерство в настоящее время настойчиво требует, чтоб даже на старых судах переборки имели бы должную крепость, то, очевидно, и на вновь строя-

¹ 26 февраля 1900 г. Ф. К. Авелан ответил С. О. Макарову, изложив содержание резолюции Тыртова и возвратив проект записки (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17091, л. 24, а также ф. 930, 2 отд., д. 476, л. 60). На подлиннике письма Авелана имеется следующая резолюция С. О. Макарова: «По штабу. Переписать мое мнение в двух экземплярах: один — в комиссию, один — в Главный морской штаб. С. Макарова», а на обороте отпуска сопроводительных писем к записке от 8 марта 1900 г. Ф. К. Авелану и Н. А. Демьянникову — председателю комиссии по вооружению крепостей.

² В документе ошибочно «крейсера 1 ранга».

щихся судах переборки должны быть должным образом подкреплены.

Полагаю, что будет удобнее, если вопрос этот возбудите вы сами, и потому обращаюсь непосредственно к вам, прося вас о последующем меня уведомить.

Прошу принять уверение в истинном моем почтении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, л. 83. Подлинник
в копировальной книге.

№ 245

ИЗ ЗАПИСКИ С. О. МАКАРОВА ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ОБОРОНЫ КРЕПОСТИ ПОРТ-АРТУР¹

8 марта 1900 г.
Конфиденциально

В заседании комиссии по вооружению крепостей 8 февраля было доложено, что 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 подкомиссии, 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. Таким образом, вследствие физической невозможности обойтись назначенным числом орудий проектируется полумера и представляется существенная опасность, чтобы полумера эта не имела пагубных последствий.

Было доложено также, что подкомиссия за основание своих расчетов приняла предположение, что неприятель будет брать Порт-Артур открытой силой, а не долговременной осадой. Комиссия подробно рассматривала этот вопрос и присоединилась к мнению подкомиссии. Вследствие этого 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.

Я осведомился также, что орудия береговых укреплений хотя и устроены на платформах, приспособленных для кругового об-

¹ Подлинник записки был направлен Н. А. Демьянкову, а копия, для сведения — в Главный морской штаб.

стрела, не могут быть употребляемы для отбития атаки с сухого пути за неимением подходящих для этого снарядов. Вопрос этот чисто технический, и мне неудобно по нему высказываться, но мне кажется, [что] 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.

О всем вышеизложенном я заявил в заседании комиссии и, как представитель Морского министерства, я подробно указывал на важное значение Порт-Артура для нашего флота в Тихом океане, причем высказал, что Порт-Артур по отдаленности своей должен быть столь сильно укреплен, чтобы представлять вполне самостоятельную единицу, что японский флот имеет перед нашим стратегические преимущества, ибо он опирается на множество сильно вооруженных портов, снабженных всем необходимым для ремонта и комплектования кораблей как по части экипажей, так и по материальной части. Кроме того, Япония имеет многочисленный коммерческий флот, способный нести вспомогательную службу при броненосных эскадрах. В случае войны между Японией и Россией Япония употребит все свои средства, чтобы выиграть дело. Война эта будет для японцев первая с европейской нацией, от нее будет зависеть все будущее положение Японии, и вся страна подымется как один человек. Япония прежде всего займет Корею, и ввиду близости корейских портов от Японии и удобств, представляемых вооружением гаваней о-ва Тсусима, 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 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.

Надо, однако, полагать, что Япония одна не объявит нам войну, и рассчитывать на худшую комбинацию, а именно: на союз Японии с Англией или с Китаем, а может быть и с обеими этими нациями.

В случае союза Японии с Англией преобладание на море будет на их стороне, и тогда возможно допустить большую высадку японского десанта в одну из бухт Квантунского полуострова. Это очень облегчит подвоз тяжелых осадных орудий и позволит повести правильную осаду Порт-Артура с сухого пути. Присоединяюсь к мнению комиссии, что по местным условиям неприятелю будет более выгодно повести сразу атаку на Порт-Артур открытой силой, но если атака эта будет отбита, то японцам не

останется ничего более, как приступить к правильной, долговременной осаде крепости. Следовательно, оборона Порт-Артура должна быть приспособлена и к этому случаю.

Союз Японии с Китаем вполне возможен. Заветная мечта японцев — цивилизовать Китай. Дело это не лишено эгоистического расчета, и за время цивилизации Китая японцы сумеют извлечь большие денежные выгоды, но они страну цивилизуют. В Европе неясно понимается, что произошло с Японией. Выражение — Япония цивилизовалась — неправильно. Япония и Китай всегда были цивилизованные страны, но цивилизация их была иная, чем у нас, европейцев, тем не менее, это была цивилизация. Каждый японец и каждый китаец получает солидное образование по-своему; в Японии уже пять столетий нет ни одного неграмотного. О таком народе нельзя сказать, что он непросвещен. Из поколения в поколение японцы и китайцы привыкли учиться, вот почему японцы так быстро научились всему европейскому в такой короткий срок.

Китай не начал еще учиться европейской науке, но когда он начнет учиться, он сделает это так же скоро, как Япония. Что касается военных наук и усвоения принципов военной доблести, то это дело не потребует и нескольких лет. Как только явится реформатор, способный понять важность усвоения европейской науки, то сейчас же китайские войска изменят свою физиономию. Китайцы во время последней войны дрались скверно, потому что у них не было офицеров, не было амуниции и не было уверенности не токмо в призрании, в случае поранения или увечья, но и в получении даже установленного жалованья. При таких условиях ни немец, ни русский, ни француз не могут быть доблестными солдатами, но стоит только устранить причины, и будут огромные результаты.

Еще недавно китайцы очень энергично дрались против французов. Китайские пираты всегда были отважны. По выносливости китайские войска не уступят японским, а административные дарования китайцев всем хорошо известны...

Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке. Флот, лишившись своего главного опорного пункта и 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.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17091, лл. 28—31. Копия.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
О НЕОБХОДИМОСТИ ИСПЫТАНИЯ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ
ПЕРЕБОРОК НА ЭСКАДРЕННОМ БРОНЕНОСЦЕ «ПЕРЕСВЕТ»
И КРЕЙСЕРЕ «ГРОМОБОЙ»**

№ 4710

10 марта 1900 г.

Озабочиваясь полной боевой исправностью судов, заканчивающихся достройкой в Кронштадтском порту, я поручил капитану над вверенным мне портом снестись с начальником Балтийского завода о том, когда именно предполагается произвести пробу главных непроницаемых переборок посредством наполнения водой главных отделений.

Начальник Балтийского завода отношением от 6 марта за № 167 уведомил меня, что «в настоящее время пробу больших отделений без большого денежного ущерба производить нельзя». Причины, выставленные заводом, заключаются в том, что броненосец «Пересвет» был спущен вместе с котлами, имевшими кирпичную кладку, и что на крейсере 1 ранга «Громобой» также положена кладка в котлах, а между тем не установлены на месте различные приводы, которые должны быть на местах при пробе.

Из вышеприведенного отзыва видно, что проба переборок посредством наполнения водой на броненосце «Пересвет» и крейсере «Громобой» не предполагается главным образом вследствие присутствия кирпичной кладки в котлах, между тем, как вашему превосходительству известно, Морской технический комитет разрешил ставить котлы Бельвиля на броненосце «Император Николай I» до наливания отделений водой. Очевидно, что здесь есть какое-нибудь недоразумение.

Хотя из отзыва начальника Балтийского завода видно, что система переборок испытана, тем не менее я признаю пробу переборок насущно необходимой.

Без такой пробы оба вышеназванные корабля нельзя признать благонадежными по части непотопляемости.

О вышеизложенном докладываю на благоусмотрение вашего превосходительства.

Вице-адмирал С. Макаров
Капитан над портом
контр-адмирал Остелецкий

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ВЗВЕШИВАНИИ НОВОБРАНЦЕВ
ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ЗДОРОВЬЕМ**

№ 148

23 марта 1900 г.

При осмотре мной новобранцев я заметил, что в некоторых экипажах они не имеют того здорового вида, который желателен. Лучший контроль здоровья есть вес, а посему предлагаю произвести взвешивание всех новобранцев и по сравнению с весом при поступлении вывести величину прибыли в весе по ротам, которую представить в штаб для доклада мне к 5 апреля. При делании всех подсчетов поротно должны принять участие экипажные врачи.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1431, л. 82. Типогр. экземпляр. Опубликовано в книге «Извлечения из отчета главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала С. О. Макарова за 1900—1901 гг. и сборник его же приказов, обязательных постановлений и циркуляров по Кронштадтскому порту, городу и гарнизону 1900—1904 гг.». Кронштадт, типография газеты «Котлин», 1904, ч. II, стр. 9.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПЕРЕВОДЕ КОМАНД
ИЗ КАЗАРМ НА КОРАБЛИ И О СОЗДАНИИ ДЛЯ НИХ
НОРМАЛЬНЫХ БЫТОВЫХ УСЛОВИЙ**

№ 158

29 марта 1900 г.

Предписываю 31 марта после обеда перевести команды на нижепоименованные суда в показанном числе.

На эскадренный броненосец «Пересвет» — 724 человека; на крейсер 1 ранга «Светлана» — 379 человек; на крейсера «Князь Пожарский» и «Генерал-адмирал» — команды этих судов, находящиеся в Кронштадте и прибывающие из порта императора Александра III; на внутреннюю брандвахту — 100 человек.

Для броненосца «Пересвет» и крейсера «Светлана» число команды показано с находящимися на отоплении этих судов.

Срок начала расходования материалов и усиленного продовольствия считать 1 апреля.

Команды, переведенные на суда, остаются в ведении своих экипажей и дивизий, как и при жительстве в казармах.

Одновременно с командами должны перебраться старшие офицеры судов и другие назначенные офицеры. На обязанность старших офицеров возлагается принятие мер к тому, чтобы помещения, назначенные под команду, были заблаговременно обогреты и должным образом просушены.

Необходимо проверить, исправны ли пожарные средства, и перекликнуть пожарное расписание¹.

Старшие офицеры должны обратить особое внимание на здоровье нижних чинов и с этой целью принять должные меры, чтобы отопление было умеренное, так чтобы нигде не было жарко. Установить порядок, какие люки на ночь и при отдыхе должны быть приоткрыты и какие закрыты.

Так как вследствие льда «Водолей» не может ходить, то обратить внимание на снабжение пресной водой, брать ее из тех мест, где она достаточно хороша, и для питья употреблять кипяченую воду.

Отпуск на берег делать ежедневно после работ. По порту ходить не иначе, как фронтом. На стенках гавани людям разрешается быть во всякое время, но следует назначить границу, за которую люди не должны уходить.

Для удобства передачи приказаний и известий судам, на коих живут команды, разрешается пользоваться ближайшими казенными телефонами. Циркуляром штаба объявить название этих телефонов и судовому начальству озаботиться, чтобы телефонные известия достигали по назначению.

Относительно порядка судовой службы следует, насколько возможно, придерживаться Морского устава, как это делается во время плавания, т. е. унтер-офицеры должны быть поставлены на вахты, а также держать на вахте необходимое число нижних чинов, стараясь так распределить время, чтобы вахты не мешали занятиям в школах и каждый человек имел достаточно времени, чтобы выспаться.

Относительно огня соблюдать должное правило, и иметь на каждую группу ночных фонарей одного дневального.

В этом новом деле могут явиться неожиданные неприятные случайности, но я надеюсь, что старшие офицеры судов и командиры, в подчинении которых они все время остаются, предусмотрят возможные недоразумения и своевременно их устранят. В случае нужды следует немедленно обращаться по начальству.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1431, л. 88.
Типогр экземпляр.

¹ Так в документе.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ МОРСКОГО
ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ И. М. ДИКОВУ
О ПОСТРОЙКЕ БЕЗБРОННОГО ВОЕННОГО СУДНА

№ 7243

18 апреля 1900 г.

Милостивый государь Иван Михайлович.

Согласно выраженного вами желания я составил эскизные чертежи безбронного боевого судна в 3000 тонн, которые вместе с объяснительной запиской¹ при сем к вам препровождаю. Я также нашел полезным сделать модель предполагаемого судна, на которой более видны главные особенности моего предложения. Модель также посылаю при этом письме.

Как вашему превосходительству известно, я проповедую ту мысль, что при нынешних разрывных снарядах потери будут меньше на открытой палубе, чем в закрытых помещениях. Тонкие борта, по моему мнению, не защищая даже от 37-мм снарядов, будут служить как приспособление для того, чтобы своевременно функционировала ударная трубка в снаряде.

Взрывы снарядов в закрытых помещениях более губельны, чем в открытых. Рикошеты осколков, содрогание воздуха и удушье добавляют то, что не делает прямое поранение от осколков снарядов. Кроме того, разрыв снаряда наполнит помещение удушливыми газами, которые остановят работу у пушек.

Когда в моем присутствии на броненосце «Император Николай I» при выстреле из 9-дм орудия выбросило замок, то в течение 5 минут в батарее ничего не было видно, несмотря на то, что все порта были открыты с обоих бортов.

На основании всего сказанного выше в предлагаемом проекте безбронного судна вся артиллерия поставлена на верхней палубе.

Прошу ваше превосходительство не смотреть на предлагаемые чертежи, как на вполне законченные. Только имея все данные о машинах и котлах, можно правильно проектировать как разделение судна переборками, так и форму второго дна и борта.

Обращаю ваше внимание на срез кормы, предназначенный для того, чтобы 8-дюймовое орудие могло стрелять прямо на корме. Пунктиром обозначен другой вариант без среза. Также и у модели сделана часть кормы выемной, так что можно видеть тот или другой фасон. На модели не сделан фальшборт, но в действительности такой предполагается, как показано на практических чертежах. Высота его должна быть такая, чтобы не препятствовать действию артиллерийских орудий и минных пушек.

¹ С. О. Макаров еще в 1899 г. предложил разработать проект крейсера-разведчика малого водоизмещения. По предложению Морского технического комитета им были составлены проект и объяснительная записка к нему (см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1900 г., ч. 1, лл. 426—429).

Подробные чертежи могут быть выработаны лишь при содействии завода, который будет строить машины и котлы. Посему вопрос этот подлежит решению. Было бы самое легкое для меня, если бы решено было пригласить к конкуренции несколько иностранных заводов и отдать одному из них всю работу.

Если же будет решено корпус строить в России, то я предпочел бы, чтобы постройка отдана была Кронштадтскому порту и производилась на месте, где строился броненосец «Севастополь». Машины и котлы должны быть заказаны за границей, ибо производство подобных машин у нас, по-видимому, еще не установлено.

В случае решения строить в Кронштадтском порту придется сделать некоторые приготовления¹.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1900 г., ч. 1, лл. 424—425. Подлинник.

¹ Письмо Макарова с приложенной к нему объяснительной запиской вместе с другими документами по этому вопросу обсуждалось в общем заседании Морского технического комитета 2 мая 1900 г., на котором было принято следующее решение:

«1) Доложить его превосходительству управляющему Морским министерством, что ...эскизный проект безбронного боевого судна внесен в высочайше утвержденную программу кораблестроения по предложенному вице-адмиралом Макаровым особому заданию и что проектируемое боевое судно нельзя причислить ни к одному из типов судов, принятых теперь в нашем флоте, боевые элементы которых установлены комиссией, обсуждавшей программу кораблестроения.

Поэтому Морской технический комитет рассматривал новый проект только в конструктивном отношении, в смысле удовлетворительности выполнения условий задания, не касаясь вопроса о его боевом значении по сравнению с другими судами, принятыми в нашем флоте для состава эскадр.

2) Ввиду особенностей в вооружении и механизмах проекта безбронного боевого судна... представить на благоусмотрение его превосходительства управляющего Морским министерством предложение вице-адмирала Макарова поручить как детальную разработку проекта, так и самую постройку по утверждению чертежей Комитетом Кронштадтскому порту под непосредственным руководством главного командира» (т. е. С. О. Макарова).

На журнал МТК последовала резолюция П. П. Тыртова: «Заказывать за границей крейсер не имеем основания ввиду указаний государя императора, а равно нахожу невозможным поручить постройку Кронштадтскому порту. Предлагаю в случае утверждения его высочеством (т. е. генерал-адмиралом в. кн. Алексеем Александровичем.— Сост.) постройки такого судна — строить в Петербурге в Адмиралтействе или на Балтийском заводе, для чего должны быть разработаны подробные чертежи и сделаны обстоятельные подсчеты. Механизмы и котлы могли бы быть исполнены за границей, если свои заводы не возьмутся за это дело. Так как судно это предполагалось строить в счет программы 1895 г., то Главн[ому] упр[авлению] кор[аблестроения] и снабж[ений] доложить, когда и какую сумму можно будет уделить. Но выполнение этого проекта при участии, конечно, и под наблюдением составителя его, вице-адмирала Макарова».

Журнал — см. ЦГАВМФ, ф. 421, журналы по кораблестроению, 1900 г., ч. 1, лл. 417—423.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
И СНАБЖЕНИЙ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ В. П. ВЕРХОВСКОМУ
О ПРАВАХ ГЛАВНОГО КОМАНДИРА КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА**

7 мая 1900 г.

Глубокоуважаемый Владимир Павлович.

Письмо ваше от 6 мая получил и очень опечален, что употребленное мною выражение «о превышении власти» могло вас огорчить¹. Я сделал бы лучше, если бы не употребил его, но, признаюсь вам откровенно, я терялся в догадках, каким путем достигнуть того, чтобы делать свое дело самостоятельно.

Вы должны помнить, что гл[авный] к[омандир] не имеет своего доклада у упр[авляющего] М[орским] м[инистерством], а Г[лавное] у[правление] к[ораблестроения] и с[набжений] имеет свой доклад, и потому я не в силах повлиять на ваши действия, а вы всегда можете повлиять на мои. Поэтому или по другим причинам роль гл[авного] к[оманди]ра Кр[онштадтского] порта сведена к нулю, и в таких условиях я решительно бессилён. Мне приходится отстаивать права гл[авного] к[оманди]ра не только по отношению к Г[лавному] у[правлению] к[ораблестроения] и с[набжений], но и во многих других учреждениях м[орского] вед[омства]. Тут сложились обычаи, что каждый, кому что-нибудь нужно, едет в Петербург.

Вся система основана на предположении, что в Кронштадте гл[авный] к[оманди]р ничего не делает и ко всему относится недоброжелательно. Изобретены даже особые должности, как, нап[ример], адмирал, приводящий в порядок миноносцы, и т. п. Должен вам сказать, что на казенную копейку я так же бережлив, как и вы, и если вы посмотрите на отчеты «Витязя», то увидите, что его плаванье было дешевле, чем все суда того времени стоили. С «Ермаком» все нарекания на меня произошли от того, что я выбрал дешевый завод. Если бы я не пожалел $\frac{1}{2}$ млн. и отдал работу Бурмейстеру, то мы приобрели бы такую поддержку, что все дело пошло бы иначе. И вы, и я, мы хотим того же, но средства у нас разные. Я вижу экономно в щедром награждении отличающихся, в высокой заработной плате и в льготах по возрасту, которые удерживают людей на службе.

Не откажите помочь мне быть хозяином порта, который мне

¹ Письмо Верховского обнаружить в архиве не удалось, не удалось и установить характера произошедшего между ним и Макаровым недоразумения.

поручен, и вы всегда найдете во мне горячего содеятеля, который не переставал относиться с глубочайшим уважением к вашим трудам.

Душевно преданный С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 78, лл. 229—232. Автограф в копировальной книге.

№ 251

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ О ПОРЯДКЕ НАЗНАЧЕНИЯ ЗАВЕДУЮЩИХ МИНОНОСЦАМИ

№ 5587

28 мая 1900 г.

За последнее время строятся по преимуществу или суда 1 ранга или миноносцы, зачисляемые в 3 ранг; вследствие этого капитаны 2 ранга, окончившие ценз * старшего офицера, не имеют возможности выполнить ценз капитана 2 ранга, зачисляются командирами мониторов или других неплавающих судов и, будучи в свежих силах и вполне годными для работы, остаются без дел, в то самое время, когда офицеров в других чинах оказывается вполне недостаточно.

Полагаю это нежеланное условие службы до некоторой степени устранить следующими мероприятиями.

1) В настоящее время должность заведующего командами миноносцев предоставлена капитанам 1 ранга, но одним заведыванием миноносцами невозможно выполнить ценз для контр-адмирала, а посему на должность заведующего приходится избирать или таких, до которых не дошла очередь командовать судном 1 ранга, или таких, которым нет надежды выплавать ценз на адмиральский чин. И те, и другие к этим должностям не подходят — первые потому, что они их занимают временно, вторые потому, что чересчур стары и, потеряв надежду на производство в адмиралы, не могут отдаться этому живому делу. Полагал бы в интересах дела полезным, чтобы по-прежнему разрешалось выбирать заведывающих миноносцами как из капитанов 1 ранга, так из капитанов 2 ранга, и чтобы в этой должности можно исполнить весь ценз 2 ранга. В таком случае заведывание миноносцами можно будет возлагать на капитанов 2 ранга, только что окончивших старшеофицерский ценз, и держать их на этих должностях до тех пор, покамест к ним не подойдет командование судами 1 ранга, т. е. держать их в этой должности 5—7 лет. Если допускается ценз 2 ранга исполнить на минном крейсере «Воевода», то нет основания не допустить того же, если придется иметь дело не с одним минным крейсером, а с десятью миноносцами.

2) Строятся 15 миноносцев в 350 тонн типа «Кит», 7 миноносцев типа «Форель» в 312 тонн и 15 миноносцев типа «Сокол» в 220 тонн.

Если сравнить миноносцы типа «Кит» с минным крейсером типа «Воевода», то окажется, что первые по водоизмещению на 50 тонн меньше, по машине вдвое сильнее и по вооружению не уступают второму. Полагаю, что было бы целесообразно зачислить 15 миноносцев этого типа во 2 ранг, переименовав их для сего в минные крейсера.

Два вышеприведенные предлагаемые мною мероприятия будут особенно необходимы, когда окончательно решится вопрос о сдаче к порту мониторов, башенных лодок и других подобных судов устаревших типов.

О вышеизложенном представляю вашему превосходительству.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 72, л. 2. Копия.

№ 252

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ЗАВЕДУЮЩЕМУ
ОПЫТОВЫМ БАССЕЙНОМ КАПИТАНУ А. Н. КРЫЛОВУ
ОБ ИСПЫТАНИЯХ МОДЕЛИ БЕЗБРОННОГО СУДНА**

9 июля [1900 г.]
Кронштадт

Глубокоуважаемый Алексей Николаевич.

Письмо ваше с диаграммами испытания модели в 3000 тонн мною получено. Душевно благодарю вас за ваши труды и не имею ничего добавить к произведенным опытам. Меня поражает большая потребность сил. Выходит, что для 20 узлов надо приложить 10 тыс. сил. Я думал обойтись 9 тыс. Правда, что отношение 1 к 7 неблагоприятно такому ходу и, вероятно, у этого судна будет благоразумнее помириться с 19 узлами.

Интересно было бы сравнить сопротивление моей модели с моделью «Светланы». Я думаю, что отлогостью батоксов мне удастся достигнуть благоприятных результатов.

Теперь было бы желательнее заострить корму и тогда сделать вторую серию испытаний.

Удалось ли вам разобраться с крепостью льда?¹

Душевно преданный

С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 759, оп. 3, д. 158, лл. 14—15. Автограф.

¹ Речь идет о производимой А. Н. Крыловым по просьбе Макарова обработке полученных во время плаваний «Ермака» данных о крепости льда — см. документ № 210.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
О НЕОБХОДИМОСТИ ИСПЫТАНИЯ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ
ПЕРЕБОРОК НА КОРАБЛЯХ, УХОДЯЩИХ
В ДАЛЬНЕЕ ПЛАВАНИЕ

№ 17716

24 августа 1900 г.

Как вашему превосходительству известно, я неоднократно докладными и телеграммами просил о том, чтобы на готовящихся в настоящее время к отходу в дальнее плавание броненосцах и крейсерах¹ главные водонепроницаемые переборки были бы опробованы наливанием воды до установленной высоты. Благодаря настояниям вашего превосходительства к пробам начали готовиться, и многие переборки капитально подкрепляли, что принесет свою пользу; что же касается пробы наливанием воды в главные отделения, то таковая до сих пор не производилась ни на одном из судов по различным причинам.

Перед моим отъездом за границу² начали наполнять одно из котельных отделений броненосца «Севастополь» водой, но продольная переборка стала прогибаться, почему пробу остановили. Я немедленно потребовал указания Морского технического комитета, как поступить, и в мое отсутствие получена была телеграмма вице-адмирала Дикова от 1 августа, в которой указывается, что следует наполнить водой лишь изоляционные отделения, подкрепив предварительно переборку деревянными распорами.

Наполнение водой решено делать лишь до жилой палубы, т. е. гораздо ниже, чем то установлено.

Нет никакого сомнения, что все это окончится тем, что корабли уйдут в море с неопробованными главными непроницаемыми переборками.

Докладываю о всем вышеизложенном на случай, [если] ваше превосходительство признаете возможным для остальных вновь строящихся судов и миноносцев установить такой порядок последовательности работ, при котором проба переборок не вызвала бы протестов со стороны машиностроителей и заводов, делающих котлы и вспомогательные механизмы.

Вице-адмирал С. Макаров

Капитан над портом контр-адмирал *Остелецкий*

ЦГАВМФ, ф. 421, кораблестр. часть, 1893 г., д. 37, л. 255. Подлинник.

¹ Речь идет о кораблях, которые готовились к переходу на Дальний Восток для включения в состав Тихоокеанской эскадры.

² Макаров выезжал в Англию, где летом 1900 г. на верфях фирмы Армстронг в Ньюкастле перестраивалась носовая часть ледокола «Ермак».

**РАПОРТ С. О. МАКАРОВА В ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ШТАБ
О НЕОБХОДИМОСТИ ИЗМЕНЕНИЯ ПОРЯДКА НАЗНАЧЕНИЯ
ОФИЦЕРОВ НА ДОЛЖНОСТЬ ЗАВЕДУЮЩЕГО МИНОНОСЦАМИ**

№ 8507

24 августа 1900 г.

Высочайшим приказом по морскому ведомству от 6-го сего августа за № 305 капитан 2 ранга Арцеулов 2-й назначен заведывающим миноносцами 6-го флотского экипажа вместо капитана 1 ранга Тарасова. В этой должности капитан 1 ранга Тарасов оставался всего лишь десять месяцев. То же самое будет с капитаном 2 ранга Коссовичем, ибо, когда дойдет до него очередь командования судном 1 ранга, то никакой начальник не лишит его этого только потому, что он полезен для миноносцев.

Капитаны 1 ранга Елагин и Александровский по предельному возрасту подлежат увольнению в отставку, так что в непродолжительном времени все заведывающие миноносцами будут вновь.

При существующем порядке так будет продолжаться и впредь. Дорогостоящие, деликатные механизмы миноносцев по-прежнему останутся без хозяина, служба же на них, в особенности применение миноносцев к военному времени, по-прежнему останутся неразработанными; нельзя рассчитывать, что в таком новом деле, сменяя через год или два заведывающих миноносцами и назначая командиров на одну лишь кампанию, мы можем создать из этого оружия организованное дело.

Единственный выход из этого положения заключается в изменении порядка назначения на должность заведывающего миноносцами. На этой должности должны быть более молодые силы и оставаться не менее, как по пяти лет.

На основании всего, сказанного выше, я вторично¹ обращаюсь с представлением, чтобы на должность заведывающего миноносцами назначались капитаны 2 ранга, окончившие курс старшего офицера, и чтобы в этой должности они могли отбыть курс командира судна 2 ранга. Если командование минным крейсером «Всадник» или «Гайдамак» дает право на производство в капитаны 1 ранга, то и заведывание миноносцами, при котором приходится управляться, маневрировать целым отрядом, имея под командою до 30 офицеров, должно дать право на производство в 1 ранг.

Мера эта необходима, и без нее на миноносцы, как на боевое средство, рассчитывать невозможно.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 72, л. 1. Копия.

¹ См. документ № 251.

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ
СОЗДАТЬ КОМИССИЮ ПО ВЫРАБОТКЕ ПОЛОЖЕНИЯ
ОБ УЛУЧШЕНИИ НА КОРАБЛЯХ БЫТОВЫХ УСЛОВИИ
ДЛЯ МАТРОСОВ**

19 октября 1900 г.
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

При осмотре мной крейсера «Громобой» я был поражен отсутствием всяких удобств для жизни матросов на наших новых судах. Офицеры помещены роскошно, нижние же чины живут в различных коридорах, казематах и других помещениях, случайно оставшихся не занятыми под машины и пушки. В этих местах для удобства нижнего чина ровно ничего не сделано, и по всему судну имеются лишь низкие рундуки для сиденья длиной 264 фут. На этих рундуках может поместиться вплотную один к другому 130 человек, а команды на судне 800. Если спустить всякие столы и поставить скамейки, то это загородит проход, и, кроме того, сиденье за подвесными столами очень неудобно.

Также я был поражен тем обстоятельством, что в казематах для 6-дюймовых орудий не имеется ни стеклянных рам в портах, ни иллюминаторов.

Стеклянные рамы не могут дать света, потому что орудийный щит закрывает их совершенно, но нет никаких причин, почему в верхней палубе не проделано по два или по три иллюминатора для каждого каземата, и, таким образом, казематы совершенно лишены света, которого они из-за орудийных щитов не будут иметь и при открытых портах.

Во время вашего продолжительного плавания вы видели множество иностранных кораблей. В помещении их так удобно обставлена жизнь матросов.

Ваше превосходительство, вероятно, также вспомните жилую палубу корвета «Рында», которым вы командовали, с просторными рундуками для отдыха нижних чинов. Не помню, было ли у вас на «Рынде», но на «Витязе» у меня стояли еще низкие рундуки, на которых нижние чины могли сидеть и лежать.

Какая огромная разница между удобствами помещения команды на судах, которые строились 15 лет тому назад и теперь. Между тем люди с тех пор стали более развитыми и, следовательно, нуждаются в комфорте не менее, чем прежде.

Пишу [обо] всем этом вам как начальнику Главного морского штаба с просьбой, не признаете ли вы полезным, чтобы особая комиссия выработала нормальные удобства, которым должны отвечать помещения для нижних чинов и которые должны иметь в виду как при проектировании судна, так и при его постройке. Вполне уверен, что можно, не попускаясь боевыми качествами

судна, достичь в них удобного устройства для жизни нижних чинов. Теперь, когда значительная часть команды почти всю свою службу проводит на кораблях, удобства нижнего чина на судно необходимы¹.

Прошу принять уверение в моем совершенном к вам почтении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 21285, лл. 1—2. Подлинник.

№ 256

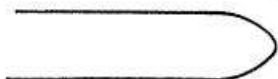
**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА А. Н. КРЫЛОВУ ОБ ИСПЫТАНИЯХ
КРЕЙСЕРА «СВЕТЛАНА» И НЕОБХОДИМОСТИ ИССЛЕДОВАНИЯ
ЗАВИСИМОСТИ СКОРОСТИ ХОДА ТОРПЕД ОТ ИХ ФОРМЫ**

12 января [1901 г.]

Глубокоуважаемый Алексей Николаевич.

Очень вам благодарен за присылку сведений об испытаниях кр[ейсера] «Светлана». Эти сведения будут иметь еще больший интерес, когда вы сделаете опыты с моделью. Мне кажется, судя по кривой IHP , что «Светлана» не проектирована на большой ход, ибо кривая сильно поднимается и на увеличение хода с 16 до 17 узлов требует 1500 IHP , а с 17 до 18 — более 2000, если верить экстраполяции².

Недавно я был на пристрелочной станции и видел, что 30-узловые мины делают теперь до безобразия тупоголовыми:



— это не преувеличено.

Решительно не хочется верить, что такое тупое тело можно двигать с такой скоростью или, вернее сказать, что их выгодно делать столь тупыми. Жаль, что ваши приборы не приспособлены к тому, чтобы двигать [со скоростью] 30 узлов, но думаю, что было бы интересно, сделав модели мин разной степени остроты, подвергнуть их испытанию. Может быть окажется, что прямо-стенность полезна за некоторыми пределами и что выгоды от более полных обводов покрывают невыгоды большего сопротивления.

Душевно пред[анный]

С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 759, оп. 3, д. 158, лл. 28—29. Автограф.

¹ Управляющим Морским министерством было разрешено образование комиссии для разработки вопроса об улучшении бытовых условий для матросов на кораблях под председательством С. О. Макарова (ЦГАВМФ, ф. 930, 2 отделение, д. 476, л. 235). О работах комиссии см. документ № 260.

² Так в документе, правильно экстраполяции.

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ О МЕРАХ
ПО СБЕРЕЖЕНИЮ МИНОНОСЦЕВ

№ 2006

3 февраля 1901 г.

За последние 3 года приостановлен новый заказ миноносцев прежних типов водоизмещением около 100 тонн и ведется деятельная постройка миноносцев типа «Сокол» и «Касатка». Между тем для сохранения этих миноносцев еще ничего не сделано. До сих пор принято было миноносцы эти на зиму ставить в доки, где случится, и весной, когда выходят все корабли, выводить из доков и эти миноносцы, расставляя их по гаваням, где удобно. Опасаюсь, что такой порядок поведет в скором времени к тому, что они обожжавеют. Между тем, желательно возможно лучше сохранить эти дорогостоящие деликатные суда, дабы во время войны они могли принести ту пользу, которую от них ожидают*.

Рассматривал вопрос вместе с техниками вверенного мне порта о том, каким образом разместить миноносцы, чтобы они могли оставаться в доброй сохранности, причем выяснилось, что постройка эллинга наподобие кронштадтского или гельсингфорского для таких тяжелых судов будет непрактична. Даже миноносцы в 100 тонн до некоторой степени страдают при подъеме, а потому мы пришли к заключению, что для них лучше всего строить общие сухие доки.

На прилагаемом чертеже¹ показана в общих чертах идея дока на 13 миноносцев и указано место для этого дока в Доковом адмиралтействе. Это есть самый дешевый способ сохранения миноносцев, ибо при нем не потребуются делать помповых устройств и многое другое. Является же, однако, то неудобство, что вводы в док миноносцев будут находиться в зависимости от ввода и вывода больших судов в Петровский док.

Если место для дока миноносцев выбрать в Военной гавани, неподалеку от нефтяного бассейна, то ввод и вывод миноносцев будет независим от Петровского дока, но все устройство будет значительно дороже.

Представляя все вышеизложенное на благоусмотрение вашего превосходительства, имею честь доложить, что вопрос о сбережении миноносцев типа «Сокол» и «Касатка» представляет большую важность и что в случае дальнейшей постройки этих миноносцев необходимо принять те или другие меры для их сбережения как в зимнее время, так и в летнее, оставляя их на воде лишь тогда, когда они находятся в кампании.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 21164, л. 56. Подлинник.

¹ Чертеж в деле отсутствует.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О НАЗНАЧЕНИИ ЛЕЙТЕНАНТА
К. Ф. ШУЛЬЦА В ПОМОЩЬ А. С. ПОПОВУ ДЛЯ ОБОРУДОВАНИЯ
РАДИОУСТАНОВОК НА СУДАХ ФЛОТА**

№ 126

9 марта 1901 г.

Для успеха дела по установке на судах флота приспособлений беспроволочного телеграфирования назначаю в помощь к заведывающему этими работами коллежскому советнику Попову для ближайшего наблюдения за этими работами на судах командира канонерской лодки «Мина» лейтенанта Шульца 2-го с выдачей ему за все время действительного исполнения работ особого высочайше разрешенного вознаграждения по 50 руб. в месяц и с освобождением от исполнения обязанностей по экипажу и порту.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1434, л. 87.
Типогр. экземпляр.

**ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА ОБ УЛУЧШЕННОМ СПОСОБЕ ВАРКИ
ЩЕЙ**

№ 260

1 мая 1901 г.

Веками сложился предрассудок, что варку командных щей, предназначенных к раздаче в 10¹/₂ — 11 час. утра, следует начинать в 2—3 часа ночи. Вследствие такого порядка приготовление щей делалось без офицерского надзора, что и вело к другого рода предрассудкам, от которых мясо попадало не в те рты, в которые назначалось.

Отсутствие офицерского надзора ведет также к дурному качеству приготовляемой пищи. По случайности у одного кока щи получались хорошие, у другого дурные. Коков подвергали взысканиям, но тут нужно не взыскание, а наука. Нельзя требовать от человека, чтобы он знал то, чему его не учили, и трудно рассчитывать, что офицер покажет коку, как готовить щи, если он сам этого не знает.

В Черноморском флоте хорошие коки встречаются чаще, и черноморские щи всегда славятся своим прекрасным вкусом. Еще пять лет тому назад назначенная мной комиссия под председательством флагманского врача Кнорре изучала черноморский способ варки щей, и с тех пор во многих командах он введен.

С минувшей осени я предпринял целый ряд испытаний, чтобы достичь лучшего вкуса щей. С этой целью доктор Боголюбов был командирован в Севастополь и, кроме того, выписан оттуда кок. За болезнью доктора Боголюбова опыты поручены были доктору Новикову и производились в 13-ом флотском экипаже под

руководством командира экипажа капитана 1 ранга Подъяпольского, в Учебной команде строевых квартирмейстеров под руководством капитана 1 ранга Цивинского и в Николаевском морском госпитале под руководством главного доктора действительного статского советника Исаева.

Одновременно с выяснением вопроса о качествах щей делались опыты для выяснения возможности отстранить ночное приготовление их.

Опыты велись первоначально в грубом виде, а последние три опыта, порученные старшему врачу Новикову, были произведены при условиях научной обстановки.

Оказалось, что если мясо класть в щи большими кусками, то оно к тому времени, когда поспеет середина, чересчур разварится по краям, отчего получаются плохие пайки. Кроме того, середина мяса не приобретает приятного вкуса овощей. И щи, и пайки много выигрывают в отношении вкуса, если мясо нарезать на пайки в сыром виде и положить не в холодную воду, а в кипяток. Пайки в этом случае увариваются вполне в 2 часа времени даже при слабом кипячении и получаются вкусными и все в равной степени проваренными. Разрезание мяса на пайки в сыром виде гораздо опрятнее, чем в вареном, и при этом нет соблазна. Паек, состоящий из мелких частей, можно или надеть на палочку, или, еще лучше, прошить иголкой с ниткой и завязать. Разрезание вареного уже мяса на пайки вызывает то неудобство, что мясо остывает, засаливается и теряет тот аппетитный вид и вкус, который оно имеет, когда только что вынимается из щей.

Также оказалось, что томаты, прибавляемые к щам в Черноморском флоте, не по вкусу человеку северных губерний и не по карману ротному хозяйству. Капитан 1 ранга Цивинский в Учебной команде строевых квартирмейстеров с успехом заменил их огурцами, которые дают щам прекрасный вкус. Можно обходиться и без томатов, и без огурцов.

Секрет приготовления хороших щей заключается в том, чтобы отбить у жира сальный вкус, что достигается поджариванием его с луком, и, кроме того, жир этот ввести в овощи и в муку, для чего готовится известным образом заправка.

Кости следует вываривать в течение суток, и бульон от них вливать в щи на следующий день.

Объявляя при сем для сведения записку старшего врача Учебно-минного отряда надворного советника Новикова¹, рекомендую во всех экипажах и командах, расположенных в Кронштадте, принять следующий способ приготовления щей...²

При сем присовокупляю, что настоящим приказом устанавливается лишь способ приготовления щей, а не раскладка коли-

¹ Записка Новикова об опытах по приготовлению щей по черноморскому способу опубликована в книге «Извлечения из отчета главного командира Кронштадтского порта», ч. II, стр. 69—76.

² Подробное описание процесса варки щей опускается.

чества продуктов, которая зависит от имеемых средств и хозяйственных соображений.

Всем, участвовавшим в разработке вопроса о варке командных щей, и в особенности доктору Новикову, объявляю мою сердечную благодарность.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 21370, лл. 5—7. Типогр. экз. Опубл. в журнале «Разведчик», 1901, № 556, журнале «Спутник здоровья», 1901, № 25, а также в книге «Извлечения из отчета главного командира Кронштадтского порта...», ч. II, стр. 63—69.

№ 260

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ОБ УЛУЧШЕНИИ НА КОРАБЛЯХ БЫТОВЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ МАТРОСОВ

№ 9479

5 октября 1901 г.
Конфиденциально

Милостивый государь Федор Карлович.

Письмом от 27 октября 1900 г. за № 2792 ваше превосходительство сообщили мне, что возбужденный мной вопрос об улучшении помещений для нижних чинов на судах флота¹ был вами доложен управляющему Морским министерством и что его превосходительство Павел Петрович², равно как и вы, вполне соглашаетесь с приведенными мной соображениями и признаете образование особой комиссии для основных суждений по этому поводу весьма полезным; при этом ваше превосходительство изволили высказать, что, без сомнения, такая комиссия могла бы только наметить, каким главнейшим требованиям по отношению к жизненным удобствам должны удовлетворять помещения нижних чинов на новейших судах в смысле определения количества воздуха, света и т. п., но не касаясь особенностей и частностей в устройстве таких помещений на судне каждого отдельного типа, так как эти детали могли бы быть разработаны лишь впоследствии Морским техническим комитетом на основании положений, установленных комиссией, при проектировании новых судов.

Предварительные соображения по этому предмету были поручены мной капитану 1 ранга Михееву, который, однако, замедлил работой, я же, со своей стороны, упустил из вида ему напомнить, и потому дело затянулось. Для обсуждения его 24 сентября мной было созвано совещание, на котором присутствовали следующие лица: контр-адмиралы — младший флагман Сиденер и капитан над портом Остелецкий, и капитаны 1 ранга — и. д. начальника штаба Энквист, командир броненосца «Победа»

¹ См. документ № 255.

² П. П. Тыртов.

Черкас, командир броненосца «Пересвет» Королев, командир броненосца «Ослябя» Михеев и командир крейсера «Паллада» Косович¹.

Совещание пришло к следующим заключениям.

1) На наших судах удобств для нижних чинов почти никаких нет, и в этом отношении они значительно хуже судов иностранных флотов, у которых жилые помещения хорошо приспособлены для жилья нижних чинов; наши старые деревянные корветы и клипера были приспособлены для жилья гораздо лучше, чем современные броненосцы и крейсера.

2) Желательно в этом отношении изучить суда иностранных флотов для того, чтобы позаимствовать различные устройства, дающие удобства команде.

3) В Тихом океане нижние чины, чтобы не пачкать платья лежа на палубе, приобретают на свой счет циновки; было высказано, что на иностранных судах каждому нижнему чину отпускается подстилка, которую он кладет под себя, ложась на палубу во время послеобеденного отдыха; введение таких подстилок из простого куска тонкой парусины в одно полотнище длиной в 3 аршина совещание признает весьма желательным.

4) Принятые теперь чемоданные шкапы менее удобны, чем бывшие рундуки, ибо на рундуках можно было лежать, а шкапы не дают этого удобства.

5) На некоторых судах у рундуков верх делают из решетчатых люков, что неудобно, и желательно иметь гладкую поверхность.

6) Необходимо иметь для хранения сапог места, достаточно удобные для одновременной разборки сапог.

7) Подвесные столы представляют удобство для уборки, но при малейшей качке они движутся, отчего разбрызгиваются щи; а потому для пользования они неудобны. Совещание пришло к заключению, что желательно улучшить столы, сделав их таким образом, чтобы при опущенном положении они не качались.

8) Принятая система пирамид отвечает постановке у вертикальных стен, у которых можно бы было делать откидные или иные скамьи; желательно было бы делать пирамиды подвесными под палубой, чтобы под ними можно было поставить скамьи или же ставить их по вертикальным переборкам настолько высоко, чтобы под ними помещались скамьи для сидения и лежания.

9) Совещание полагает, что следует на каждом корабле, кроме скамеек у подвесных столов, устроить еще места для сидения или лежания по крайней мере на 50% команды.

¹ Старшие флагманы вице-адмиралы Мессер и Андреев отсутствовали по болезни, но затем оба вполне присоединились к изложенным здесь заключениям. (Примечание автора.)

10) Было высказано, что командиры не обращаются с просьбами об устройстве удобств для нижних чинов, ибо строители в этом отказывают; совещание высказалось, что желательно такое распоряжение, по которому строители не отказывали бы в требованиях удобства для нижних чинов.

11) Командирам отказывают в устройстве стеклянных рам в орудийных портах, и предположено ставить иллюминаторы, но совещание полагает, что стеклянная рама есть предмет первой необходимости.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в совершенном моем почтении и искренней преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 21285, лл. 6—7. Подлинник.

№ 261

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА А. Н. КРЫЛОВУ С ПРОСЬБОЙ ПРОЧЕСТЬ
В КРОНШТАДТСКОМ МОРСКОМ СОБРАНИИ ЛЕКЦИЮ
О СОПРОТИВЛЕНИИ ЖИДКОСТЕЙ ДВИЖЕНИЮ ТЕЛ**

2 декабря 1901 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Алексей Николаевич.

Комиссия, рассматривавшая вопрос о лекциях в Кр[онштадтском] морск[ом] собр[ании], решила обратиться к вам с просьбою сделать одно сообщение о сопротивлении жидкостей движению тел. Было высказано, что теперь весьма важен вопрос о том, каких скоростей могут достичь подводные лодки. Кроме того, за последние годы наибольшие скорости достигнуты минами Уайтхеда, у которых теперь принято делать очень тупые носовые обводы. Для достижения тех же скоростей у миноносцев обводы делают весьма острые. Тут есть кое-что, требующее разъяснения, и, разумеется, вы могли бы это сделать.

Упр[авляющий] М[орским] м[инистерством] первоначально не согласился на эту лекцию, а потом дал свое согласие при условии, чтобы она была популярная, да иначе и неудобно прочесть ее в Морск[ом] собр[ании].

Пожалуйста, сообщите мне ваши взгляды, а если вы согласны, то и время, когда можете читать. 10 дек[абря] у нас лекция назначена на 8 [часов], остальные понедельники свободны. Чем раньше, тем лучше.

Душевно пред[анный]

С. Макаров

Архив АН СССР, ф. 759, оп. 3, д. 158,
лл. 22—23. Автограф.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ДИРЕКТОРУ ГЛАВНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ
ОБСЕРВАТОРИИ ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ М. А. РЫКАЧЕВУ
О ПРИЧИНАХ НАВОДНЕНИЯ В КРОНШТАДТЕ

27 января 1902 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

Письмо ваше от 20 янв[аря] с пятью брошюрами и двумя картами получил и приношу вам мою искреннюю благодарность за столь существенную помощь. С карт я снял копии и скоро их верну. Также верну 4 брошюры, а вашу лекцию хочу у себя оставить, если вы это позволите. У вас, верно, есть еще экземпляры, между тем она полна фактических данных весьма существенных.

По отношению к Кронштадту я принял систему местного ограждения и теперь занят вопросом о защите лаборатории и доков Николаевского, Константиновского и Александровского. Окажется, что Петровский обеспечен лучше всех — 12 фут.

Вместе с сим, пересмотрев весь вопрос, прихожу к такому заключению, что ветер играет большую роль при наводнениях, но что должна быть другая причина, кроме ветра, ибо в январе, когда море покрыто льдом до Гогланда и ветер влиять на уровень моря не может, бывают наводнения.

Полагаю, что одна из причин наводнения есть волна, образующаяся в Балт[ийском] море, высотой около 1 фута, которая, перемещаясь вместе с минимумом по Финскому заливу, вследствие очертания берегов и рельефа дна возрастает в глубине залива до большой высоты. Мы имеем колебания уровня все время, даже в марте, когда Финск[ий] залив покрыт льдом по всей своей поверхности. Это подтверждает, что есть причина, которая может самостоятельно колебать уровень. Большие наводнения случаются тогда, когда обе причины совпадают.

Что касается до лучшего способа защиты С.-П[етербург]а, то я решительно отдаю предпочтение проекту Базена. Теперь собираются строить дамбу от Ораниенбаума в Кронштадт. Разумеется, это лишь часть работы: потребуются шлюзы, водослив и прочее, что стоит очень дорого. Надо думать, что меньше 25 мил[лионов] не обойдется, но зато это обеспечит П[етербург] от наводнения, которое может принести потери более, чем в 20 миллионов, если вода опять поднимется до 13 фут., как было в 1824 г.

Был бы очень рад услышать ваше мнение.

Где находится проект Базена и как с ним ознакомиться?

Душевно преданный С. Макаров

[Р. С.] Подп[олковник] Ларионов составил мне 8 графиков наводнений в Кр[онштадте], из которых видно, что наводнения у нас продолжаются часов 8—10, а иногда и меньше.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА вр. и. д. ГЛАВНОГО КОМАНДИРА
КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ П. П. АНДРЕЕВУ
В СВЯЗИ СО СТОЛЕТИЕМ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ НАХИМОВА

23 июня 1902 г.
м. Саки (в Крыму)¹

Да послужат деяния адмирала Нахимова добрым примером
настоящему и будущему поколениям моряков.

Макаров

Газета «Кронштадтский вестник», 1902, 23 июня.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА АДМИРАЛУ
П. П. ТЫРТОВУ О ПРИОРИТЕТЕ А. С. ПОПОВА В ИЗОБРЕТЕНИИ
РАДИО И О НЕОБХОДИМОСТИ ОСНАЩЕНИЯ РУССКОГО ФЛОТА
РАДИОУСТАНОВКАМИ

№ 16791

30 июня 1902 г.

В бытность на Кронштадтском рейде итальянского крейсера «Карло-Альберто» я познакомился с г. Маркони, который считается в Европе изобретателем беспроволочного телеграфа. Изобретатель беспроволочного телеграфа есть в сущности А. С. Попов, бывший преподаватель Минного офицерского класса, ибо задолго до того, что заговорили об изобретении Маркони, он в Минном классе на сообщениях показывал опыты беспроволочного телеграфирования. Тот факт, что он изобретатель, признан, и ему выдана за изобретение некоторая денежная награда.

Первые опыты Маркони велись с инструментами чрезвычайно несовершенными: я сам видел в Дувре подвешенные огромные металлические корзины для принятия депеш, тогда как А. С. Попов сразу принимал их на единичную проволоку. Несмотря на это, Маркони ушел теперь далеко вперед. Он образовал компанию, которая взяла дело в свои руки и предоставила ему широкий простор для усовершенствования, тогда как А. С. Попов мог заниматься делом в весьма скромной обстановке. Результаты не замедлили обнаружиться: Маркони при последнем плавании, будучи у Скагена на крейсере «Карло-Альберто», получил телеграммы с мыса Лизард и даже в Кронштадте ощутил несколько точек, посланных с той же станции (м. Лизард). А. С. Попов пока далее 70 миль телеграмм не получал. Маркони ничем другим, кроме беспроволочного телеграфа, не занимается, в то время как А. С. Попов на занятиях с беспроволочным телеграфом может уделять лишь свои вечера и не имеет необходимой для занятий лаборатории.

¹ С. О. Макаров находился там до 28 июня 1902 г. в отпуске.

Английский флот от компании Маркони почти полностью снабжен беспроволочным телеграфом, но пока еще слабой силы. Сильная станция имеется только на мысе Лизард; такая станция, по словам Маркони, стоит 18 тысяч фунтов стерлингов, и она может быть поставлена на какое угодно судно; вес приборов 1 тонна, но требуется просторная каюта, приблизительно в 200 кв. фут. Станции для малых расстояний (около 150 миль) стоят около 150 фунтов. По словам Маркони, английское правительство до сих пор платит фирме Маркони ежегодно по 100 фунтов за каждое судно, на котором установлены его приборы.

Все это показывает, что Англия пошла на это дело очень широко, и действительно, если она будет иметь свои станции беспроволочного телеграфа в Англии, Канаде, на Бермудских островах, в Гибралтаре, на острове Св. Елены, на Фолклендских островах и на мысе Доброй Надежды, то весь Атлантический океан будет включен в район беспроволочного телеграфа, и где бы ни находилось судно, оно будет в состоянии получать приказания и посылать свои донесения. Таким образом, беспроволочный телеграф даст Англии огромные тактические преимущества.

Нашему флоту беспроволочный телеграф также нужен как во внутренних морях, так и в Тихом океане, где Порт-Артур и Владивосток так расположены, что депеши с них могут достигнуть почти всех возможных мест действий наших судов.

Не только разработка приборов, но и выделка их обставлены очень не полно. Наша мастерская приборов беспроволочного телеграфа в состоянии выделать, как показал опыт, в течение года лишь 8 комплектов (станций), тогда как в настоящее время еще требуется установить беспроволочный телеграф на 36 боевых судах и яхтах и по крайней мере на 20 береговых станциях, разбросанных по разным морям и портам. При такой медленной выделке приборов потребуется 7 лет на то, чтобы снабдить существующие суда русского флота даже слабым беспроволочным телеграфом, и если разработка его не пойдет так же успешно, как у Маркони, то наши суда будут лишены того сильного средства, которым будут располагать неприятельские суда.

На основании сказанного выше представляю на усмотрение вашего высокопревосходительства следующее:

1. Не признаете ли, ваше высокопревосходительство, полезным, чтобы профессор Попов всецело занялся усовершенствованием беспроволочного телеграфа с предоставлением ему в широких размерах свободы в производстве опыта.

2. Не признаете ли, ваше высокопревосходительство, возможным дать профессору Попову лабораторию при Опытном бассейне в С.-Петербурге, где имеется удобство для предварительных опытов.

При лаборатории потребуется один лаборант.

3. Не признаете ли, ваше высокопревосходительство, полезным, чтобы средства мастерской, выделяющей приборы беспрОВОЛОЧНОГО телеграфирования, были усилены или чтобы некоторые части приборов заказывались с воли.

Вице-адмирал С. Макаров

Резолюция П. П. Тыртова: «Надо иметь в виду, что профессор Попов поступил на службу в Электротехнический институт профессором, следовательно, он добровольно взял на себя обязанности профессора, и я недоумеваю, каким образом без его желания побудить его заниматься только усовершенствованием способа телеграфирования без провод[ов]?»

Об усилении средств мастерской передать для производства в Главное управление кораблестроения и снабжений. Против увеличения ничего не имею и вполне сознаю важность обладать возможностью телеграфировать без провода на судах и в портах. К сожалению, дело это прививается очень туго и даже при участии самого изобретателя ограничивается крайне незначительным расстоянием, на которое удается передавать телеграммы.

П. Тыртов»

ЦГАВМФ, ф. 421, минная часть, 1902 г., д. 19, лл. 104—106. Подлинник. Оpubл.: А. Берг. «А. С. Попов и изобретение радио», ОГИЗ, 1935, стр. 37—39; сборник документов «А. С. Попов», Л., Лениздат, 1945, стр. 207—208.

№ 265

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПРИНЯТИИ НЕОБХОДИМЫХ МЕР ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ С МАТРОСАМИ

№ 387

21 июля 1902 г.

За последнее время произошло несколько смертных случаев с нижними чинами вследствие различных причин. Так, два матроса с вельбота начальствующих лиц, шедшего на буксире портового судна «Ижора», утонули вследствие того, что вельбот опрокинулся. На крейсере 1 ранга «Паллада» утонул матрос, упавший с пюпитра при окраске приподнятой шестерки. На эскадренном броненосце «Ретвизан» убились два человека, работавшие на подвесках во время пребывания в доке. При этом лопнул конец, которым держалась подвеска, и, кроме двух убитых, двое других получили тяжкие ушибы. На крейсере 1 ранга «Светлана» утонул человек вследствие того, что у борта крейсера затонула баржа с углем. На броненосце береговой обороны «Чародейка» мотылем придавило человека, который также умер.

Все эти случаи заставляют меня обратить внимание командиров судов на тщательный надзор за тем, чтобы принимались необходимые меры предосторожности. Командиры обязаны внушить своим подчиненным, что нравственный и служебный долг каждого офицера неусыпно следить, чтобы при работах принимались

необходимые предосторожности, дабы уменьшить число несчастных случаев, имеющих иногда печальный исход. Каждый, даже мелкий случай, не ведущий к тяжелым последствиям и потому не доходящий до сведения начальства, не должен оставаться без расследования, дабы кому следует было сделано необходимое внушение.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1441, л. 245.
Типогр. экземпляр. Опубликовано в книге «Извлечения из отчета главного командира Кронштадтского порта...», ч. II, стр. 106—107.

№ 266

СООБЩЕНИЕ ГАЗЕТЫ «РУССКИЕ ВЕДОМОСТИ»¹ О РАЗРАБОТКЕ С. О. МАКАРОВЫМ ПРОЕКТА НОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РАДИОДЕЛА ВО ФЛОТЕ

30 июля 1902 г.

Главным командиром Кронштадтского порта вице-адмиралом Макаровым разрабатывается в настоящее время проект новой организации беспроволочного телеграфирования на судах флота. Предполагается установить аппараты на всех судах и, кроме того, учредить на берегах особые станции для переговоров с судами. Предположено также выработать особую систему условных знаков для того, чтобы содержание телеграмм могло разбираться только теми, для кого они предназначаются*.

«Русские ведомости», 1902, 30 июля.

№ 267

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. В. ДУБАСОВУ О РАЗРАБОТКЕ ИМ ПРИБОРОВ УПРАВЛЕНИЯ АРТИЛЛЕРИЙСКИМ ОГНЕМ И О ЗНАЧЕНИИ ЗАЛПОВОЙ СТРЕЛБЫ

№ 21876

28 сентября 1902 г.

Милостивый государь Федор Васильевич.

Журналом артиллерийского отдела Морского технического комитета от 31 августа № 25 постановлено: «Вместо боевых указателей для этих двух броненосцев («Бородино» и «Император Александр III») ввести указатели направлений неприятельского судна с надписями: «передний», «задний», «средний».

Приборы управления артиллерийским огнем называются приборами Гейслера, тогда как Гейслеру принадлежит в них лишь

¹ Заметки по этому вопросу появились также в ряде других русских газет.

передача вращения и техника дела. Главная же мысль приборов принадлежит мне, равно как мне же принадлежат и многие детали их.

Будучи инициатором этого дела и исполнителем его, я не могу не высказаться по вышеприведенному решению Морского технического комитета.

Боевые указатели служат для того, чтобы давать к орудиям точные приказания о цели, по которой требуется открыть огонь. Человек, стоящий у боевого указателя, держит трубу направленную на избранную цель, а стрелки циферблатов в батареях, следуя автоматически за движением трубы, показывают — куда наводить орудия. В бою орудие ставится на указанный градус, и тогда комендор по направлению прицела видит цель, в которую надо стрелять. Без боевых указателей нет возможности успешно направлять огонь, ибо на большом ходу при значительном числе маневрирующих судов комендору очень трудно через порт распознать свое судно от чужого. Без боевых указателей будут все шансы на стрельбу по своим судам и миноносцам, во избежание такого нежелательного упущения в батареях займутся распознаванием судов, что сильно замедлит огонь. Боевые указатели в значительной мере упорядочивают дело и ускоряют огонь.

Также вашему превосходительству из вашей личной практики командования эскадрой Тихого океана известно, как трудно распознать береговые укрепления, смотря через орудийный порт по прицельной линии. Только смотря с мостика и видя перед собой всю картину укрепления, можно распознать, где и как расположены неприятельские батареи и куда направить огонь. При боевых указателях не представляется никакого труда руководить этим делом, без боевых указателей придется посылать офицера, который каждому комендору лично показал бы предмет цели.

Приборы управления артиллерийским огнем в равной мере годны и для залповой стрельбы и для беглого огня. Они также могут быть приспособлены для разделения огня по движущимся целям. Это вопрос схемы проводки и лишних двух приборов. При введении боевых указателей и вообще приборов управления артиллерийским огнем я имел в виду приспособить их к залповой стрельбе, ибо считаю, что залповая стрельба в некоторых случаях дает большой шанс на успех и в материальном и в нравственном отношениях. Я оставил пост инспектора артиллерии, не успев окончить это дело, которое требовало, чтобы все орудийные установки были должным образом согласованы, что вполне достижимо. По моем уходе началось гонение на залповую стрельбу, и все приспособления Давыдова для залповой стрельбы сняли, а боевые указатели к этому не приспособили.

Я остаюсь при прежнем убеждении о пользе залповой стрельбы, в особенности при боевых и дальномерных указателях, которые дают в руки все средства для управления огнем и для залпов. Прежние давыдовские приборы не имели приспособления

для передачи показания к орудиям, а потому были непрактичны. Теперь залпы можно делать скоро и переходить от одной цели к другой с великой легкостью. Пока приборы управления артиллерийским огнем не сбиты, до тех пор всю артиллерию можно держать в руках, действуя залпами или боевыми огнями и направляя ее к определенной цели. Когда приборы соьбют, то этого огромного средства у корабля не станет, и он в этом отношении сравняется с броненосцами «Бородино» и «Император Александр III», на которых боевые указатели не предположено ставить.

Примите уверение в совершенном моем уважении и искренней преданности.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, лл. 242—243.
Копия.

№ 268

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ О НЕОБХОДИМОСТИ КОРЕННЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИИ В ДЕЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И СОДЕРЖАНИЯ МИНОНОСЦЕВ

№ 23308

13 октября 1902 г.

Когда завод Ярроу построил миноносец в 220 тонн, могущий идти со скоростью 30 узлов в час, то ему заказан был миноносец «Сокол», по образцу которого предполагалось построить у нас серию миноносцев. Мне неизвестны мотивы, по которым разрешено было ограничиться требованием хода лишь в 26 узлов, но такое изменение в ходе должно было увеличить крепость и солидность как корпусов, так и машины.

Нареканий о недостаточности крепости корпусов не поступало; что же касается механизмов, то они оказались значительно слабее, чем на миноносце «Сокол». У этого последнего ни машины, ни котлы никогда не повреждались, и по сию минуту этот миноносец исправнее всех, выстроенных впоследствии. На нем никогда не употреблялась внутренняя смазка цилиндров и золотников, а потому масло не попадало в котлы, и последние вследствие этого не давали течи.

Так как при постройке миноносцев типа «Сокол» заводам предоставлялось снимать чертежи и размеры с прототипа, то, следовательно, ошибка не в проекте, а в исполнении, и при постройке контроль, поставленный от Морского министерства, недостаточно следит за тщательностью выделки.

Полученные от завода Крейтон миноносцы типа «Сокол» будут постоянно нуждаться в ремонте, и потому в военное время от них нельзя ожидать той пользы, которая соответствовала затраченным деньгам. В нынешнем году приходил французский отряд, который на всем пути сопровождали миноносцы, не отстававшие ни на шаг от больших судов, шедших большой скоростью.

Ваше высокопревосходительство также лично видели, что германские миноносцы постоянно следуют за яхтой «Гогенцоллерн», которая ходит большим ходом. Ни один из наших миноносцев не мог бы сделать ничего подобного тому, что делают германские и французские миноносцы. Считаю, что как постройка миноносцев, так и содержание их нуждаются в коренном преобразовании и что без этого преобразования мы не можем рассчитывать в военное время на службу миноносцев, ибо даже в спокойных условиях мирного времени они не в состоянии исполнять тех задач, для которых строились.

Все вышезложенное представляю на благоусмотрение вашего высокопревосходительства.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, л. 72, л. 38. Копия.

№ 269

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА НЕИЗВЕСТНОМУ АДРЕСАТУ
О ГИДРОЛОГИИ ЗАЛИВА КАРА-БОГАЗ-ГОЛ И ТЕЧЕНИЯХ
В ПРОЛИВЕ, СОЕДИНЯЮЩЕМ ЕГО С КАСПИЙСКИМ МОРЕМ *

30 октября 1902 г.
Кронштадт

Приношу вам мою глубочайшую благодарность за весьма интересную книгу о Карабугазском заливе, которую я прочел с великим удовольствием.

И из части 1-й из вашего труда видно, что не допускается мысль об обратном вытекании воды из Карабугазского зал[ива] в Касп[ийское] море. Если бы не было этого течения, то не могло получиться исключительного осаждения глауберовой соли. Поваренная соль, постоянно оставаясь в растворе, должна была бы увеличить степень насыщения, и тогда начала бы отлагаться и она.

Если этого не случается, то лишь в силу постоянного ежегодного некоторого обмена воды залива и моря. Уровни этих двух водоемов колеблются не одинаково. Каспийское море получает весной большое количество воды из многоводных рек, в него впадающих, и, кроме того, оно прогревается на большую глубину, а от прогрева поднимается уровень (в Черном море, кажется, на 9 дм). В Карабугазский залив рек не впадает, и он прогревается на малую глубину, а потому летом его уровень повышается мало. В это время вода идет в залив во всю глубину пролива, а зимой уровни двух водоемов приходят к большей одинаковости, и тогда происходит двойственное течение. Оно же возможно и летом при некоторых барометрических и ветровых условиях.

Увеличение глубины пролива по направлению к Касп[ийскому] морю также свидетельствует, что он иногда прочищается тяже-

лой водой Карабугазского залива. Без этого фактора вход в залив со стороны Каспийского моря быстро занёсло бы песком.

Если у вас нет моей книги «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», то я с удовольствием пришлю вам. Вы увидите сходство между Босфором и Карабугазским заливом.

Рассматривая линии одинаковых удельных весов, я прихожу к заключению, что весь перешеек, отделяющий Карабугазский залив от Каспийского моря, фильтрует воду после него. Не думаю, что может быть обратная фильтрация, ибо частички соли засорили бы волосяные канальцы, по коим могла бы происходить фильтрация. Думаю, что если бы захотели запретить Карабугазский пролив шлюзом и держать уровень его значительно ниже, чем теперь, то усилилась бы фильтрация по перешейку и возможно, что где-нибудь перешеек прорвало бы, начиная с низу.

Для эксплуатации солей, осаждающихся в Кара-Бугазе, было бы необходимо подразделить озеро, выделив места для осадки разных солей.

Если глауберова соль в спросе и на нее цена есть, то устроить вывоз ее в широких размерах при посредстве землечерпательной машины дело совсем несложное.

Еще раз благодарю за присылку вашей интересной книги и прошу вас уведомить, если угодно, куда послать вам мою книгу «Об обм[ене] вод Черн[ого] и Ср[едиземного] морей».

С глубочайшим уважением С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 329—333. Автограф в копировальной книге.

№ 270

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ ОБ ОТСУТСТВИИ БОЕВОГО КОМПЛЕКТА БОЕПРИПАСОВ В КРОНШТАДТСКОМ ПОРТУ

№ 114

1 ноября 1902 г.

Еще в бытность мою главным инспектором морской артиллерии я докладывал предместнику вашего высокопревосходительства, что боевые запасы в портах не содержатся в надлежащем наличии и что многих предметов боевого снабжения не хватает, так что суда, находящиеся в портах — Кронштадтском и других, — к бою не готовы.

Будучи назначен старшим флагманом 1-й флотской дивизии и получив в 1896 г. в командование Практическую эскадру, я потребовал, чтобы на суда вверенной мне эскадры боевое снабжение было отпущено от Кронштадтского порта полностью. Получив ответ, что такового в наличии не имеется и что суда Кронштадтского порта не готовы в этом отношении на случай

войны, я донес об этом вашему высокопревосходительству, прося вас доложить об этом его императорскому высочеству¹.

Поступив на должность главного командира, я поручил главному артиллеристу порта представить мне сведения о том, имеется ли первый боевой комплект для всех судов, которые в случае войны должны быть готовы вступить в сражение. Удостоверившись, что этого нет, я донес об этом вашему высокопревосходительству.

С тех пор в Кронштадт высылаются огромные партии снарядов и зарядов, но всего этого хватает лишь для снабжения новых судов. Старые же суда по-прежнему остаются без снабжения. Пороху дымного нет, а потому в случае войны его, как говорят, выпишут из Черного моря, после чего, вероятно, придется определять величину зарядов и делать самые картузы. Война может окончиться ранее, чем мы успеем сделать выстрел из этого пороха. Если в Черном море имеется избыток пороха, то его следовало давно к нам прислать. Не могу ясно себе представить причин, почему не дают возможности порту держать в наличии комплект боевого снабжения, и так как это дело чрезвычайной ответственности, то прошу ваше высокопревосходительство доложить об этом его императорскому высочеству великому князю генерал-адмиралу, что за все три года моего управления Кронштадтским портом боевые суда, находящиеся в порту, никогда не имели в готовности даже первого комплекта боевого снабжения. Что же касается второго комплекта для судов, находящихся в Кронштадте и в плавании, то такового совершенно не имеется.

Считаю долгом напомнить вашему высокопревосходительству, что все прибывшие нынешним летом из Тихого океана боевые суда сгрузили свое боевое снабжение в Кронштадте. Часть такового издержана на учебную стрельбу, а остальное оставлено здесь, так что в случае внезапного разрыва все боевые суда, находящиеся в Либаве, лишены возможности принять какое-нибудь участие в деле, ибо на них нет ни снарядов, ни зарядов. Между тем они стоят в порту, который еще не вполне укреплен и находится всего в 60 верстах от границы.

В составленную во вверенном мне порту по моему поручению ведомость одного боевого комплекта боевых припасов вошли суда, находящиеся в Кронштадтском порту и в порту императора Александра III.

В ведомости показано: в первой графе количество имеющихся в порту припасов; затем во второй графе количество, потребное по положению на один боевой комплект, и в третьей графе отношение этих количеств. Подчеркнуты те наименования, по которым имеется недостаток.

Рассмотрение этой ведомости показывает, что у нас главнейшим образом не хватает бездымных и дымных порохов, сегмент-

¹ То есть генерал-адмиралу в. кн. Алексею Александровичу.

ных и фугасных снарядов и гильз к 75-мм патронам, также недостаток чугунных 47-мм и стальных 37-мм гранат.

В остальном есть избыток против первого комплекта, но это происходит не потому, чтобы для имеющихся в порту судов высылались боевые припасы, а потому, что заготавливаются такие для вновь строящихся судов, и в ведомости наличия вошло все, что приготовлено к отпуску на них. Общая картина недостатка была бы виднее, если бы переименовать все требующиеся боевые припасы для строящихся судов, которые в будущем году должны быть ими укомплектованы; суда эти следующие: эскадренные броненосцы «Ослябя», «Цесаревич» и «Император Александр III»; крейсера 1 ранга «Аврора» и «Баян», крейсера 2 ранга «Жемчуг» и «Алмаз», а также миноносцы. Считаю необходимым, чтобы в порту для каждого боевого судна во всякое время находился в готовности и неприкосновенности первый боевой комплект. Только при таких условиях порт исполнит, по крайней мере в первую минуту после разрыва, лежащую на нем обязанность. В противном случае флот будет обречен на бездействие и решительно никаких оправданий к этому не может быть найдено, ибо, если нам не хватает, то всегда сравнительно небольшого количества, без которого, однако же, суда для боя не годны. В настоящую минуту не хватает главным образом дымного пороха, но это в смысле боевом безразлично — не хватает ли одного пороха или пороха и снарядов.

Прошу ваше высокопревосходительство не отказать мне в указаниях по сему предмету.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 162, лл. 90—91.
Копия.

№ 271

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О ПРЕДСТАВЛЕНИИ ИМ ЗАПИСКИ О 20-ЛЕТНЕЙ ПРОГРАММЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ

№ 432

11 ноября 1902 г.
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

Получив письмо вашего превосходительства от 20 августа сего года за № 2899¹, я нашел, что вопрос о программе кораблестро-

¹ Летом 1902 г. С. О. Макаров был назначен членом совещания по разработке новой судостроительной программы 1903—1923 гг. При письме Ф. К. Авелана от 20 августа 1902 г. Макарову «для ознакомления с положением судостроения в настоящее время и с теми вопросами, которые возникли при сравнении наших морских сил с силами ближайших соседей» были направлены «Материалы для обсуждения будущей программы судостроения 1903—1923 гг.» и таблицы к проекту программы судостроения. 15 сентября 1902 г. Макаров запросил дополнительные данные о размерах иностранных флотов к 1923 г., которые были присланы ему при отношении от 18 сентября 1902 г. за № 3269 (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 22614, лл. 145, 158, 160—163).

ения на 20 лет по важности своей заслуживает всестороннего обсуждения. К работе я привлек главных портовых техников, которые имеют достаточную опытность в определении стоимости ремонта судов.

С многими положениями, высказанными в препровожденной вашим превосходительством записке, я не согласен, а потому решил результат моих соображений изложить в особой записке, которая отпечатана при штабе вверенного мне порта в 25 экземплярах¹. При печатании были приняты все меры предосторожности, чтобы ни один экземпляр не попал в чужие руки, и потому работа производилась на глазах у адъютанта штаба лейтенанта Семенова.

Препровождая при сем вашему превосходительству 15 экземпляров для раздачи лицам, приглашенным на имеющее быть совещание, прошу принять уверения в совершенном моем уважении и глубокой преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23846, л. 5. Подлинник.

№ 272

ИЗ ЗАПИСКИ С. О. МАКАРОВА О ПРОГРАММЕ СУДОСТРОЕНИЯ НА 1903—1923 гг.

[11 ноября 1902 г.]
В[есьма] секретно

Общие соображения о программе судостроения и расходах на флот

Рассмотрение программы постройки судов на двадцатилетие есть рассмотрение вопроса о размере нашего флота.

Вопрос этот должен разбираться в зависимости от целей, для которых флот назначается; если, однако, государство не может ассигновать столько средств, сколько потребно для осуществления программы, соответствующей заданной цели, то надо сузить задание самой программы.

О целях, для которых назначается русский военный флот.

России по ее географическому положению приходится иметь три независимых флота: Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский.

Черноморский флот совершенно обособлен и в силу условий политических обречен на чисто местные цели.

Балтийский и Тихоокеанский флоты могут быть в мирное время сосредоточены

¹ См. документ № 272.

в одном или другом месте беспрепятственно. С наступлением же войны передвижение судов из одного флота в другой возможно лишь в некоторой степени и при благоприятных политических условиях.

Возможность перемещения судов из Балтийского флота в Тихоокеанский и обратно подсказывает решение, что типы судов как в том, так и в другом флотах желательно иметь одинаковые. По-видимому, в такой одинаковости нет особых препятствий, а, напротив, она будет вполне уместна. В обоих названных флотах нужны суда для эскадренных сражений, и существует нужда в боевых судах малого углубления, которые могли бы годиться для действия в реках и на мелководьях Дальнего Востока и в шхерах Балтийского моря.

Наши противники: на Дальнем Востоке — Япония, на Балтийском море — Германия, а на Черном море — Турция.

Япония имеет военный союз с Англией, Германия с Австрией и Италией, Турция едва ли начнет войну без поддержки одной из великих держав. Россия, по-видимому, связала свою военную судьбу договором или словом с Францией. Отсюда вытекает, что при столкновении на Дальнем Востоке с Японией мы будем иметь против себя флоты Англии и Японии, а сами будем работать совместно с флотом Франции; при столкновении с Германией мы в Балтийском море будем иметь дело только с флотом этой нации, ибо итальянский и австрийский флоты будут заняты борьбой с французскими морскими силами. Возможно, что к Германии присоединятся скандинавские государства, которые недаром построили стратегическую ветвь от Ботнического залива до Атлантического океана, дающую возможность выставить войска на северо-западной границе Финляндии в какое угодно время года.

Как бы союзы военные ни были солидны, все же можно допустить, что нежелание расходоваться на войну в некоторых случаях удержит союзников от вооруженного вмешательства, и война состоится между

Общие соображения о размерах флотов.

двумя заинтересованными сторонами. Если же даже считать, что вооруженное вмешательство состоится, то и тогда было бы сложно подсчитывать размер флота в зависимости от вышеуказанных политических условий и нужно допустить, что наши союзники могут парализовать до некоторой степени флоты союзников наших врагов, а потому размер наших сил желательно иметь: на Балтийском море — по крайней мере равным силам Германии; на Черном море — превышающим силы Турции, а на Дальнем Востоке — Японии.

Пользуясь материалом, собранным при Главном морском штабе¹, составлены были прилагаемые при сем таблицы для определения размеров Балтийского и Тихоокеанского флотов², что же касается размера потребных на Черном море сил, то таковой взят целиком из расчетов, заключающихся в изданном Главным морским штабом материале.

В тех же материалах предположен срок службы каждого судна 25 лет, но я, переговорив с весьма опытными портовыми техниками, полагаю, что будет правильнее допустить 30-летний срок службы.

В материалах, изданных Главным морским штабом, приведены исчисления потребного числа подводных лодок. Ввиду новизны этого дела пока затруднительно определить, будут ли таковые составлять непрременную принадлежность военных флотов. В программах германской и японской они не показаны, а потому и в программу русского судостроения я их не включаю. Если в вышеназванных иностранных флотах подводные лодки будут строиться в замену некоторого другого типа судов, то и мы можем часть средств, ассигнованных на постройку флота, отделить на подводные лодки, а если там будут делать на них специальные ассигнования, то и нам при-

¹ При составлении данной записки С. О. Макаров пользовался изданными Главным морским штабом «Материалами для обсуждения будущей программы судостроения 1903—1923 г.» (см. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, лл. 1—62).

² Таблицы не публикуются. См., там же, лл. 107—123.

Сравнение стоимости русской постройки и заграничной.

дется к таковым же прибегнуть, дабы не отстать от наших возможных противников.

¹...Постройка больших судов в России дороже, чем за границей. Сравнения надо делать по соответствующим типам. Из броненосцев можно сравнить «Ретвизан» с «Бородино» или «Пересветом», и тогда получим, что «Ретвизан» на 10,9% дешевле «Бородино» и на 21,1% «Пересвета».

Сравнение «Дианы» с «Богатырем» показывает, что последний дешевле первой на 24,5%, между тем «Богатырь» идет на 3 узла больше, а чем больше ход, тем стоимость должна быть выше.

Миноносцы «Сокол» и построенные по его типу в России стоят почти одинаково, но сравнивать их нельзя, потому что наши миноносцы пошли на 3 узла меньше, чем «Сокол», и, кроме того, у последнего машины выделаны чрезвычайно тщательно и потому выдерживают полный ход, чего нельзя сказать про наши миноносцы, построенные в России.

В таблице стоимости тонны ниже всех стоит ледокол «Ермак». Разумеется, он не годится для полного сравнения, ибо на нем все устройство простое, тем не менее «Ермак» по своей выделке в некоторых отношениях представлял немалые затруднения. Так, например, у него четыре главные машины, тогда как у большинства судов две или, самое большее, три машины. «Ермак» имеет шесть кранов, но зато не имеет многих других вспомогательных механизмов, боевых погребов и прочего. С другой стороны, винты у него очень дорогие, сталеникелевые, и есть четыре 200-сильных вспомогательных механизма для движения судна, которых на других судах не имеется.

Во всяком случае, разность цен так велика, что заставляет подумать о том, нельзя ли как-нибудь удешевить и военные

¹ Опущены изложение содержания и анализ таблиц, составленных С. О. Макаровым по «Материалам для обсуждения...» Главного морского штаба, а также произведенные им расчеты размеров русского флота в соответствии с данными о германском и японском флотах и расходов на новое судостроение, ремонт кораблей, их усовершенствование и поддержание в боевой готовности.

суда, нельзя ли построить два простых судна на стоимость одного, более совершенного.

«Ермак» дешев потому, что большинство предметов, находящихся на нем, суть предметы общепринятого типа. Если бы при заказе «Ермака» я обусловил, что известные предметы должны быть определенных заводов и фирм и что при выделке требуется соблюсти некоторые особенности, то стоимость постройки возросла бы в значительной степени.

При заказе «Ермака» мне пришлось вникать в этот вопрос, и я ознакомился со спецификацией, по которой заказываются пароходы Добровольного флота. Спецификация выработана прекрасно, в ней оговорено все, что нужно. Благодаря этому пароходы получаются хорошие, но дорогие. Если же требуется делать дешевле, то надо делать так, как принято и к чему заводы привыкли. Всякое отступление от общепринятого вызывает удорожание. Отсюда выходит, что для удешевления постройки надо ободнообразить и типы судов, и все предметы снабжения. В настоящее время комиссия выработывает образцы мелких предметов, но для общего кораблестроения этого нет, а из-за этого для каждого корабля все должно быть специальное; между тем как корабли, так и предметы могут быть единотипны. Подробности об этом изложены в моей статье «Об однообразии типов судов»¹, здесь же я могу лишь вкратце сказать, что если мы остановились на броненосцах около 12 000 тонн, то нужно выработать теоретический чертеж броненосца и без веских данных не отступать от него. Это даст однообразие в якорях, канатах, руле, рулевых приводах, винтах и прочем. Затем, если мы примем единотипность всех главных и вспомогательных механизмов, то мы до крайности упростим все дело кораблестроения. Теперь мы, строя корабль, заказываем к нему специально различные машины, приборы и прочее, тогда как нам

¹ «Морской сборник», 1898 г. (Примечание автора.)

потребуется совсем иное: потребуется в течение 20 лет ежегодно выделять по 16 (скажем) известного типа динамомашин. Завод, предусматривающий такую постоянную работу, значительно понизит стоимость предметов. То же можно сказать о шлюпках, горловинах, люках и прочем. Для примера приведу, что если бы мы гильзы к 6-дм орудиям заказывали разным заводам для каждого судна отдельно, то мы переплачивали бы огромные деньги. Только устроив на Ижорских заводах специальное приспособление для выделки вполне однообразных гильз, мы могли понизить до благоразумных пределов их стоимость.

Введение однообразия в типах предметов есть дело трудное, но результаты до крайности полезны. Когда я поступил на должность главного инспектора морской артиллерии, то снаряды каждого калибра были разнообразны. Каждый завод, выделявший снаряды, придавал свою форму головной части и внутренней пустоше¹, также свою форму дну, донному винту и прочему. Это вело к разнообразию снаряжения и даже вызывало разнообразие таблиц стрельбы. Когда я поднял вопрос об однообразии снарядов, то мне возразили, что заводы не согласятся взять на себя ответственность за то, что снаряды, сделанные не по их чертежам, выдержат требуемые испытания.

Мне, однако, удалось настоять, чтобы принят был один чертеж, и даже введено было геометрическое подобие снарядов всех калибров. Это сейчас же повело к однообразию в снаряжении.

Будучи главным командиром, я не стою так близко к технике, а потому не в состоянии повлиять на однообразие в типах.

В 1900 г. я поднял вопрос о том, что мы имели 76 образцов водомерных стекол и что полезно было бы свести это, скажем, к 10 образцам. Дело это мне решительно не удалось, и однообразие ввести можно лишь под давлением значительной силы. В настоящее время существует разнообразие в

¹ Так в документе.

предметах до болтов включительно, так что резьба и гайки $\frac{5}{8}$ -дм болта одного завода не подходят к такой же резьбе и гайке другого завода. Мы в порту имеем множество особых соединительных гаек для того, чтобы соединять резьбы шлангов различных заводов. Разнообразие удорожает постройку, а еще более удорожает починку, и я вполне уверен, что если когда-нибудь мы сумеем ввести однообразие в типах судов и их снабжении, то мы значительно понизим общую стоимость и кораблестроения, и ремонта.

Уменьшение стоимости ремонта от введения единотипности.

Вышеприведенные рассуждения о пользе единотипности для удешевления постройки сугубо применимы к ремонту. Самый рельефный пример представляет ружье, в котором единотипность делает то, что выгоднее заменить испорченную часть новой, которая стоит копейки, вместо того, чтобы производить починку, которая обходится рубли. Нам теперь при ремонте различных механизмов постоянно приходится составлять чертеж поврежденной части и по нему выделывать модель для одной отливки, тогда как при гуртовой изготовке предметов одна модель служит для сотен отливок, и потому стоимость ее ложится на каждый предмет копейками.

То же можно сказать об отковках: при единичной выделке приходится производить ручную отковку из железа, какое случится под рукой, тогда как при гуртовой выделке берется железо, специально подходящее, и употребляются соответствующие штампы.

Уменьшение стоимости ремонта от содержания судов в резерве.

Все нации признавали, что часть флота необходимо держать в резерве, и, действительно, во всех зарубежных портах можно увидеть множество военных кораблей, которые стоят без экипажей в полной готовности к мобилизации. При постройке судов экипажа также не имеется, и я сам был на пробе американского крейсера «Массачусетт», который был вполне готов, но на нем не было не только военной команды, но даже не было командира и механика. От военного флота на броненосце во время по-

стройки были приемщики, т. е. специальные люди, приставленные для контроля над доброкачеством постройки, которые и несут ответственность за тщательность работы. За границей принято, что как только судно возвращается из плавания, оно передается всецело в руки порта, который производит ремонт и заведует обслуживанием судов.

Наша система совершенно иная. У нас командир назначается еще тогда, когда судно на эллинге. Это снимает с завода большую долю ответственности, а так как командир не может иметь опытности в судостроении, то является множество неудобств и причин к удорожанию судна, и, кроме того, как я говорил выше, сама ответственность раздваивается.

Назначение экипажа, казалось бы, должно удешевить работу, между тем в действительности это не так, и присутствие экипажа дает повод строящему заводу к самым разнообразным нареканиям. С этим делом мне пришлось считаться в первый же год моей бытности главным командиром, когда заводы, сдававшие миноносцы, постоянно говорили, что повреждения, случающиеся на пробах, происходят от неумелости наших команд. По моему представлению его высокопревосходительство управляющий Морским министерством разрешил на сдающихся миноносцах не иметь военного экипажа, и потому в последние два года не было никаких недоразумений. Миноносцы сдаются под коммерческим флагом, и от этого никаких неудобств не происходит. Вполне уверен, что и большие суда могут сдаваться под коммерческим флагом и что вместо содержания военного экипажа на строящихся судах выгоднее поручить наблюдение за постройкой специальным приемщикам, в числе которых должны быть и опытные, специальные для постройки, командиры.

Сохранение судов в порту также должно быть возложено на порт. В этом отношении мне удалось сделать очень немного, ибо требуется коренным образом изменить

систему. Мне удалось лишь исходатайствовать разрешение управляющего Морским министерством передать охрану некоторых судов в порт. Опыт двух последних зим показал, что мера эта благая, ибо она в значительной степени повлияла на уменьшение пропажи вещей с судов. Для того, однако же, чтобы перейти к полной системе ответственности порта за суда, нужна специальная организация, которая поведет к значительному удешевлению.

Если к этому прибавить систему резервов, т. е. сдачу в порт судов для ремонта и сохранения их на случай боевой потребности, то содержание флота удешевится на миллионы.

Сложилось убеждение, что для сохранности судна необходимо держать его на паровом отоплении, и я соглашаюсь, что судно сохраннее в этом виде, чем просто с вахтенными, как это принято теперь, ибо на судне живут офицеры и, следовательно, есть надзор; полагаю, однако же, что на продолжительное время судно будет не менее сохранно, если на нем поставить крышу и, не держа экипажа, обогревать его электрическими грелками от портовых динамо-машин, что потребует сделать лишь весною для обсушки судна и всех предметов, хранящихся на нем.

Введение резервов для уменьшения расхода на содержание личного состава.

Система резервов дает большие сбережения и в отношении личного состава. Является коренной вопрос: можно ли при системе резервов рассчитывать на боевую готовность флота. Я этот вопрос обсуждал разносторонне и нахожу, что если будут приняты соответствующие меры, то можно содержать личный состав лишь на $\frac{2}{3}$ всего числа судов, рассчитывая на то, что запасные нижние чины и резерв дадут остальное.

Резерв офицеров и механиков может быть создан наподобие того, как это имеет место за границей. Лица, состоящие в списках резерва, должны иметь свои преимущества, за которые им ставится в обязанность в определенные сроки плавать на военных судах для практики.

В минувшую войну¹ все машинные команды судов активной обороны на Черном море состояли из вольных механиков и машинистов, и я никогда не помню большей исправности по машине, чем я имел на пароходе «Великий князь Константин». Люди эти оказались вполне подходящими, и никаких нареканий не было на отсутствие между ними дисциплины или военного мужества. Также у меня на пароходе были вольные штурмана. С вольными же штурманами я имел дело на «Ермаке» и нахожу, что эти привычные к морю и работе люди в самый короткий срок осваиваются с особенностями военной службы и что флот может на них рассчитывать.

Война в России всегда вызывает взрыв народного энтузиазма, и масса людей стремится принять в ней активное участие. Нам стоит только пожелать, для того чтобы листы резервов были с лихвой заполнены людьми самыми отборными.

Было время, когда портовыми барказами командовали офицеры флота. Теперь это дело передано вольнонаемным из отставных боцманов и других подобных людей. Надо идти в том же направлении и иметь вольную команду на всех транспортах и вообще по возможности на судах небоевых.

Ни один флот не несет таких огромных расходов на обучение кадет и нижних чинов, как наш.

Замена военных экипажей на небоевых судах.

Уменьшение расходов на учебную часть.

Наим[енование] учебн[ых] отрядов Балтийского флота	Судов	Миноносцев	Блокш[ипов] и барж	Нижн[их] чинов	Обучающихся	
					нижн[их] чинов	кадет
Морской корпус	7	—	3	1811	—	523
Инженерное училище	2	3	1	355	—	175
Учебн[о]-артил[ерийский] отряд	11	4	—	2405	2220	—
Учебн[о]-минный отряд	7	13	—	1136	1420	—
Учебн[ая] коман[да] стр[оевых] квар[тир-мейстеров]	2	—	—	368	350	—
Для обуч[ения] машинн[ых] коман[д]	3	3	—	616	2000	—
Водолазная партия	1	1	—	90	136	—
Всего . . .	33	24	4	6781	6126	698

¹ Имеется в виду русско-турецкая война 1877—1878 гг.

Вышеприведенная таблица показывает, что на учебное дело в Балтийском флоте назначено 33 судна, 24 миноносца и миноноски и что, кроме 6126 нижних чинов и 698 воспитанников обучающихся, необходимо давать ежегодно 6781 человек для несения службы на этих судах. Только семь из этих судов включены в боевые списки, а, между тем, каждое нуждается в ремонте, который по старости самих судов стоит больших денег.

Считаю, что будет экономнее и целесообразнее все гардемаринские классы Морского корпуса и старших воспитанников Инженерного училища распisać по боевым судам, и уверен, что дело выиграло бы, если бы некоторую часть практического обучения комендоров и минеров передать на боевые эскадры, которые также плавают лишь для обучения. Школы на берегу нужны для теоретического образования, и без них обойтись нельзя, но практику дела надо проходить по преимуществу на современных боевых судах и в эскадрах, назначенных для военных целей.

Заключение о возможности уменьшить расходы.

Подводя итоги всему сказанному выше, я прихожу к заключению, что и для нашего флота возможно до некоторой степени приблизиться к нормам расхода, которые существуют в других флотах. Выше я высчитал (стр. 24)¹, что каждая тонна личного боевого флота соответствует в нашем бюджете расходу в 253 руб., в германском — 174 руб., в английском — 160 руб., в японском — 159 руб.

Полагаю, что, удешевив постройку и ремонт введением единотипности как судов, так и предметов их снабжения, сократив расходы на содержание личного состава учреждением резерва и реорганизовав учебное дело, мы достигнем того, что вышеприведенная цифра содержания одной тонны понизится хотя бы до 200 руб. И такое понижение составит уже 20% экономии в нашем морском бюджете.

¹ См. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, л. 74 об.

О типах судов

Типы судов и принятое между ними отношение.

Рассуждения, помещенные выше, касаются общего размера потребного для нас флота на Балтийском и Черном морях и Тихом океане. Ниже сего изложены рассуждения, касающиеся типов судов.

Принято разделять большие суда на броненосцы и крейсера. Броненосцы разделяются на эскадренные и прибрежные. Крейсера разделяются на броненосные и неброненосные. Кроме того, есть канонерки, большие миноносцы, которые для простоты я называю истребителями (как первоначально их именовали), миноносцы обыкновенные около 100—150 тонн и миноноски.

Нижеследующая таблица¹ показывает распределение судов по типам в нашем, английском, немецком и японском флотах.

Из вышеприведенной таблицы видно, что броненосцы составляют от всего водоизмещения:

В японском флоте	37%
В английском „	46,7%
В германском „	48%
В русском „	58%

Следовательно, мы имеем больший % броненосцев, чем другие нации.

Крейсеров больших и малых:

В японском флоте	49%
В английском „	47%
В германском „	27%
В русском „	27%

Минный флот:

В германском составляет	3%
В Англии „	3,8%
В Японии „	5%
В России „	7%

Отсюда вытекает, что у нас по сравнению с другими флотами больший % броненосцев и миноносцев и малый % так называемых крейсеров.

Для того чтобы яснее представить, что именно нам надо строить, постараемся выяснить, какие именно типы наиболее нужны.

Назначение боевых судов.

¹ См. приложение к данному документу.

Задание каждого флота заключается прежде всего в том, чтобы командовать морем, т. е. делать на нем все, что требуется для успеха войны, и не допускать неприятеля делать того же. Для исполнения этой цели надо иметь суда, которые годились бы для сражения в открытом море.

Так как, однако же, бывают случаи борьбы за обладание местными предметами, подступы к которым загромождены мелями, то необходимо также иметь боевые суда с сравнительно малым углублением.

Под словом боевое судно следует понимать судно, годное для нанесения неприятелю поражения артиллерией, минами или тараном. Таран может быть применен лишь подойдя вплотную, мина пока дальше 10 кабельтовых не действительна, пушки же могут наносить вред на дистанциях до 30 кабельтовых, а потому как по теоретическим рассуждениям, так и на практике, судя по тем небольшим сражениям, которые последнее время бывали, артиллерия считается главным оружием.

Так как главное оружие артиллерия, то большое значение в бою должна иметь броня, защищающая судно от неприятельских снарядов и позволяющая продолжать бой, невзирая на артиллерийский огонь противника.

Броня, однако же, требует большого водоизмещения, а потому надо подробно рассмотреть вопрос о том, действительно ли для артиллерийского боя более всего пригодны броненосцы, или же надо искать иного решения задачи.

Броненосец.

Первые броненосцы были построены в Америке во время войны исключительно для боя при обстановке, когда успех в бою нужен был для всей страны и когда никто не думал об удобствах мирного плавания, а лишь об одном военном успехе. Такая обстановка дала тип истинно боевых судов, как «Монитор», «Меримак», «Нью-Айронсайд» и прочие. У этих судов был низкий надводный борт, и броня, не проницаемая для артиллерии того времени, покрывала все судно. Эти броненосцы выходили из го-

рячего боя без всяких повреждений и в большинстве случаев без потери в людях.

Военный успех первых броненосцев был так велик, что составилось общее убеждение о том, что для морских сражений нужны броненосцы.

Война, однако же, прекратилась, и дальнейшая разработка типа боевого судна происходила при условиях мирных, а потому стали преобладать требования мирного времени.

Прежде всего закритиковали главнейшее боевое качество первых броненосцев, это низкий борт, и пожелали, чтобы броненосцы были высокобортные. Как только вступили на этот путь, так тотчас же оказалось, что бронировать весь борт невозможно. Следовало тогда же отказаться от брони подобно тому, как у солдат сняли кирасу и щит, как только ружье, пробивающее кирасу, заменило пику и саблю. Однако же этого не сделали, а перешли к частному бронированию. Система бронирования менялась несколько раз. Первоначально покрывали большие поверхности тонкой броней, потом перешли к покрытию небольших казематов очень толстой броней. Потом явилось сомнение, что такие суда с пробитыми оконечностями будут нестойчивы, и тогда отказались иметь броню, не пробиваемую существующей артиллерией, а решились иметь броню средней толщины по ватерлинии и за этой броней броневую же палубу. Пушки большого калибра решились прикрыть броней средней толщины и пушки среднего калибра — тонкой. Остальные части судна решили оставить небронированными.

Броненосцы в бою.

Оканчивающийся своим вооружением в настоящую минуту броненосец «Победа» похож на другие броненосцы, и наши, и чужие, а потому, говоря далее о броненосце «Победа», я говорю не о нем собственно, но о броненосцах вообще.

У этого броненосца башни прикрыты 9-дм броней, но такая броня пробивается даже 6-дм снарядами, так что 12-дм орудия, установки которых так сложны, тя-

желы и деликатны, не защищены от всех снарядов в 6 дм и больше.

Ватерлиния прикрыта, как сказано выше, 9-дм броней, за которой идет наклонная броневая палуба. Предполагают, что если снаряд пробьет эту броню, то затем он или разорвется или рикошетирует от броневой палубы. Полагаю, однако, что и в том, и в другом случае, хотя снаряд не проникнет в машину, но внутри судна он произведет тяжелое разрушение.

Выше пояса брони в 9—7 дм, идущей по ватерлинии, лежит пояс 4-дм брони длиной в 164 фута. За этим поясом находятся жизненные части судна, как, например: двигатели турбин, электрические лебедки для подачи снарядов и многие нужные для боя приводы.

4-дм броня пробивается даже снарядами 75-мм орудия, а 120-мм и 6-дм легко проходят ее насквозь на средних и даже дальних дистанциях. За этой броней по тревоге находятся 120 человек, которых нельзя считать хорошо прикрытыми.

6-дм орудия размещены в казематах, защищенных 5-дм броней, боевая рубка защищена 9-дм броней, а остальные части судна, в том числе 50 фут ватерлинии в носу и 60 фут в корме, не защищены никакой броней.

Командир броненосца «Победа» капитан 1 ранга Зацаренный дал мне следующие сведения о расположении людей по тревоге:

Наименование частей судна	Защищен[ные]		Незащищен[ные]
	число людей	толщ[ина] брони	число людей
Боевой марс	—	—	12
Мостик	4	8 дм	32
Верхняя палуба и носов[ая] башня	8	9 "	46
Верхняя батарея	60	5 "	56
Кормовая башня	8	9 "	—
Нижняя батарея	46	5 "	84
Жилая палуба	120	4 "	4
Под броневой палубой	264	9—7 "	—
Итого . . .	510		234

Сводя итоги по группам, получим:

защищено броней 7—9 дм, а также палубной броней	264	челов[ека]	— 35%
защищено 8—9-дм броней	24	„	3%
защищено 4—5-дм броней	222	„	30%
не защищено	234	„	32%

Всего . . . 744 человека

Люди, не защищенные броней, находятся по преимуществу за тонким железным бортом, который не только не прикрывает их от действия неприятельской артиллерии, но способствует разрыву ее снарядов. Потери в людях на броненосце начнутся с первых выстрелов противника и неизбежно отзовутся на огне всего броненосца. Пробоины в носовой и кормовой частях вызовут наполнение водой значительного количества отделений, что также отзовется на общем успехе дела.

Опыт показывает нам, что нынешние сложные механизмы могут расстраиваться от сравнительно ничтожных причин. Чем больше судно, тем сложнее проводка всяких передач, и когда в бою начнутся повреждения, то это вызовет неизбежные отказы в действии различных приводов, которые поведут за собою приостановку огня. Таких, по существу, ничтожных повреждений в бою не только от неприятельских снарядов, но вообще от возбужденного состояния, в котором находится экипаж, возможно очень много.

Кроме всего сказанного выше, надо еще иметь в виду, что в бою будут употребляться мины и от их взрывов большие броненосцы обеспечены немногим более, чем всякие другие суда.

То же можно сказать и о вреде, который могут причинить подводные лодки.

Общая картина современного броненосца и вообще большого военного корабля с орудиями в батарее в бою мне представляется весьма тяжелой. Броненосцы по своему высокому борту представляют чрезвычайно удобную цель для попадания. Выше мы говорили, что 4-дм броня не защищает

даже от 75-мм снарядов, а небронированные части пробьются всякими снарядами. Снаряд, пробив борт судна, разорвется и не только причинит потерю в людях, но наполнит все помещения удушливыми газами. Думаю, что, не говоря уже о потере в людях от осколков, одних этих газов, которые проникнут повсюду, будет достаточно, чтобы расстроить общую сложную работу ведения боя. Какая огромная разница в этом отношении с первым броненосцем, защищенным броней от всяких повреждений. Только продолжительное отсутствие морских войн могло привести все нации, следующие примеру Англии, к непрактичному заключению о постройке громадных боевых судов, не вполне защищенных броней. Большие суда и броненосцы нравятся простором своих верхних помещений, обилием света и воздуха в них, тогда как чисто боевые их качества очень сомнительны.

Решительно высказываюсь за то, чтобы боевые суда были умеренного и даже скорее малого размера и что практичнее для боя иметь пушки на верхней палубе, ничем не защищенные, чем размещать их за сомнительными прикрытиями, которые лишь помогают неприятелю разорвать свои снаряды как раз в тот момент, который выгоден ему для нанесения наибольшего вреда нам.

Мысли такие мною высказываются уже давно, и подробные мотивы изложены в книгах моих «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов» и «Рассуждения по вопросам морской тактики».

Мое мнение такое, что надо строить или низкобортные броненосцы, закованные в тяжелую броню по всей поверхности, или малые боевые суда, у которых палубная броня прикрывает машину, котлы и боевые запасы, а артиллерия стоит на верхней палубе, ничем не защищенная.

Чтобы показать яснее мою мысль, я проектировал два года тому назад безбронное боевое судно в 3000 тонн, у которого два 8-дм орудия, пять 6-дм и восемь 75-мм. Все пушки без всяких щитов размещены

Сравнение броненосца в 12 000 тонн с безбронными судами в 3000 тонн.

на верхней палубе, не имеющей даже борта. Там же поставлено 4 минных аппарата. Броневая палуба прикрывает машину и боевые запасы. Все люди по боевой тревоге находятся или в подводной части под карапасной палубой, или у орудий на верхней палубе. Чтобы перебить людей, работающих у орудий, нужно попадать в самые орудия или в людей.

Прилагаемый рисунок¹ показывает в [одном и] том же масштабе наружный боковой вид броненосца «Победа» и безбронного боевого судна в 3000 тонн. Если представим их сражающимися борт о борт, то в минуту «Победа» выпустит в виде снарядов 329 067 футо-тонн живой силы, а безбронный крейсер — 138 424 — отношение 2,4 к 1. Подробности в таблицах XIV и XV².

Боковая поверхность «Победы» — 14 810 кв. фут. Боковая поверхность безбронного судна — 5057 кв. фут — отношение 2,9 к 1. Подробности в таблицах XVI и XVII³.

Если сосчитать один лишь наружный борт без наружных труб, паровых катеров и рубок, то получим у «Победы» 11 726 кв. фут., а у безбронного судна — 3149 кв. фут; отношение 3,7 к 1.

Ныне считается, что в бою будет около 5 процентов попадания. При таком малом проценте можно допустить, что в площадь, размером в 3 раза большую, попадет в 3 раза больше снарядов. Отсюда выходит, что если броненосец «Победа» и безбронное судно в 3000 тонн будут сражаться борт о борт, то в единицу времени безбронное судно нанесет больше поражений броненосцу, чем броненосец безбронному судну. Количество вреда, причиняемого снарядами, падающими в броненосец, будет более значительное, чем у его противника, ибо разрывы снарядов на броненосце будут поражать команду, наполняя междупалубные

¹ См. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, л. 87.

² Таблицы не публикуются. (См. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, л. 121об.)

³ Таблицы не публикуются. См. там же, л. 122.

пространства, где находятся люди, удушливыми газами, тогда как на безбронном судне по тревоге между палуб людей почти не будет, и все сражающиеся будут видеть весь ход дела и оставаться на глазах у своего командира.

Я тут привел картину артиллерийского боя между судами в 12 000 тонн и 3000 тонн, тогда как размер силы у каждой нации определяется деньгами, а на те деньги, которые стоит броненосец в 12 000 тонн, можно построить 4 судна в 3000 тонн.

Если прибавим к этому, что броненосцы в 12 000 тонн сидят в воде 26—27 фут, а судно в 3000 тонн лишь 18 и что всякие действия на таком судне проще, чем на броненосце, что оно подвижнее, поворотливее и больше в руках у своего командира, то мы придем к неоспоримому заключению, что при современных условиях для боя лучше строить суда в 3000 тонн без брони, чем броненосцы в 12 000 тонн.

Крейсера.

Все сказанное выше сугубо относится к типу больших и даже средних крейсеров, еще более подверженных повреждениям, чем броненосцы, а потому этот класс судов также должен быть заменен судами более пригодными для артиллерийского боя.

Для получения хода у крейсеров приносится в жертву артиллерия, и получается судно, не подходящее к условиям артиллерийского боя. Покойный генерал Пестич, когда ему говорили про такие суда, которые, имея слабую артиллерию, могут догнать противника, совершенно справедливо замечал, что не стоит догонять противника, чтобы быть им разбитым. Он был решительно против судов, не имеющих достаточной артиллерии, и на некоторых крейсерах, как мы увидим ниже, артиллерии отводится должное место.

Если бы действительно была возможность построить такое судно, которое могло бы ходить скорее, чем все суда противника, то можно было бы с малою артиллерией помириться, но на военных быстроходных судах до сих пор не удавалось сохранять

первоначальный ход, а потому, и вследствие успеха техники, всякое более новое судно противника может иметь преимущество хода над нашим крейсером. В результате судно со слабой артиллерией и с ходом, который не превосходит скорости противника более поздней постройки, окажется и слабым по ходу, и слабым по боевым элементам.

Судам, которые называются крейсерами, приписывают значение разведчиков при эскадрах, но для одних разведок жалко отделять половину судового и личного состава флота. Подробности по этому предмету изложены далее, а ниже сего я привожу рассуждения о крейсерах, предназначенных для нанесения вреда неприятельской торговле.

О крейсерах заговорили после американской междоусобной войны 1862—66 гг. вследствие успеха, которые имели некоторые из них, в особенности знаменитый «Алабама». Крейсер этот водоизмещением 1040 тонн, выпущенный на произвол судьбы, по размеру соответствовал деревянному клиперу «Абрек». Он обладал прекрасным ходом под парусами, так что мог, не разводя паров, догонять обыкновенные коммерческие парусные суда. Вследствие этого он мало сжигал угля и, имея малочисленный экипаж, не нуждался в больших запасах провизии. Он почти все время жил на счет неприятеля и в этом отношении походил на бурские отряды, имевшие от неприятеля не только провизию, но и боевое снаряжение.

Удачных опытов крейсерской войны с тех пор не было, тем не менее стремились усовершенствовать этот тип и, как бывает всегда, начали с увеличения водоизмещения. Пока рассчитывали на парусный двигатель, размеры не превосходили 6000 тонн («Генерал-адмирал», «Герцог Эдинбургский» и «Шах»).

Когда мысль о рангоуте была оставлена, то исчезла причина, ограничивавшая водоизмещение, и тогда уже дошли до размеров в 12 и более тысяч тонн («Громобой» и «Terrible»). Каждый раз казалось, что

если бы увеличить водоизмещение, то получатся лучшие качества для крейсерства в океане. Между тем надо думать, что крейсер «Громобой» не мог бы по примеру «Алабамы» выйти в океан и жить там на счет неприятеля. Он должен будет крейсировать исключительно под парами, и потому потребуется постоянно пополнять его огромные запасы угля. Это затруднительно, но исполнимо, потому что судов с углем встречается в море довольно много. Современное судно, однако же, нуждается не только в угле, но и во многом другом.

Для «Громобоя» требуется такое огромное количество масла, которое ему в море найти очень трудно. Также, имея экипаж в 840 человек, он нуждается в огромных запасах солиныны, коровьего масла и прочего, которых тоже трудно найти на судах, ибо пароходы держат провизию почти в обрез, в мере необходимости, и на взятом призе найдется не более того, что нужно, чтобы прокормить находящихся на нем людей на переход до ближайшего порта.

Кроме пополнения запасов, у такого парового судна, как «Громобой», будут случаться различные повреждения в механизмах, которые своими средствами исправлены быть не могут. Эти повреждения, столь возможные на военных судах, у которых по краткости срока службы не бывает опытной команды, могут вполне парализовать действия крейсера.

Все вышесказанное приводит меня к заключению о том, что продолжительное крейсерство в океане сопряжено будет со значительными трудностями. Тем не менее я не отрицаю, что при войне с нацией, имеющей большую торговлю, возможно, выпустив несколько таких крейсеров в море, считать их потерянными и довольствоваться тем, что они ранее, чем попадутся в руки неприятеля, успеют отвлечь часть его сил от главного объекта действий и заставят впредь быть наготове к таким же случайностям. Также немалую выгоду причинит тревога в коммерческом мире, вызван-

ная уничтожением грузовых пароходов в том или другом месте.

Думаю, однако же, что было бы правильнее для действия на океанском просторе выпустить простые, а не броненосные крейсера и предпочтительнее послать 12 крейсеров в 3000 тонн, чем три крейсера в 12 000 тонн. Малому крейсеру легче питаться на счет неприятеля, чем большому.

Вот задание, которое можно бы было дать быстроходным судам с сравнительно слабой артиллерией.

Следует теперь же категорически решить вопрос: вышлем ли мы в случае войны с Англией, Германией или Японией крейсера на океанский простор?

Если да, то решить, какие именно, и затем практиковать их в той службе, которая им предстоит.

Если нет, то таких крейсеров не строить.

Лично я считаю крейсерство на океанском просторе заслуживающим того, чтобы на это дело было отделено 10 небольших крейсеров в 3000 тонн. В эту категорию могут войти пять крейсеров типа «Новик» и «Боярин».

Крейсерство на океанском просторе требует некоторых специальных приспособлений на этих судах, и вообще, если желаем в военное время выслать крейсер в океан, то, как сказано выше, надо в этом практиковаться в мирное время, заставляя крейсер оставаться в море на продолжительный срок.

Однако крейсерством нельзя принудить Англию подписать выгодные для нас условия, но крейсерство, причиняя большое расстройство в торговле и питании жизненными продуктами самой Англии, может послужить с большой пользой для нашего дела. Даже одно сознание в том, что мы готовы выслать крейсера, может иметь чувствительное влияние на отказ неприятеля от объявления войны.

Господствует мнение, что в эскадрах, предназначенных для борьбы с главными силами неприятеля, крейсерам поручается разведочная служба и им представляется добывать противников, которые будут уже

ослаблены броненосцами, но они не предназначены принимать активное участие в начале боя.

Признавая всю важность иметь сведения о движении неприятельского флота, я, однако же, не думаю, что расчетливо с этой целью строить суда, не предназначенные вступить в открытый бой. Если предположить, что на каждые два боевых судна в 12 000 тонн будет иметься 1 броненосный крейсер в 12 000 тонн и 2 крейсера неброненосных в 6000 тонн, то выйдет, что разведочная служба при двух боевых судах по водоизмещению будет равняться этим судам, а по числу личного состава в значительной степени превосходит их. Если крейсер для открытого боя не годен, то выгоднее на те же деньги и личный состав иметь 4 боевых судна и разведочную службу возлагать на одно из них по очереди. Во время решительного боя все наличные суда примут в нем участие, вследствие чего получится больший шанс в успехе.

Вышеприведенными рассуждениями я хочу лишь сказать, что все суда, какого бы размера они ни были, надо строить для артиллерийского боя так, чтоб они могли принять участие в эскадренном сражении. Если то, что называется теперь крейсерами, не годится для эскадренного боя, то их не надо строить, увеличивая флот лишь судами, годными для боя.

При этом считаю долгом заметить, что собиранию сведений о движении противника посылкой на разведки крейсеров теперь нельзя придавать такого значения, какое оно имело в прежних войнах. Наша эскадра может находиться в Печилийском заливе, и крейсер донесет, что он встретил у острова Цусима японскую эскадру в 12 судов. Пока это известие дойдет до нашей эскадры и она подойдет к Цусиме, неприятельская эскадра будет уже находиться под Владивостоком или в другом отдаленном месте, так что сведения, собираемые отдаленными разведками, ничему не помогут, а для ближних можно пользоваться быстроходными миноносцами.

Суда и эскадры нынешних времен чересчур подвижны, но даже и в прежнее, парусное время Нельсону потребовался почти целый год, чтобы разыскать испанскую эскадру, которую он нашел лишь потому, что Вильневу Наполеон дал категорическое приказание выйти в море и вступить в бой с неприятелем.

Если мы обратимся к последним военным событиям, то увидим, что как в японо-китайской войне, так и в войне Соединенных Штатов с Испанией суда, которые называются крейсерами, вступали в артиллерийский бой и решали сражение. Все сражение при Ялу было выиграно одними крейсерами, тогда как на китайской стороне были броненосцы, и два из них спаслись бегством только потому, что у японцев не было достаточно порядочных разрывных снарядов. Также в преследовании эскадры адмирала Сервера большую роль сыграли крейсера, частью разбивши неприятеля и частью заставивши его выброситься на берег.

Некоторые, однако же, крейсера имеют очень сильную артиллерию. Таблица, приводимая ниже сего¹, дает наглядное сравнение крейсеров различных наций. Из нее мы видим, что в Германии и Японии на крейсер среднего размера ставят по два 8-дм орудия, что я считаю чрезвычайно полезным, ибо этот калибр увеличивает дальность стрельбы и дает больший шанс для борьбы с броненосцем.

Германия ограничилась 18 узлами хода, но зато бронировала свои башни и казематы. Германия на артиллерию уделила 6,8%, Англия — 6,3%.

Россия в своем крейсере типа «Богатырь» сосредоточила наибольшее количество наступательных и оборонительных средств, а у «Новика», дав на артиллерию только 4,3%, заручилась наибольшим ходом.

У всех перечисленных типов крейсеров есть один, по моему мнению, недостаток,

¹ Таблица не публикуется. См. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, л. 92.

что часть пушек поставлена за железным бортом.

Выше уже я говорил, что железный борт, не защищая от снарядов неприятеля, в то же время содействует их разрыву. Надо артиллерию ставить лишь на верхней палубе, а к этому условию ближе всего подходят суда в 3000 тонн.

Для краткости не решаюсь повторять здесь всех доводов, изложенных в моих книгах «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов» и «Рассуждения по вопросам морской тактики», скажу лишь одно, что для успеха боя надо, чтобы командир каждого корабля в минуту общего сражения считал своим долгом принять в нем участие и вести его с полной энергией; если же командиры некоторых судов будут считать, что они не предназначены для генерального сражения, то общей работы не будет, и вследствие этого трудно достичь желанного успеха.

Вот почему я считаю, что господствующее мнение, будто безбронные суда не назначаются для открытого сражения — вредно, и адмирал, получивший в командование эскадру, должен прежде всего постараться искоренить этот вредный предрассудок, могущий иметь в бою гибельные последствия.

Миноносцы и миноноски.

Миноноски появились на свете во время американской междоусобной войны, это были маленькие паровые катера с миной на носовом шесте.

Такие миноноски могли действовать лишь в ночное время, подкрадываясь незаметно к неприятелю, но по окончании войны вопрос не подвергался разработке и был забыт настолько, что во время войны Германии с Францией немецкие моряки не сделали ни одной попытки, чтобы воспользоваться имевшимися в Киле яхтами и катерами для атаки судов французской эскадры, стоявших продолжительное время в недалеком расстоянии от Киля и других немецких портов.

Они объясняли это тем, что не имели миноносок, но любой паровой катер или

яхта с бочонком пороха на шесте может удачным взрывом потопить судно.

Минная война, требующая личной инициативы молодых офицеров, не в духе германского флота, где все строго регламентировано и установлено и, по-видимому, не оставлено достаточно простора для инициативы молодых офицеров. Миноноска скорее подходит к нашей русской обстановке, где если и есть большая доля недосказанности, то, с другой стороны, и не стеснена инициатива молодых офицеров.

Мне принадлежала мысль перед минувшей турецкой войной применить паровые катера к нападению на суда неприятельского флота на их собственных рейдах. В то время считалось невозможным поднимать на боканцы паровые катера с котлами и машинами. Я предложил это сделать, и так как война была на носу, то мне дали в командование пароход «Великий князь Константин» и разрешили все устроить по моему усмотрению. Это было в декабре 1876 г., а в январе и феврале 1877 г. «Великий князь Константин» уже был учебным судном, через которое прошли все морские офицеры, работавшие потом на Дунае (теперь адмиралы Дубасов, Шестаков, Ломен, Скрыдлов и др.).

Все вышеприведенное иллюстрирует тот факт, что в мирное время потребности войны забываются, и это обстоятельство необходимо иметь в виду.

Нельзя упрекнуть ни наших, ни иностранных морских офицеров, что они праздно проводят время — они работают и работают усиленно, но они из-за деревьев не видят леса, и глаза их открываются только тогда, когда война объявлена.

Американская война родила броненосцы, наша турецкая война родила миноноску.

Миноноска парохода «Великий князь Константин» весила от 4 до 6 тонн, причем одна из них, «Чесма», имела под дном мину Уайтхеда и могла идти до 12 узлов. Миноноскам случалось иногда после атаки терять свой пароход и проводить целую ночь в открытом море при разных условиях

погоды, чтобы исполнить это, надо иметь хоть сносные морские качества, и миноноски парохода «Великий князь Константин», несмотря на свою малую величину, удовлетворяли этому требованию.

Дальнейшая разработка миноносок происходила в условиях мирного времени, и тут, как всегда, начали с того, что увеличили размеры, доводя судовую миноноску до 16 тонн. Тогда же началась разработка типа самостоятельной миноноски, которую проектировали в 20 тонн, заказав несколько штук заводу Шихау, потом пошли на 28 тонн и таких заказали 100. На этой цифре остановились ненадолго, и уже в 1879 г. выстроен был миноносец в 43 тонны, потом пошли на 70 тонн и приостановились на 140. В это время Ярроу предложил судно, идущее 30 узлов с водоизмещением 220 тонн, и тип этот был принят всеми нациями, как тип истребителя миноносцев. Однако же истребителем его считали очень недолго и через 2 года зачислили его в миноносцы, а водоизмещение последних подняли до 350 тонн.

От прототипа с водоизмещением в 28 тонн увеличение произошло не менее, как в 13 раз. И теперь никто не думает о постройке миноносок в 28 тонн, ибо считается, что миноносец в 350 тонн лучше. К этому мнению нельзя не присоединиться, но на те деньги, на которые можно построить один миноносец в 350 тонн, имеется возможность выстроить 13 миноносок в 28 тонн. Миноносец в 350 тонн стоит $\frac{1}{2}$ миллиона, и это скорее судно, чем миноносец, но у него есть также существенный недостаток, как и у миноноски в 28 тонн, а именно: совершенно открытые для выстрелов машины и котлы, так что один 47-мм снаряд может легко вывести из строя такой миноносец. В этом отношении малые миноносцы тем выгоднее, что у них машина и котлы меньше, а, следовательно, в них труднее попасть.

23 года тому назад миноноски в 28 тонн ходили не более 17 узлов, а также они могут иметь ход в 23 узла, и им можно при-

дать более мореходные обводы, подняв нос и уничтожив у него развал.

Миноноски эти могут быть весьма полезны в военное время для действия в шхерах, а также и в открытом море, в особенности ночью и в мрачную погоду. Их следует вооружить одним поворотным минным аппаратом и двумя 47-мм пушками Гочкиса с уменьшенным числом патронов. Водоизмещение можно считать 30 тонн.

Из миноносцев среднего размера я предпочитаю тип «Сестрорецка» в 80 тонн, который в 1893 г. был построен с ходом в 23 узла.

Миноносец этот, обладая большим ходом, в то же время имеет 3 минных аппарата, следовательно, вооружен очень сильно. Полагаю, удобнее поставить на нем только 2 поворотных аппарата, но увеличить артиллерийское вооружение до четырех 47-мм пушек.

Из миноносцев большого водоизмещения я предпочитаю тип «Сокол» в 220 тонн, считая, что суда этого типа в сущности не миноносцы, а большие суда, и должны нести разведочную службу при флоте, т. е. заменять собой крейсера-разведчики всех водоизмещений.

Два минных аппарата на этих судах должны быть парные.

Для действия в шхерах и устьях рек Балтийского моря, а также на мелководьях Печилийского залива и в реках Китая, не обходимы канонерки, которые в полном грузу сидели бы 10 фут и, имея достаточную артиллерию, могли бы вместе с тем служить и складочным судном, и ремонтной мастерской для каждого отряда в 10 миноносок. Наши канонерки типа «Бобр» имеют одно 9-дм, одно 6-дм и мало мелких орудий. «Кореец» и «Манджур» имеют по два 8-дм и тоже мало мелких орудий. Следующий тип — «Гиляк», не имеет больших орудий — его наибольший калибр составляет одна 120-мм пушка, а затем у него имеется пять 75-мм. Считая, что у судна можно отделить на артиллерию и мины 9% от водоизмещения и принимая судно в

*Канонерские
лодки.*

1000 тонн, можно поставить на него одно 6-дм, восемь 75-мм [орудий], четыре пулемета. Такое судно может иметь 12 узлов ходу; но следует подсчитать — может быть, окажется возможным дать ему лучший ход, ибо английская подобная же канонерка «Curlaw», построенная [в] 1886 г., имеет ход в 14 узлов при такой же артиллерии.

Считая на каждые 10 миноносок по одной канонерке и прибавляя шесть для действия в реках Китайского моря, получим для Балтийского моря двадцать и для Дальнего Востока — десять судов такого типа.

Задачи флота

Для того чтобы правильнее решить вопрос о числе судов каждого типа, потребных для нашего флота на Балтийском море и Тихом океане, нужно наметить задачи, которые флот должен выполнить, а это будет виднее, если начать с тех предположений, которые может иметь неприятельский флот. При этом приходится рассматривать особо военные действия на Балтийском море и на Дальнем Востоке.

Военные действия на Балтийском море.

Германский флот, если он будет равен нашему, то никаких операций по отношению к нашим берегам не предпримет, ибо ему придется предварительно уничтожить наш флот, что поведет, вероятно, к потере его собственного флота.

Если же он будет сильнее нашего, то может поставить себе следующие задачи:

1) Блокировать наш берег от Ливавы до Аландских шхер, дабы прекратить морскую торговлю наших балтийских портов.

2) Завладеть островами, которые не имеют военной силы, как-то: Эзель, Даго, Аландские и др.

3) Высадить десант в том или другом месте для оперирования на Петербург или для завладения Финляндией.

4) Открытой силой взять Ливаву, Гельсингфорс или Кронштадт.

По вопросу о порядке блокирования берега я обратился к специалисту этого дела капитану Овчинникову и просил его разъяснить мне, может ли германский флот, расставив свои суда на линии между о-вом

Рюген и шведским берегом, считать наши берега заблокированными? Также я поставил вопрос о блокаде по линии от Либавы на Аландские шхеры. В своем ответе капитан Овчинников отрицает право Германии считать блокаду наших портов действительной, заняв линию от Рюгена до шведского (нейтрального берега). Он считает, что при блокаде нужно иметь достаточно силы фактически преграждать доступ к портам и берегам, но мне кажется, что неприятель может, блокируя вход в Финский и Рижский заливы, считать, что он блокирует все наши берега.

Таким образом, если Германия пожелает прекратить нашу морскую торговлю на всем Балтийском море, то она может блокировать Либаву, вход в Рижский залив и линию от Моонзунда до Ганге.

Если даже германский флот будет иметь полнейшее преобладание над нашим, так что нашему флоту придется укрываться в защищенных портах, то он при такой блокаде будет нести столь значительные потери от одних миноносцев, что ему будет нерасчетливо предпринимать ее.

Капитан Овчинников предусматривает, что Германия воспользуется правом объявлять различные предметы торговли военной контрабандой и этим стеснить наши действия. И вообще он находит, что Германия не будет в состоянии прекратить нашу торговлю, но может затруднить ее. К этому мнению я присоединяюсь и думаю, что если во время войны международным соглашениям будут придавать хоть какое-нибудь значение, то морская торговля на Балтийском море не будет остановлена, но для этого надо, чтобы мы имели бы некоторую силу.

Завладение островами.

Для неприятеля будет гораздо выгоднее временно занять острова Эзель, Даго, Аландские и др. При условии господства на море это может быть сделано безнаказанно и даст флоту неприятеля удобные стоянки и удобный способ получения свежей провизии с наших островов.

Неприятель, заняв Тагалахтскую бухту,

может в ней защититься от минных атак и быть в сравнительно достаточной безопасности. Занятие островов не будет иметь решающего значения на исход войны, но нанесет довольно чувствительный нравственный удар. Также неприятель может занять Ревельскую бухту, защититься в ней от миноносцев и завладеть всем тем, что порт этот может дать.

Если бы Германия могла высадить значительный десант под Петербургом и занять его, то это могло бы привлекать на успех всей войны.

Чтобы не допустить неприятеля до этой операции, нужно иметь флот, достаточный по крайней мере для угрозы его тылу.

Десантный флот может из шхер быть атакован нашими миноносцами. Неприятель, решающийся на десант под Петербургом, должен будет или завладеть предварительно шхерами, на что в германском флоте, по-видимому, не хватит мелкосидящих судов, или на время операций с десантным флотом запереть все выходы из шхер своими судами и миноносцами. Ранним летом и весной светлые ночи будут содействовать его операции.

Казалось бы, что не в духе немцев братья за столь рискованное предприятие, тем более, что под Петербургом Россия всегда может сосредоточить большое количество войск, тем не менее, нам нужен флот, чтобы совершенно не допустить идеи подобной операции и не держать под Петербургом войска, которые более нужны на западной границе.

Для Германии, может быть, будет выгоднее занять своим десантом Финляндию, высадившись в Ганге, занимая страну шаг за шагом при поддержке флота, который при взятии Гельсингфорса с берега поможет этой операции и тогда получит Гельсингфорс и сделает его своим главным опорным пунктом.

Чтобы помешать исполнению этого плана, нужно, как выше сказано, иметь флот.

Взятие порта императора Александра III, Гельсингфорса и Кронштадта.

Взятие открытой силой одного из наших укрепленных портов есть операция очень трудная, которая неизбежно поведет к большим потерям у неприятеля. На такие операции Германия решится лишь в тех случаях, когда ее сухопутные войска подступят к вышеназванным пунктам; так, например, если германская армия будет иметь успех и обложит порт императора Александра III с сухого пути, то в день приступа неприятелю будет выгодно открыть даже с дальнего расстояния бомбардировку укреплений с моря, чтобы таким образом поставить обороняющегося в два огня. Флоту, находящемуся в этом порту, если он будет незначителен, можно занять место за волноломом и в бассейне, усилив своей артиллерией огонь крепостей. Может быть, даже по ходу дела ему будет выгоднее выйти из аванпорта и атаковать одну из частей бомбардирующего флота. Во всяком случае, присутствие флота, артиллерийского и минного, в порте императора Александра III значительно затруднит операцию неприятеля, а может быть, и отклонит его действия открытой силой против названного порта.

Все сказанное выше относится в некоторой мере и к бомбардировке других укрепленных портов нашего побережья.

Недоразумения с Японией будут из-за Кореи или Китая.

Японцы считают, что их историческое призвание поднять желтую расу, чем они теперь и заняты, идя верными шагами к намеченной цели. Всякое наше влияние на Китай или Корею они считают вмешательством в свои дела, а потому повод к разрыву можно найти во всякое время.

Чтобы этого разрыва не случилось, нужно иметь на Дальнем Востоке флот значительно более сильный, чем у Японии, и быть готовым к военным действиям во всякую минуту. Разрыв последует со стороны Японии, а не с нашей, и весь японский народ, как один человек, поднимется, чтобы достигнуть успеха. Успех Японии возможен лишь при условии недостаточ-

Военные действия на Дальнем Востоке.

ности нашего флота, если же наш флот будет в состоянии командовать морем, то Япония будет совершенно бессильна что-либо сделать.

Если на сторону Японии станет Англия, то вопрос, вероятно, будет решаться нашими войсками в Индии, и возможность вторжения японских войск в наши пределы будет весьма вероятно.

Задача нашего флота — помешать Японии высадить свои войска на континент, а посему главнейшим театром войны будут по преимуществу Корейский пролив и Желтое море. Возможно, однако же, что японцы предпочтут высадиться на наш берег под Владивостоком.

Наши наступательные действия против Японии не могут повести 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. Сжигание беззащитных пунктов японского побережья не в духе наших приемов ведения войны; что же касается уничтожения японского коммерческого и каботажного флотов, то, хотя мера эта крайне несимпатична, все же к ней придется прибегнуть, ибо Япония для своей жизни нуждается в морских перевозках, и если бы можно было внезапно остановить весь каботаж, то во многих местах почувствовался бы недостаток продовольствия.

Обстановка войны и угольный вопрос.

Обстановка войны будет выгодна для Японии, а не для нас, ибо, во-первых, ее порты не замерзают, а, во-вторых, владея всеми островами, ограждающими с восточной стороны Азиатский континент, она владеет и всеми проливами, через которые можно подойти к нашим берегам. Вследствие этого с наступлением войны подход коммерческих судов к нашим владениям будет очень затруднен.

Уголь будет объявлен военной контрабандой, а потому наш флот должен быть непременно обеспечен собственным углем. Мне неизвестно, в каком положении вопрос этот находится в настоящее время, но если лучший уголь находится на Сучане, то надо

укрепить Находку. Вообще долина Сучана заселена, а потому, равно как и для доставки угля, было бы полезно продолжить железную дорогу к этому месту.

Для Порт-Артура следует поискать угля на Ляодунском полуострове и в Маньчжурин. Надо бурить, может быть, что-нибудь там и найдется. По одним наружным признакам нельзя ничего сказать; говорят, будто жители указывают место нахождения угля близ самого Порт-Артура.

Вопрос об угле я детально не рассматривал и настоящим хочу лишь сказать, что если наши порты не будут обеспечены углем на время войны с Японией, то это будет равносильно неимению флота на Дальнем Востоке.

То же можно сказать о втором комплекте боевого снаряжения и вообще запасов, необходимых для плавания и починки судов.

Тактика наша при войне с Японией должна состоять в том, чтобы препятствовать этой стране делать морские операции. С этой целью нашему флоту нужно занять Фузан или иной рейд в Корейском проливе и отсюда, как из центра, не позволять Японии перевозить свои войска.

Нужно воспользоваться островом Дажелет, чтобы устроить промежуточную станцию беспроволочного телеграфирования для связи нашей эскадры с владивостокской телеграфной станцией.

Во Владивостоке и Порт-Артуре должен быть оставлен отряд миноносцев для действия против неприятельских судов, которые могут приблизиться к этим портам. Летучие отряды истребителей должны быть посланы к японским берегам — жечь весь каботаж. Все же остальное должно быть в руках у командующего эскадрой для активного воспрепятствования Японии перевозить свои войска. На первых же порах он должен обрезать все телеграфные кабели и, объявив должным образом, что он минирует входы в японские порты, в действительности, не стесняясь коммерцией, поставить мины всюду, где можно.

Из вышесказанного видно, что на флот возложена ответственная роль — не допустить Японию высадить на континент свои войска. Государство не даром уже дало огромные средства на флот, а потому нам следует на Дальнем Востоке иметь все в полнейшей готовности для самой энергичной войны с Японией...¹

Заключение

Приведенный на стр. 23 расчет средств, потребных на создание флота, равного по силе германскому, но превышающего турецкий и японский², показал, что придется в 1903 г. дать Морскому министерству 134 миллиона и, увеличивая ежегодно бюджет на 5 миллионов, в 1922 г. дать 240 миллионов.

Если мы допустим согласно расчету третьему³ уменьшение числа броненосцев и постройку боевых безбронных судов, также если мы допустим умеренные размеры для миноносцев, то судовой состав флота может быть уменьшен приблизительно на 20%, это поведет к уменьшению всего бюджета на 15%. Следовательно, в 1922 г. потребуются не 240 миллионов, а 204.

Если, кроме того, будет введена предлагаемая мною единотипность, система резервов и другие мероприятия, то это поведет к уменьшению еще на 15%; значит, в 1922 г. потребуются не 204 миллиона, а 173 миллиона.

Отсюда вытекает, что при правильном выборе программы и разумном расходовании денег можно с небольшим, лишь постепенным увеличением бюджета на 3 миллиона в год (считая бюджет 1902 г. 112 миллионов) создать в течение 20 лет флот, вполне соответствующий заданию: в Балтийском море быть равносильным германскому флоту, а в Черном море и в Тихом океане превосходить силы турецкого и японского флотов...⁴

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, лл. 64—67,
76об.—99, 103. Литограф. экземпляр.

¹ Опущены составленные С. О. Макаровым три варианта расчета судового состава русского флота. См. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, лл. 100—102.

² См. там же, л. 74.

³ См. там же.

⁴ Записка оканчивается перечнем основных ее положений, который не публикуется. См. там же, лл. 103 об.—106.

РАЗДЕЛЕНИЕ ФЛОТОВ ПО ТИПАМ¹

Название типов	Россия				Англия				Германия				Япония			
	число судов	водоизмещение		%	число судов	водоизмещение		%	число судов	водоизмещение		%	число судов	водоизмещение		%
		всех	одного			всех	одного			всех	одного			всех	одного	
Эскадренные броненосцы	24	268 299	11 179	58	61	762 750	12 504	46,7	19	189 666	9982	48	7	92 903	13 272	37
Броненосцы береговой обороны	5	18 419	3684	4	—	—	—	—	8	28 207	3526	7	—	—	—	—
Большие крейсера	15	113 335	7550	25	62	531 210	8568	32,5	12	88 074	7340	22	6	58 626	9771	24
Малые крейсера	3	10 007	3336	2	87	240 680	2766	14,6	27	56 299	2085	14	21	62 637	2983	25
Канонерки	15	18 612	1241	4	43	39 715	924	2,4	18	18 403	1022	6	22	22 092	1004	9
Истребители	83	21 404	258	5	138	54 690	397	3,37	23	7610	331	1 1/2	12	3510	293	1
Миноносцы	64	6665	104	1 1/2	82	7269	88	0,4	48	7112	148	1 1/2	65	6969	107	3
Миноноски	75	2085	28	1 1/2	17	515	30	0,03	—	—	—	—	40	2688	67	1
Всего . . .		458 826				1 626 829				395 371				249 425		

Примечание. Подробности о составе флотов см. приложение, таблицы I—VI и XVIII².

ЦГАВМФ, ф 17, оп. 1, л. 168, л. 82 об.

¹ Заголовок документа.

² Таблицы не публикуются. См. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, л. 168, лл. 107 об. — 111, 122 об. — 123.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА П. П. ТЫРТОВУ
ОБ ОТСУТСТВИИ В КРОНШТАДТСКОМ ПОРТУ НЕОБХОДИМОГО
ЗАПАСА БОЕВОГО СНАРЯЖЕНИЯ НА СЛУЧАЙ ВОЕННЫХ
ДЕЙСТВИЙ

№ 1

2 января 1903 г.
Секретно

Докладом моим от 30 ноября 1902 г. за № 116 я имел честь донести вашему высокопревосходительству о том, что «флот не имеет пороха в настоящую минуту и что это не есть случайность, вызванная какими-нибудь особыми обстоятельствами: это есть условие, в котором флот содержится в течение последних лет».

Тем же докладом я просил ваше высокопревосходительство предложить начальнику Главного управления кораблестроения и снабжений поставить меня в известность, «к какому времени предполагается снабдить суда вверенного мне порта первым и вторым боевыми комплектами».

На доклад этот последовал ответ со стороны Главного управления от 11 декабря 1902 г. за № 459. Из этого ответа видно, что второй комплект боевого снабжения иметь в Кронштадтском порте не предполагается.

Первый комплект снарядов не есть комплект, а есть величина, определяемая лишь вместимостью судна и служащая на удовлетворение первой потребности. Нельзя признать достаточным на каждое 12-дм орудие иметь по 4 сегментных снаряда. Их можно выпустить в первые полчаса. Два комплекта есть в сущности комплект. Так рассуждали при определении размеров боевого снабжения. Главное управление ссылается на одно из своих отношений, в котором говорится, [что] в Кронштадте не предполагено иметь второго комплекта боевого снабжения и что «склады порта императора Александра III и С.-Петербургского порта будут служить дополнением кронштадтских складов», но вопрос этот столь важный, что не признаете ли, ваше высокопревосходительство, возможным по этому предмету снабдить меня предписанием, в котором указывался бы порядок оповещения меня о том, где размещены вторые комплекты боевого снабжения судов, находящихся во вверенном мне порту.

Главное управление, как выше сказано, уведомляет меня, что склады порта императора Александра III и С.-Петербургского порта будут служить дополнением кронштадтских складов; но мне категорически известно, что в складах порта императора Александра III не только не имеется второго комплекта для

судов, находящихся в Кронштадтском порту, но и не состоит в наличии первого комплекта для тех судов, которые там стоят.

Очевидно, Главное управление говорит о будущих своих предположениях; в этом, в сущности, и заключается главная ошибка расчетов. Главное управление и в прежние годы говорило о том, что у него расчеты сделаны на будущие года, но с наступлением этих будущих годов обнаруживалось, что боевого снабжения в наличии не имелось и что боевых припасов хватает только для укомплектования уходящих за границу судов и для удовлетворения учебных потребностей.

На поставленный мной в докладе вашему высокопревосходительству от 30 ноября 1902 г. за № 116 вопрос о времени, когда в Кронштадт будет прислано все необходимое для боевого снабжения судов Кронштадтского порта, ответа мной не получено.

В своем пространном ответе Главное управление ссылается на то, что Кронштадтский порт не всегда мог принимать тех боевых припасов, которые имелись в С.-Петербургском порту для высылки. Это, очевидно, относится к тем случаям, когда порт просил повременить на несколько дней присылку для удобства работы, ибо в это время шел усиленный отпуск на суда или были другие причины к тому. Такие замедления есть случайность, которая никоим образом не может влиять на наличие боевого снабжения для судов, находящихся в Кронштадтском порту. Для такового места есть, и даже в Кронштадтском порту хранятся запасы от судов, находящихся в Либаве. Во всяком случае, некоторое временное замедление в приеме боевого снабжения не может служить причиной к тому, чтобы держать боевые суда без боевого снабжения.

На основании всего изложенного выше и подробно ознакомившись с ответами Главного управления, имею честь доложить, что я не ожидаю, чтобы в скором времени суда Кронштадтского порта получили должное боевое снабжение, о чем на основании ст. ст. 331 и 370 Наказа по управлению морским ведомством имею честь почтительнейше доложить вашему высокопревосходительству, присовокупляя, что в случае объявления войны суда Кронштадтского порта за неимением боевого снабжения не могут выйти в море и вступить в бой.

Вице-адмирал С. Макаров

ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА О НЕДОСТАТКАХ В БОЕВОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА, ПРИНЦИПАХ
КОМПЛЕКТОВАНИЯ ФЛОТА ЛИЧНЫМ СОСТАВОМ И ЕГО
ОБУЧЕНИЯ В СВЯЗИ С ПРОЕКТОМ 20-ЛЕТНЕЙ ПРОГРАММЫ
СУДОСТРОЕНИЯ

16 января 1903 г.

Недостаток офицеров и нижних чинов с каждым годом ощущается все более и более. Принимаемые меры, по-видимому, оказываются недостаточными; так, в минувшем году принято на флот новобранцев в $1\frac{1}{2}$ раза больше, чем в предыдущие годы, тем не менее, нижних чинов не доставало. В нынешнем году предполагается для Балтийского флота взять 7000 новобранцев. Так что даже, несмотря на большое число судов в Тихом океане, помещение в Кронштадте окажется недостаточным.

Если бы недостаток офицеров и нижних чинов являлся вследствие значительного усиления флота, то тогда было бы совершенно понятно; но увеличение боевого флота далеко не идет в той мере, в какой возрастает потребность в офицерах и нижних чинах. Происходит это оттого, что одновременно с постройкой боевых судов идет постройка или приспособление судов для целей учебных.

Можно сказать, что вся организация Балтийского флота приспособлена к обучению специалистов и кадет Морского корпуса; боевой эскадры нет. Бывшая в прежнее время броненосная эскадра создана была для боевой цели; но мало-помалу учебные потребности стали преобладать, и броненосная эскадра переименована была в Практическую. Число судов Практической эскадры постепенно уменьшалось, и теперь эта эскадра по своему размеру уступает как отряду Морского корпуса, так и Учебно-артиллерийскому отряду.

В настоящем году в Балтийском море в плавании находится следующее число судов...¹

Можно ли признать такую организацию Балтийского флота рациональной?

Балтийский флот назначается для военных действий в Балтийском море, и когда будет объявлена война, то флоту придется исполнять некоторые стратегические задания.

В той организации, в которой он находится теперь, он никаких стратегических задач исполнить не может, ибо для исполнения всякой задачи требуется прежде всего единоначалие, а такового в Балтийском плавающем флоте, безусловно, не существует. Каждый отряд работает независимо для своей специальной цели,

¹ Пропуск в документе.

и общей связи между плавающими в Балтийском море судами не имеется.

Если начнется война, то нужно прежде всего переформировать весь Балтийский флот и дать ему некоторое хотя время свыкнуться с новой организацией. Без такой предосторожности флот не будет представлять из себя ничего дельного, и даже исполнение простых задач будет делом чрезвычайно трудным.

Рассмотрим, в какой степени возможно образовать из Балтийского флота боевую эскадру с специальным назначением быть в полной готовности для боя, и чтобы вместе с тем не остановилось подготовление специалистов.

Для этой цели надо уменьшить до минимума все учебные отряды. Посмотрим, каким образом это можно сделать.

Отряд Морского корпуса может быть уменьшен прежде всего тем, что последний выпуск производить в офицеры, как это практиковалось до 1882 г., к празднику святой Пасхи, так чтобы вновь выпущенные офицеры могли получить месячный отпуск и поспеть, если не к началу вооружения, то во всяком случае к началу кампании. Часть из них по производстве отправится на эскадру Тихого океана, а те, которых они сменяют, поспеют к началу учебного сезона в специальных школах и Морской академии.

Младшая гардемаринская рота может быть расписана в описные и съемочные партии, и там они не только что научатся настоящей съемочной работе, усвоив себе необходимые приемы от людей опытных, но и, кроме того, своей работой они помогут делу. Офицеры съемки, разумеется, будут говорить, что от кадет помощи ждать нельзя, ибо эти люди безответственны, и это будет так, если при поступлении к описи они будут чувствовать свою полную независимость от тех офицеров, с которыми им придется иметь дело.

Но если переход в следующий класс будет поставлен в зависимость от аттестата, который получил он от начальника съемки, то каждый из кадет отнесется серьезно к делу.

Нашу молодежь легко заставить работать, надо только, чтобы они видели, что результаты их работ приносят пользу. Но если приходится делать такую съемку, результаты которой потом сотрут за ненадобностью, то самый серьезный человек отнесется к такой работе без должного внимания.

Кадеты 1 и 2 роты могут быть расписаны по боевым судам эскадры. Чем раньше молодой человек увидит действительную службу, тем лучше.

Корпусные суда специально приспособлены для учебных целей, и служба на них по необходимости до некоторой степени отклоняется от службы боевых судов. Молодому человеку, желающему быть полезным офицером, необходимо показывать настоящие боевые суда, а не специально учебные. Надо, чтобы он с юных лет привыкал к действительной службе и участвовал бы

в работе по подготовке судов к бою. На боевом судне он приобретет больше полезных познаний, чем на судне учебном. И перед глазами в течение лета он будет видеть не педагогов, в руках которых он находится целую зиму, а людей, работающих по подготовке флота к бою.

Из приведенного выше видно, что, собственно, в корпусной эскадре никакой надобности не имеется. Крейсера «Пожарский» и «Рында» могут нести боевую службу, а из трех учебных судов — «Воин», «Моряк» и «Верный» — одно без комплекта команды и офицеров, а лишь с одним шкипером и несколькими матросами должно служить при боевой эскадре, как тендер для парусных и рангоутных учений как кадет, так и молодых матросов.

Артиллерийский отряд также возрастает с каждым годом; и теперь принято считать, что без специального полного курса на Артиллерийском отряде невозможно получить хорошего комендора. Я с этим совершенно не согласен. И нахожу, что теоретическое и, вернее, классное образование надо производить в специальных классах в зимнее время.

Что же касается практических занятий по стрельбе из судовой артиллерии и упражнений с десантной артиллерией, то это лучше всего делать с боевых судов, причем каждый комендор должен пройти практический курс стрельбы на своем собственном судне.

Комендоры, подготовленные для судов, плавающих в дальних морях, должны быть направлены по своим судам весной по окончании занятий в классе и пройти курс стрельбы на своих судах.

Люди, которых они сменяют, успеют осенью быть уволенными в запас вместе со всеми остальными.

Увлечение школами так велико, что создана специальная школа для строевых квартирмейстеров.

При распределении новобранцев часть их идет в специальные школы, а часть в школы строевых квартирмейстеров. Первые из них строевыми унтер-офицерами не будут, тогда как вторые все будут строевыми квартирмейстерами и будут начальниками над остальными, которые останутся в звании рядовых.

Для пользы службы надо, чтобы производство в квартирмейстеры делалось за службу, а не за науку, тогда как при теперешней организации в унтер-офицеры производят за науку. Принцип совершенно неверный и в служебном отношении вредный. Кроме того, унтер-офицер учится на одном судне, а поступает унтер-офицером на другое, которое он совершенно не знает. По этой причине в первое же время он не может иметь должного авторитета между рядовыми, что точно так же вредно в служебном отношении.

Раз школы получили преобладающее значение, то являются уже такие ненормальные явления, которые решительно ничем

объяснены быть не могут. Так, например: имеются специальные суда для обучения машинистов и кочегаров; и нижние чины, предназначенные для машинной команды брон[еносца] «Петр Великий», в нынешнее лето плавают на брон[еносце] «Не тронь меня». Я вполне уверен, что им было бы гораздо полезнее плавать на своем собственном корабле, но условия службы таковы, что их назначили плавать на брон[еносец] «Не тронь меня», имеющий старую горизонтальную машину и никаких современных приспособлений.

Каждая школа старается выговорить себе как можно больше прав, так, например: школа писарей выхлопотала себе, что ни один человек не может быть произведен в писаря, не пройдя 3-месячного курса в школе.

Между новобранцами часто встречаются на льготных 4-летних правах, которых не зачисляют в школы минеров и комендочии строевого учения для новобранцев могли бы быть в апреле произведены в писаря. Но существующие правила требуют, чтобы они поступили в школу на 3 месяца. Школа откроется лишь в октябре, и, следовательно, раньше 1 января их не выпустят.

Ошибка тут в том, что существует излишнее увлечение школами. При составлении программ постановили, что для производства в писаря необходимо знать правило...¹, тогда как учиться этому в классе совершенно излишне. Надо, чтобы человек умел писать, а остальному, что должен знать писарь, последний научится на службе без всяких классов.

Во всех флотах принято, что корабли достраиваются вполне теми заводами, на которых производится постройка, и что в руки моряков поступают суда вполне законченные. Система эта вполне рациональна, и результат подтверждает, что она исполнима и практична. Завод, на руках которого остается судно для его полного окончания, знает о своей ответственности и принимает все меры, чтобы судно удалось и вышло из рук его законченное по всем частям. Имея это в виду, завод предвидит ход работ заранее и заранее подготавливает все детали.

В иных условиях находится дело у нас. Завод строит корпус и машину, но затем лишь по поступлении командира начинается разработка разных деталей. Если командир бывал раньше на постройках судов и если он обладает необходимой сноровкой в проектировании, то дело до некоторой степени спорится, но если командир неопытен в постройке новых судов, что бывает весьма часто, то некоторое устройство является непрактичным². Приходится или оставить его, как оно есть, мирясь с теми неудобствами, какие оказались, или же переделать вновь. При постройке корвета «Витязь» я несколько раз просил инженера, чтобы он проектировал уборку якоря, так как я чувствовал себя

¹ Пропуск в документе.

² Так в документе.

в этом деле неопытным, но строитель, поставив кат- и фиш-балки, откладывал проектирование, пока я не вынужден был сам указать форму подушки, места рустова и пертуления, а также и якорной машинки. Когда все это было окончено, то якорь можно было убирать и крепить по-походному, но если бы мне пришлось то же самое устройство проектировать второй раз, то я разместил бы все эти вещи гораздо лучше, а опытный инженер сделал бы и того лучше.

Взгляды командиров могут быть очень различны, и заводу легче самому проектировать хорошо, чем делать по указанию командира. Относительно различия взглядов командиров существует характеристичный рассказ. Командир одного из судов в Кронштадте просил бывшего капитана над портом покойного адмирала Всеволожского снять рундуки в командном помещении, доказывая, весьма красноречиво, какие от того получатся выгоды. Адмирал Всеволожский положил следующую добродушную резолюцию: «Рундуки снять, но спрятать на случай новый командир будет столь же красноречиво доказывать необходимость их».

Так, например, я, считая корвет «Витязь» сильно перегруженным на нос, снял фиш-балки, которые весили около ста пудов, и оставил их на берегу, сдав для хранения. Якорь убирал сей-талями, поданными с фок-мачты. По возвращении моем из трехлетнего плавания я сдал корвет ныне покойному капитану 1 ранга Энгельму, объяснив ему, что фиш-балки спрятаны, ибо я без них мог обходиться. Энгельм был, однако же, другого мнения и велел фиш-балки из порта принять и поставить на свои места.

Вышеприведенный случай не повел ни к каким переделкам, но можно бы было привести множество примеров, где разность взглядов командиров вызывает расходы казны и замедление в постройке судна.

Приходится иногда слышать, что вновь назначенный командир рассказывает с удовольствием, что ему удалось выхлопотать для своего судна еще четыре скорострельные пушки. Если пушки для судна нужны, то их следовало дать без всяких хлопот командира, а если судно уже имеет всю артиллерию, которая для него предназначена, то командиру надо было отказать; между тем это сделать не так легко: командир хлопочет с самой благой целью, и нет такого начальника, который бы хладнокровно отклонил просьбу командира, желающего добра своему судну. Четыре скорострельные пушки поставить нетрудно, но на боевом судне все уголки уже чем-нибудь заняты, и нельзя прибавить ни одной вещицы, не вызвав при этом передвижения других.

Иногда случается, что тот же командир остается все время постройки, но бывает и так, что за время постройки и окончательной отделки судна переменится два — три командира; это до крайности связывает строителей и тормозит дело.

Есть еще одна невыгодная сторона подобного порядка вещей — командир заинтересован условиями ценза и даже материально своевременно начать кампанию даже с судном, не вполне готовым, между тем для успеха работ было бы полезно остаться в гавани. Если даже командир таких высоких нравственных правил, что готов пожертвовать своими интересами, то он от этого воздержится, ибо заинтересованы также все офицеры, которым, может быть, плавания для ценза еще более нужны, чем ему. Пожертвовать своими подчиненными — значит наказать их за то, что они пошли с ним в плавание; на это ни один командир не решится, и строящееся судно выйдет на рейд, хотя это и будет, безусловно, вредно для работ.

Устранить все эти неудобства можно лишь коренной переменой, введя то, что в иностранных флотах дало хорошие результаты, а именно — предоставление заводу заказывать судно вполне без указания служащих.

В 1896 г. я был приглашен заводом Крампа в Филадельфии идти на три дня в море на пробу броненосца «Massachusetts». Броненосец был почти закончен по всем частям, оставалось лишь выкрасить его и приготовить к сдаче как материально, так и на пробах, но на нем не было еще ни командира, ни механика, ни трюмного механика, ни артиллериста, ни минера, хотя вся артиллерия и минная часть стояли на своих местах и судно освещалось электричеством. Проба удалась, машина работала прекрасно, и по возвращении с пробы завод приступил к окраске и приведению судна в благообразный вид, после чего прислан был экипаж судна, который и принял его от строителей полностью. При постройке были лишь приемщики наподобие наших артиллерийских приемщиков. Они наблюдали, чтобы вещи на места ставились доброкачественными, чтобы металл удовлетворял известным требованиям, чтобы в отливках и поковках не было пороков и прочего. На этих приемщиках, однако же, не лежало ответственности за удобство того или другого приспособления, которое оставалось на ответственности завода.

Является вопрос — могут ли наши заводы доводить свои постройки до конца, наподобие того, как это делается за границей. Могут сказать, что у нас нет морского элемента, которым бы завод мог располагать, но я с этим доводом не согласен. Заводы могут пригласить тех же опытных командиров из флота и сумеют материально обставить их так, что они будут довольны своим положением. Каждый завод будет иметь одного постоянного командира, который и будет наблюдать в их интересах¹ за ходом постройки и помогать строителям своим советом, когда это потребуется. Этот же командир будет водить суда на заводские пробы, а также переставлять суда с места на место, когда в этом встречается надобность. При пробных плаваниях завод

¹ Так в документе, т. е. в интересах завода.

найдет машинистов и кочегаров у себя; если же на день пробы ему потребуется некоторая прибавка в людях, то такой случайный наряд мог бы быть исполнен от флота, хотя я лично думаю, что заводы и без этого обойдутся.

Во время окончания постройки судна происходит приемка и установка различных орудий и аппаратов, выделяемых специальными заводами. Обыкновенно эта приемка делается командиром и его содержателями, но нет никаких причин — почему бы завод сам не мог принимать и сохранять на судне все принятое. В частных руках вещи сохраннее, чем в казенных, и присутствие военных команд на судне скорее мешает работам, чем помогает. Теперь заводы, рассчитывая на помощь матросов, не вводят в постройку никаких приспособлений для передвижения различных предметов по судну, тогда же они обзаведутся необходимыми приспособлениями, и десять вольных людей больше сделают, чем сто казенных. Работа пойдет успешнее и пачкотни будет меньше.

На документе рукой С. О. Макарова написано: «О недостатке офицеров и команд. Адьютанту штаба. Прошу прочесть и отметить такие замечания, которые не вошли в записку о программе судостроения 1903—1923 гг.

16 января.

С. М[акаров]»

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 83, лл. 1—26. Отпуск.

№ 275

ИЗ ОТНОШЕНИЯ С. О. МАКАРОВА В ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ШТАБ ОБ УЧРЕЖДЕНИИ В ШТАБЕ КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА ДОЛЖНОСТИ ПОМОЩНИКА НАЧАЛЬНИКА ШТАБА ПО МОБИЛИЗАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ¹

№ 122

23 февраля 1903 г.

Секретно

2...Усиление
средств штаба
порта.

В штабе порта необходимо теперь же учредить должность помощника начальника штаба, который ведал бы в мирное время

¹ В конце 1902 — начале 1903 г. в Главном морском штабе обсуждался вопрос о создании в составе Штаба особого оперативного отделения, основная задача которого на первое время заключалась в определении как средств, которыми будет располагать «неприятель» на Балтике, так и могущих противостоять им средств русского флота. Главный морской штаб особым отношением запросил всех главных командиров портов Балтийского моря, в том числе и С. О. Макарова, сообщить «о всех нуждах порта, кои препятствуют быстрому и правильному снабжению и вооружению судов» (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, лл. 55—56). Отношением № 122 от 23 февраля 1903 г. Макаров и отвечал на этот запрос Главного морского штаба. Нужно отметить, что еще в 1888 г. комиссия под председательством С. О. Макарова, тогда командира корвета «Витязь», созданная на эскадре Тихого океана для разработки плана военных действий, признала полезным учреждение в составе Главного морского штаба «отдела, не связанного текущими делами, но специально ведущего военно-стратегическую часть» (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 55496, л. 26).

² Документ публикуется по сохранившейся выписке из него.

мобилизацией. В настоящее время и [начальник] штаба, не имея помощника, не может ни одним предметом заняться с должным вниманием, а если прибавить составление всех мобилизационных соображений, то работа делается безусловно непосильной. В настоящее время работы по мобилизации пришлось возложить на особого офицера — лейтенанта К. Шульц 2-го.

Штаб Кронштадтской крепости, в коем нет и десятой доли тех дел, что в штабе порта, укомплектован гораздо полнее, ибо там имеется, кроме начальника штаба, один полковник Генерального штаба, один штаб-и два обер-офицера.

Сравнивая штаты штабов Черноморского [флота] и Кронштадтского порта¹, видим, что там имеется одним строевым офицером больше (адъютант главного командира), между тем в Черном море одна дивизия, а в Кронштадте расположены две дивизии (12—13 экипажей), два самостоятельных учебных отряда, несколько отдельных школ, готовящих специалистов на весь флот, и ежегодно в Кронштадте находится прикомандированных из иногородних портов большое число людей.

Кронштадтский порт, кроме того, комплектует команды судов, отправляемых в заграничное плавание, и эти суда зачастую даже не принадлежат Кронштадтскому порту. Он же комплектует специальные суда эскадры Тихого океана.

Все эти обстоятельства вызывают в штабе Кронштадтского порта работу, становящуюся не под силу личному составу. Штабу Черноморского флота со всем тем, что сказано выше, считаться не приходится.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, л. 60. Копия.

¹ Штаб Кронштадтского порта являлся фактически штабом Балтийского флота.

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О НАЛОЖЕНИИ ВЗЫСКАНИЯ
НА ОФИЦЕРА ЗА САМОУПРАВСТВО ПО ОТНОШЕНИЮ К РАБОЧЕМУ

№ 105

22 марта 1903 г.

На одном из судов, изготовляемых портом к плаванию, обнаружен случай самоуправства офицера по отношению вольнонаемного мастерового.

Сделав распоряжение о взыскании с виновного, я одновременно ставлю в известность, что не могу допустить повторения подобных незаконных действий, ввиду чего впредь буду относиться ко всем подобным случаям с надлежащей строгостью.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1439, л. 84.
Типогр. экземпляр.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ГЛАВНОМУ ИНСПЕКТОРУ
КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ Н. Е. КУТЕЙНИКОВУ О СОСТАВЛЕНИИ ИМ
ПРОЕКТА БРОНЕНОСЦА В 9000 ТОНН

20 апреля 1903 г.

Милостивый государь Николай Евлампиевич.

Препровождаю вам при сем эскиз броненосца в 9000 тонн, составленный наскоро мною при содействии младшего помощника судостроителя Барановского, и при нем два листа объяснений

Оказалось, что на данный вами вес можно поставить два 10-дм орудия в башне, защищенной 7-дм броней, шесть 8-дм орудий в трех башнях за 5-дм броней, шесть 6-дм орудий без броневого прикрытия, шестнадцать 75-мм пушек в разных местах и десять 47-мм на марсах.

Кроме башенной брони, о которой упомянуто выше, оказалось возможным защитить подачные трубы 5- и 4-дм броней и ватерлинию — 7-дм броней на длине 230 фут., броневой палубе можно дать толщину на скосах $2\frac{1}{2}$ дм и на середине — $1\frac{1}{2}$ дм.

Остается запас для брони в 289 тонн, который можно прибавить туда или сюда по усмотрению комиссии.

Как я упомянул выше, эскиз составлен спешно, а потому бортовые 8-дм башни не проверены в смысле помещений, т. е. не принято в соображение, имеется ли в указанном помещении место и не помешают ли машины подаче снарядов. Вообще эскиз назначается, чтобы показать идею, но более подробная разработка, разумеется, вызовет изменения. Кормовую мачту, вероятно,

также придется подать вперед, ибо она приходится против машины.

Прошу вас верить моему глубокому уважению и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 429—431.
Автограф в копировальной книге.

№ 278

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ПОДПОЛКОВНИКУ А. Н. КРЫЛОВУ ОБ УЛУЧШЕНИИ МОРЕХОДНЫХ КАЧЕСТВ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ

8 мая 1903 г.

Глубокоуважаемый Алексей Николаевич.

Сегодня состоялось посещение его величества, и потому я опять имею небольшой простор времени, чтобы заняться делами.

Вопрос в следующем. Действительно ли уширение судов может способствовать уменьшению опасности переворачивания? Я понимаю дело так, что каждое судно должно иметь хорошие морские качества, и для этого надо иметь определенный период качки. Чем шире судно, тем оно остойчивее и, следовательно, для уменьшения быстрой качки надо подымать центр тяжести, что и достигается помещением брони, артиллерии и пр.

Когда ц[ентр] тяж[ести] поднимут, то у судна уменьшится метацентрическая высота, и в случае если отделение при Lwl ¹ наполнится и тем уменьшится работающая часть ватерлинии, то пропадет остойчивость. У узкого судна, по-видимому, можно метацентрическую высоту иметь бóльшую.

Будьте добры, не откажите растолковать мне это простым языком; если письмом это сделать трудно, то я могу к вам заехать.

Глубоко уважающий вас

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 441—442. Автограф в копировальной книге.

№ 279

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА А. Н. КРЫЛОВУ О МОРЕХОДНЫХ КАЧЕСТВАХ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ

11 мая 1903 г.
Кронштадт

Глубокоуважаемый Алексей Николаевич.

Хочу пояснить мою мысль, высказанную в предыдущем моем письме². Меня больше всего устроило бы вычисление примеров.

¹ Load water-line — грузовая ватерлиния.

² См документ № 278.

Судно 16 600 тонн, т. е. проектируемый МТК¹ броненосец. Надо взять те размеры, которые берет МТК, и решить вопрос о том, какая метацентрическая высота даст ему желаемые морские качества.

Затем взять другое судно того же водоизмещения и углубления, но на 10% уже. То же на 20% уже. К этим двум типам тоже подыскать метацентрические высоты.

Затем для всех трех типов вычислить, какую площадь ватерлинии при середине судно должно потерять, чтобы не иметь более устойчивости и опрокинуться.

Желательно знать, какая длина получится у каждого из трех типов, и потребную площадь Wl^2 изобразить и длиною по Wl и в % от всей Wl .

С совершенным уважением и преданностью

С. Макаров

[Р. С.] Если вам неудобно взять на себя этот труд, то не церемоньтесь, откажитесь, я запрошу Комитет.

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 79, лл. 443—445.
Автограф в копировальной книге.

№ 280

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. В. ДУБАСОВУ О СПОСОБЕ УСТАНОВКИ НА КОРАБЛЯХ ПРИБОРОВ УПРАВЛЕНИЯ Артиллерийским огнем

№ 10882

17 мая 1903 г.

Рассмотрев присланную при письме вашего превосходительства схему проводки приборов для управления артиллерийским огнем с разделением на кормовой и носовой огонь, я нашел, что она чересчур сложна, и поэтому опасаясь неправильного действия. Я предпочел бы не вводить разделение огня, но если это признано необходимым, то устроить следующим образом.

1) Надо поставить на каждый борт два боевых указателя, два дальномерных и два снарядных указателя. У каждого указателя делается устройство, как показано на прилагаемом рисунке³.

2) Судовая магистраль разделяется на две части, и от каждой половины кабель подходит к указателю независимо. Если оба фланца соединены с одним указателем, то он дает ток на приборы по всей линии, если же один фланец сообщен с одним указателем, а другой с другим, то происходит разделение цепи, точно так же устройство делается у снарядного и дальномерного указателя.

¹ Морской технический комитет.

² Ватерлинии.

³ Рисунок в деле отсутствует.

3) Я писал о том, что потребуется два прибора, подразумевая, что при подразделении огня потребуется лишь указать направление, если же желательно, кроме направления, показать расстояние и снаряд, то для обоих бортов потребуется 6 приборов.

Я не нахожу надобности ставить в рубке контрольные приборы. Контрольный прибор не показывает, что все приборы действуют хорошо, он показывает лишь, что дающий и контрольный приборы исправлены. Там, где желают иметь надлежащий контроль, как, например, в машинном телеграфе или в рулевом приборе, там делают совершенно независимую полную проводку, но это было бы совершенно неисполнимо при многочисленности принимающих приборов управления артиллерийским огнем. Исправность дающего прибора чувствуется до некоторой степени по его работе, и есть возможность свериться с ближайшим прибором, существует ли согласование. Вводя приборы управления артиллерийским огнем, я умышленно придумал упрощенный способ согласования их, как бы приборы ни стояли, достаточно поставить рукоятку на два крайних положения для того, чтобы привести все приборы к полному согласованию. По моему мнению, нет особой нужды иметь контрольные приборы в рубке.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в моем глубоком уважении и преданности.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 72, лл. 51—52. Копия.

№ 281

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА и. д. НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО
МОРСКОГО ШТАБА КОНТР-АДМИРАЛУ З. П. РОЖЕСТВЕНСКОМУ
ОБ УЧРЕЖДЕНИИ В ШТАБЕ КРОНШТАДСКОГО ПОРТА
МОБИЛИЗАЦИОННОГО СТОЛА**

№ 5159

24 мая 1903 г.

Милостивый государь *Зиновий Петрович*.

Начальник штаба порта вошел с докладом, который у сего в подлиннике прилагается¹, о необходимости учреждения при штабе особого мобилизационного стола под начальством капитана 1 ранга.

Я вполне разделяю, что состав штаба необходимо увеличить, так как количество работы в штабе, постоянно увеличиваясь параллельно росту флота, в настоящее время является непосильным для наличного состава штаба, который остался без перемен; ввиду этого прошу ваше превосходительство принять на себя

¹ Докладную записку начальника штаба Кронштадтского порта контр-адмирала Нидермиллера — см. ЦГАВМФ, ф. 417, л. 23850, лл. 83—84.

ходатайство об учреждении просимого мобилизационного стола при штабе вверенного мне порта, необходимость в котором с каждым днем делается все более и более ощутительной.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в отличном моем уважении и совершенной преданности.

С. Макаров

Резолюция З. П. Рожественского: «Военно-морской отдел. Вполне разделяя мнение о необходимости этого учреждения, прошу отработать детали — войти с докладом.

*З. Р[ожественский]*¹

25 мая».

Резолюция А. А. Вирениуса:
«Прошу к[апитана] 2 ранга] Брусилова доложить, в каком положении вопрос об учреждении оперативного отдела при Гл[авном] м[орском] ш[табе] и в портах.

А. Вирениус

27 мая».

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, л. 87. Подлинник.

№ 282

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА З. П. РОЖЕСТВЕНСКОМУ
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ И ФУНКЦИЯХ ОПЕРАТИВНОГО ОТДЕЛЕНИЯ
ПРИ ШТАБЕ КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА**

№ 7042

9 июля 1903 г.

Милостивый государь Зиновий Петрович.

Вследствие письма вашего превосходительства от 31 мая с. г. за № 2224² прилагаю при сем перечень вопросов, ведение и разработку которых я полагал бы возложить на вновь учреждаемое оперативное отделение при штабе Кронштадтского порта (приложение I)³.

О крайней необходимости усилить средства штаба порта мною было изложено также в отношении моем от 23 февраля с. г. за № 122⁴ в ряду прочих замечаний моих по вопросам, касавшимся мобилизационного расписания флота за № 42, и ныне я вновь выставляю, что за ограниченностью личного состава штаба, состоящего притом преимущественно из гражданских чиновников, недостаточно подготовленных к ведению дел чисто

¹ 31 мая 1903 г. З. П. Рожественский сообщил С. О. Макарову письмом № 2224 о том, что «в штабе Кронштадтского порта предполагается учредить оперативное отделение, в котором будут сосредоточены и все дела мобилизационные» и просил его «изложить соображения об организации оперативного отделения при штабе Кронштадтского порта и, главным образом, определить те занятия и вопросы военного характера, ведение и разработка коих будут возложены на вновь учреждаемое отделение» (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, л. 88).

² См. примечание к документу № 281.

³ См. приложение к этому документу.

⁴ См. документ № 275.

военного характера, переписка по безусловно важным вопросам, указанным в препровождаемом перечне (приложение I), остается без надлежащего хозяина; привлечение к разработке их случайно свободных офицеров влечет за собою в дальнейшем неизбежное при таком порядке замедление в делопроизводстве.

При учреждении в штабе порта указанных в письме вашего превосходительства трех должностей дело оперативного отделения могло бы быть поставлено весьма правильно. Желательно, однако, чтобы при проведении в жизнь намеченной меры личный состав этого отделения был поставлен в соответствующие тому условия, чтобы к этому делу привлекались на некоторое время чины из строевого состава, заявившие себя способными к такого рода деятельности и имеющие все права на дальнейшее движение по строевой службе. В соответствии с таким требованием полагал бы назначить содержание лицам вновь учреждаемого оперативного отделения, как указано в приложении II¹.

Для первоначального обзаведения оперативного отделения — на покупку несгораемого шкапа для хранения секретных дел, обыкновенных шкапов, столов и некоторых справочных изданий, потребуется сумма около 600 рублей, и приблизительно такая же сумма (600 руб.) [потребуется] ежегодно на канцелярские расходы по учреждаемому оперативному отделению.

Независимо от нужд оперативного отделения ввиду сложности дел Кронштадтского штаба, ведущего переписку с двумя дивизиями, двумя учебными отрядами и по пополнению личным составом по указаниям Главного морского штаба всех судов заграничных плаваний, и в навигационное время по распределению всех офицеров по судам портов Балтийского моря, ходатайствую о сравнении штатов штаба Кронштадтского порта с таковыми для Штаба Черноморского флота и о прибавлении в штаб Кронштадтского порта одного строевого офицера (адъютант главного командира). В этом случае адъютант штаба порта будет сохранен исключительно для всех очередных работ в штабе, и предполагается привлечь его к заведыванию личным составом; в настоящее время в штабе Кронштадтского порта не положено ни одного делопроизводителя — офицера, а потому вся переписка о новых назначениях, о перемещениях и кандидатуре офицеров сосредоточена в руках чиновников. Тот или иной выбор начальника штаба до некоторой степени зависит также и от доклада этих чиновников, часто совершенно незнакомых с плавающим личным составом и совершенно некомпетентных судить о достоинствах того или иного офицера в морском отношении; что же касается официальных аттестаций, то они далеко не всегда могут служить правильным основанием при выборе кандидатов. Кроме того, противно духу воинской дисциплины, чтобы командиры су-

¹ Приложение II не публикуется. См. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, л. 94.

дов, желая дать скорейшее движение своим ходатайствам или присовокупить некоторое словесное разъяснение к поданному рапорту, вынуждены были обращаться с этою целью к чиновнику, часто совершенно чуждому флоту.

В случае одобрения такого моего ходатайства я полагал бы адъютанта штаба порта по содержанию сравнить с младшим адъютантом Главного морского штаба.

Прошу принять уверения в совершенном моем уважении и таковой же преданности¹.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, лл. 90—91. Подлинник.

Приложение к документу № 282

ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ВЕДЕНИЮ ОПЕРАТИВНОГО ОТДЕЛЕНИЯ ШТАБА КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА

1

В оперативном отделении штаба Кронштадтского порта сосредоточивается производство дел:

а) По вопросам, касающимся всяких средств порта, необходимых для успешного осуществления военных операций.

б) По мобилизации личного состава.

в) По вопросам, подведомственным главному командиру, как начальнику гарнизона сухопутных войск города и крепости Кронштадт.

2

К делам, упомянутым в пункте «а» предыдущей статьи, относятся:

а) Переписка по вопросам, касающимся степени боевой готовности судов флота, причисленных к Кронштадтскому порту.

б) Переписка по вопросам о наличности и степени готовности боевых и всяких иных запасов для судов флота.

в) Ведение дел, имеющих целью быстрое изготовление судов флота к военным операциям, изучение средств и составление необходимых соображений, касающихся до беспрепятственного доставления на эти суда боевых и всяких других запасов.

¹ 17 июля 1903 г. письмом № 2890 Рождественский сообщил Макарову, что нужды порта, о которых он сообщает, будут приняты во внимание и по мере возможности удовлетворены. Что же касается вопросов, подлежащих ведению оперативного отделения при штабе порта, то Рождественский справедливо отмечал, что оно должно быть освобождено от всякой переписки распорядительного характера и, в частности, от всех дел по вопросам, перечисленным в пункте «в» статьи 1 перечня (см. приложение к документу № 282) — ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, лл. 95, 98.

г) Переписка по делам, относящимся до обороны порта и крепости, до плавания в районе ее укреплений и надлежащей охраны фарватеров.

д) Собрание сведений о численности и состоянии коммерческих судов порта; составление предположений о службе этих судов на случай войны и о необходимых для них запасах всякого рода.

е) Рассмотрение отчетов комиссий и лиц, назначаемых для осмотра судов по возвращении их из заграничного плавания, а также рапортов и донесений флагманов и командиров судов и переписка по ним для исполнения планов маневров флота.

3

К делам, упомянутым в пункте «б» статьи 1, относятся:

а) Систематизация маршрутов, получаемых от воинских начальников, и учет прибывающих по объявлению мобилизации из запаса офицеров и нижних чинов с распределением их по группам сообразно срокам прибытия.

б) Порядок размещения, довольствия и обмундирования прибывающих из запаса, а также повторительных занятий со специалистами.

в) Схема укомплектования судов активного, оборонительного и резервного флота сообразно с наличием офицеров и нижних чинов в мирное время и сроками прибытия запасных.

г) Переписка об привлечении для службы на портовых судах и для других надобностей шхиперов, штурманов, механиков, машинистов и кочегаров с коммерческих пароходов, находящихся в портах Кронштадтском и Петербургском.

д) Учет мастеровых и рабочих порта и служащих в портовых учреждениях.

е) Разработка штата добавочных должностей при порте в военное время (подобно таковому же в крепостях) и составление списка кандидатов для замещения этих должностей.

ж) Непосредственное ведение личным составом наблюдательных пунктов и наблюдение за исправностью материального их снабжения.

4

К делам, упомянутым в пункте «в» статьи 1, относятся:

а) Сношения с комендантом крепости по поводу разрешения частным судам плавания в районе укреплений.

б) Сношения с комендантом города (если таковой будет) или с комендантским отделением штаба крепости по вопросам, касающимся несения караульной и военно-полицейской службы (обходы).

в) Сношения со штабом крепости и с высшим начальством по поводу недоразумений, возникающих между нижними чинами морского и военного ведомств.

г) Издание приказов и циркуляров относительно парадов и церемоний, формы одежды и особых правил, предписываемых по местным условиям к руководству для чинов гарнизона.

Вице-адмирал *С. Макаров*

Начальник штаба контр-адмирал *Нидермиллер*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 23850, лл. 92—93. Подлинник.

№ 283

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ
О ПРЕДЛОЖЕННЫХ ИМ СПОСОБАХ БЫСТРОЙ РАЗВОДКИ ПАРА

№ 18635

20 августа 1903 г.

Ваше превосходительство Федор Карлович.

В 1876 г., получив в командование пароход «Великий князь Константин», я, пользуясь тем, что можно было многое делать без разрешения, устроил на паровых катерах этого парохода быструю разводку пара, которой и пользовался в течение всех трех лет вполне успешно, имея во все военное время катера в полной готовности к быстрой разводке пара.

В 1883 г. по моему предложению было то же самое устроено на одном из башенных фрегатов и на отряде миноносек. И там, и тут паром одного котла поддерживали некоторое давление пара в других котлах и по приказанию поджигали огонь в поддувалах и топках, заряженных лучинами и углем по особому предложенному мной способу. Испытание показало, что миноноски, стоявшие борт о борт, по приказанию могли тотчас же отдавать швартовы и действовать своими машинами, доводя их до полного хода через 15 минут.

Тогда же я предлагал ввести скорую разводку пара на всем флоте, но предложение это не было принято, так как оно признавалось вредным для котлов, хотя ни на башенном фрегате, ни на миноносках никаких признаков порчи не обнаружилось.

В 1885 г. с разрешения бывшего управляющего Морским министерством генерал-адъютанта Шестакова было устроено такое же приспособление на корвете «Витязь», и в течение трех лет я неоднократно применял этот способ. Вашему превосходительству известно, что по возвращении «Витязя» в Россию после трехлетнего плавания во время высочайшего смотра был сделан сигнал: «Витязю» сняться с якоря». По этому сигналу во всех котлах подождли огонь, и через 7 минут дан был ход вперед, через

15 минут корвет шел полным ходом. То же было повторено при комиссии.

Так как котлы «Витязя» после таких развонок не обнаружили никаких признаков порчи, то я вновь возбудил вопрос о введении скорой разводки пара на флоте.

Морской технический комитет был против этого, ссылаясь на вред, причиняемый котлам скорой разводкой. Мои доводы, что при такой разводке котел не страдает, ибо до зажигания огня он уже подогрет до температуры, соответствующей 30 фунтам давления пара, не имели успеха. Я также доказывал, что при медленной разводке пара разность температур верха и низа котла гораздо значительней, чем при моем способе, ибо при моей разводке котел, нагреваемый трубкой снизу, имеет весь совершенно одинаковую температуру. При поджигании огня у котла, имеющего уже пар, начинается парообразование, которое порождает циркуляцию воды. На эти доводы мне отвечали, что вопрос не в разности температур верха и низа котла, а в скорости, с которой некоторые части котла подвергаются действию жара. На это я приводил в доказательство примеры нефтяного отопления, где огонь зажигается и тушится в одну секунду, тогда как в моем способе огонь разгорается в течение 10 минут. Этот мотив также не был признан достаточным, и предложение мое было отклонено.

Комитет около этого времени одобрил предложенное инженером Дюбуи разобщение цилиндра низкого давления. Такое устройство было принято для броненосца «Император Николай I», но оно не дало экономии в топливе и было постоянным источником повреждений машин этого броненосца, пока не устранили разобщающего приспособления, отказавшись от этого изобретения по его непрактичности.

Предложенный мной способ по-прежнему отклонен, и мне удалось лишь настоять, чтобы введено было постановление об 4-часовой разводке пара при подогретой воде, оставляя 8-часовую при воде холодной.

В иностранных флотах к этому отнеслись иначе, и комиссия, назначенная английским адмиралтейством для выяснения наилучшей системы котлов, испытывая крейсера «Гиацинт» и «Минерва», потребовала на Гибралтарском рейде, чтобы счет времени шел от момента поджигания огня при подогретой воде в котлах. От момента поджигания крейсер «Минерва» с цилиндрическими котлами дал ход через 3 минуты, а через 44 минуты он шел полным ходом. Из этого видно, что в английском флоте скорая разводка принята.

В немецком флоте считается, что при подогретых котлах могут поднять пар в 50 минут и что расход угля у броненосца на судовые потребности и на поддержание котлов в подогретом виде составляет 6 тонн.

Из вышеприведенного ваше превосходительство усмотрите, что предложенная мной в 1876 г. скорая разводка пара в цилин-

дрических котлах допущена в иностранных флотах, у которых не считается опасным быстро разжигать огонь у котла, имеющего горячую воду. Такое разрешение дает возможность в ожидании неприятеля не держать огня во всех котлах и в то же время быть в полной готовности вступить в короткое время под пары и довести машину до наибольшего хода.

Ваше превосходительство лучше, чем я, изволите знать, что если скорая разводка пара не будет разрешена, то в военное время во всех цилиндрических котлах придется держать огонь в топках как в море, так и на тех рейдах, где есть опасность внезапного появления неприятеля. Держа огонь в котлах, требуется держать внизу и кочегаров, чистить трубки и чистить топки, и, тем не менее, когда потребуются быстро поднять пар, котлы не могут быть в такой чистоте, в какой они находятся при предлагаемом мной способе, когда в них топки заряжены отборным углем, колосники вычищены, и все трубки и дымоходы находятся в полнейшей чистоте. Вместе с сим поддержание огня ведет к огромной потере угля, который в военное время столь насущно необходим для каждого военного судна.

На основании всего изложенного выше решаюсь беспокоить ваше превосходительство просьбой о введении предложенного мной способа скорой разводки пара согласно инструкции, которую прошу разрешения составить на основании продолжительных произведенных мной опытов.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в почтении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана: «Технический комитет. Доложить. Если ад[мирал] Макаров предлагает свой способ только для цилиндрических котлов, то каких же это судов касается.

Ф. Авелан

26 августа [1903 г.]»

ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть, 1896 г., д. 46, лл. 87—89. Подлинник.

№ 284

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ПО ПОВОДУ СВОЕГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОБ УСКОРЕНИИ РАЗВОДКИ ПАРА В ЦИЛИНДРИЧЕСКИХ КОТЛАХ

№ 20585

15 сентября 1903 г.

Милостивый государь Федор Карлович.

Письмом от 20 августа за № 18635¹ я возбудил вопрос о необходимости допустить скорую разводку пара у цилиндрических котлов. Из разговора с вашим превосходительством я вынес заключение, что вопрос этот не считается столь важным, ибо в настоящее время на новых судах ставят котлы Бельвиля.

¹ См. документ № 283.

Представляя при сем список судов, имеющих цилиндрические котлы¹, имею честь доложить, что у котлов водотрубных обнаружены такие недостатки, что в иностранных флотах теперь принято на каждом судне иметь часть котлов цилиндрических и часть водотрубных.

Вследствие вышеизложенного возбужденный мной вопрос нельзя не считать вполне современным.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана: «Технический комитет. Прошу еще раз доложить мне переписку по этому вопросу, а также и мнение Комитета²».

Ф. Авелан

17 сентября [1903 г.]».

ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть, 1896 г., д. 46,
л. 90. Подлинник.

№ 285

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ОБ УЛУЧШЕНИИ КАЧЕСТВА ПОСТРОЙКИ МИНОНОСЦЕВ, О ПРИЧИНАХ ЧАСТЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ МАШИН НА КОРАБЛЯХ РУССКОГО ФЛОТА И МЕРАХ ПО ИХ УСТРАНЕНИЮ

№ 20894

18 сентября 1903 г.

Милостивый государь Федор Карлович.

На письмо вашего превосходительства от 6-го сего сентября № 3646 имею честь доложить, что частый выход из строя именных и номерных миноносцев вследствие повреждений механизмов и котлов есть, к сожалению, явление самое обыкновенное, и происходит оно по тем же причинам, по которым и большие суда нашего военного флота нередко имеют повреждения в машине. Как вашему превосходительству известно, даже на императорских яхтах, которым никогда ни в чем не отказывается и на которые даются лучшие офицеры и нижние чины, случаются иногда повреждения в машинах во время следования с его величеством.

У коммерческих пароходов повреждения на ходу совершенно не случаются. Это объясняют тем, что коммерческие пароходы ходят только полным ходом, а военные суда имеют переменный ход, но это несправедливо. Идя на пароходе «City of Peking» из Йокогамы в Сан-Франциско, я обратил внимание, что в течение пяти суток была штормовая погода, и ход по несколько раз в час

¹ Список не публикуется (см. ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть, 1896 г., д. 46, л. 90 об.)

² В связи с начавшейся русско-японской войной и назначением Макарова на Дальний Восток этот вопрос в МТК так и не обсуждался.

уменьшался и прибавлялся, чтобы не было сильного перебоя винта. Также, командуя пароходом «Великий князь Константин», в течение трех лет я сделал 60 тыс. миль переменными ходами от 12 до 4 узлов, очень часто с буксиром, и ни разу не случилось, чтобы в море потребовалась остановка. «Ермак» ходит только переменными ходами, и бывало, что в 1 час машины переводились с полного переднего хода на полный задний 50 раз, и тоже никогда в машинах отказа не было. Отсюда вытекает, что дело тут не в переменных ходах.

Разница в исправности машин коммерческих судов и военных проистекает от коренной разницы в обращении с машинами. Коммерческие механики не преследуют идеальной чистоты полированных частей, но очень часто вскрывают различные части механизма для того, чтобы убедиться, что в подшипниках все желобки для масла чисты, что в цилиндрах и золотниках не скопилась в разных местах грязь, которая могла бы, отстав, попасть между трущихся поверхностей, и т. п. Трубки для масла на коммерческих судах продуваются внутри паром. Короче, у тех преследуется чистота внутренняя.

Военные механики вследствие условий службы занимаются чересчур много чисткой наружных полированных частей, поручней и прочего, вследствие чего наждачная и стеклянная пыль от шкурки попадает на ползуны и другие трущиеся части, которые от этого нагреваются. Вскрывание подшипников делается по преимуществу тогда, когда замечено нагревание. Наши механики как бы избегают частого вскрывания разных трущихся поверхностей: точно как будто у них нет уверенности, что собранный вновь подшипник будет работать правильно.

Для уверенности в том, что разобранный часть будет собрана правильно, нужно, чтобы эту работу сделал умелый человек, а таких умелых людей у нас очень мало. Школы наши дают нижним чинам некоторые теоретические знания, весьма полезные, но нет систематического обучения должной сборке различных трущихся частей. Предполагается, что машинисты научаются этому на деле, но на деле производится лишь одна сборка машины пред началом кампании, что недостаточно. Ввиду переменности нашего машинного состава надо поставить за правило, что каждый машинист должен своими руками пройти курс сборок.

В этих видах в конце августа я собрал к себе заведующих миноносцами, их механиков и часть команды и, опросив их, убедился, что сборке машин учат недостаточно. Требуется, чтобы каждый машинист простоял у работающей машины известное число часов — это полезно, но также весьма полезно, чтобы он своими руками собрал каждый из подшипников. Чтобы пополнить этот пробел, я назначил два миноносца и велел разобрать на них машины и вновь собрать. Затем миноносцы пробовали, и оказалось, что кое-где подшипники греются. Тогда тем машинистам, которые неправильно собрали, была указана их ошибка,

и миноносцы снова ходили на пробу. Теперь они опять разбирают машины, переставив людей на новые места.

Имея в виду, что в военное время у миноносцев вся их работа по преимуществу зависит от исправности машин, нужно обучение машинных команд сборке и разборке поставить главнейшим номером в программу плавания. Пока это не будет сделано, нельзя рассчитывать на знание машинными командами их дела.

Что касается собственно номерных миноносцев, которые даны были в сводный отряд на кампанию сего года, то должен сказать, что миноносцы 2-го флотского экипажа были заурядные. Порт их и не готовил для боевых целей, ибо отряд этот, состоящий из тихоходных миноносцев, служит для учебных занятий.

Относительно миноносцев 17-го флотского экипажа могу доложить, что они в кампанию 1902 г. ничего другого не делали, как приводили свои машины в порядок. Многие котлы этих миноносцев были совсем новые, также многие машины вынимались и перебирались на Пароходном заводе.

Не могу не доложить вашему превосходительству, что машины миноносцев не проектированы для продолжительного хода, и в этом отношении они отличаются от машин больших судов. У последних имеются специальные приспособления, чтобы удлинить истершуюся часть путем прокладок, тогда как машины миноносцев во многих местах так устроены, что в случае истирания приходится заменять часть новой. К числу таких частей принадлежат многие тяги, золотниковые кулисы и многое другое.

Также вашему превосходительству известно, что котлы миноносцев очень деликатны, и в тех случаях, когда в них попадает масло, они сильно страдают. Можно сказать, что после 4—5 лет службы все трубки нужно менять, а это сопряжено с огромными расходами.

Из всего сказанного выше вытекает, что машины и котлы миноносцев по деликатности своей можно уподобить минам Уайтхеда. У последних также сильно изнашиваются части, а потому мины принято разделять на боевые и учебные. Упражнения ведутся с учебными минами, а для войны служат мины боевого запаса. По моему мнению, надо эту же систему применить и к миноносцам, держа боевые на эллингах в полной исправности, упражняясь лишь на учебных, которые должны быть всех принятых на флоте типов.

Существует убеждение, что для исправности судна или миноносца надо, чтобы они каждый год плавали. Я с этим не согласен и нахожу, что порт имеет возможность так сохранить суда и миноносцы, что они по первому требованию могут быть выданы в полной материальной исправности. Отсутствие такой системы ведет к тому, что мы никогда не имеем исправных миноносцев, и война во всех случаях застанет нас в таких условиях, что нельзя будет сформировать миноносные отряды.

В настоящую минуту в Кронштадтском порту нет почти ни одного исправного номерного миноносца, и предстоит много работы, чтобы привести в порядок то, что износилось, испортилось и расшаталось в течение этого лета, когда миноносцам пришлось работать много в условиях, неблагоприятных для целости машин.

Считаю также долгом доложить вашему превосходительству, что почти все миноносцы нашей собственной работы имеют машины и котлы выделки несовершенной.

Машины, плохо сделанные, изнашиваются гораздо скорее машин, хорошо сделанных, так, например, исправно сделанные механизмы миноносцев, строящихся у Ярроу и Нормана, действуют сравнительно очень нехудо, и «Сокол» постройки Ярроу 7 лет уже имеет исправную машину. Выделка машин миноносцев есть дело тонкое, и для этого нужно образовать специальных людей. Если бы известный завод регулярно строил по два — три миноносца в год, то он имел бы специальных людей. Между тем как теперь заказ дается сериями. Завод вдруг получает заказ на 10 миноносцев и для этого нанимает массу людей, а затем целый год не имеет работ и распускает этих людей. В таких условиях нельзя рассчитывать на хорошую выделку механизмов, и большинство наших миноносцев, безусловно, уступают миноносцам, выделанным Норманом, Ярроу и Торникрофтом.

Правильной выделке машин мог бы помочь строгий, умелый контроль при выделке механизмов, но он у нас не установлен. Докладом от 7 февраля 1901 г. за № 2209 на имя предместника вашего превосходительства я предлагал иметь особый класс механических приемщиков подобно тому, как мы имеем приемщиков по артиллерии. Дело таких приемщиков будет заключаться в проверке машины во время ее изготовления. Так, например, когда цилиндры поставлены, заводчик должен предъявить машину к осмотру, и если окажется, что ось цилиндра не вполне перпендикулярна оси вала, то приемщик потребует переделки, пока не выверят должным образом цилиндр и т. п.

У меня на «Витязе» именно один цилиндр был не перпендикулярен линии вала, и это оставалось большим местом во все время плавания. Этого не могло случиться, если бы приемщик знал свое дело. Между тем как за изготовлением машины наблюдал судовой механик, опытный в управлении машиной, но не имевший заводской опытности по выверке машин. Считается, что завод отвечает за машину, но даже механизм, имеющий некоторые косины, после 4 и[ли] 5 раза удается сдать, и флот получает машину, которая будет часто повреждаться. Одной приемки под парами недостаточно, нужна еще приемка мерительными приборами.

Артиллерийские приемщики не допустят на стрельбу пушку раньше, чем не выверят ее канал. Есть специальные инструменты для проверки канала. Также есть инструмент для выверки снаря-

дов, трубок и прочего. Надо иметь то же и по механической части, строго контролируя правильность выделки каждой части не только в металлургическом отношении, как это делается теперь, но и в механическом.

Не могу не доложить вашему превосходительству и о корпусе инженер-механиков флота. Действительно нашему флоту нужно 30—40 инженер-механиков, и для получения таковых нельзя остановиться ни перед какими расходами, но для управления машинами требуются простые механики-практики.

Я сделал на пароходе «Кампания» два перехода через Атлантический океан со скоростью 21½ узлов. Машины развивают 30 тыс. сил, и ими управляет человек, совершенно незнакомый с проектированием машин, но зато у него остановок машин в море не бывает.

Мы для управления машинами готовим инженер-механиков, которые начинают учиться своей специальности лишь на 18—19 году. Они сходят со школьной скамьи в 23 года (средняя цифра). Это все очень поздно. Чтобы быть практичным механиком, надо поступать в масленщики и мастеровые в 15—16 лет. У всех флотов это так. Если и мы сделаем так, то получим надежных практиков, и тем из них, которые окажутся со сноровкой и умелые в мастерстве, можно предоставить потом возможность пополнить свое образование специальными школами, дабы в 20—22 года получить звание механика. Наиболее выдающимся надо предоставить возможность поступать в один из институтов или иное учреждение, доведя их до почетного звания инженер-механика. Слово инженер означает звание с высшим образованием. Военные инженеры получают это звание, окончив академию, а тех, кто окончил курс инженерного училища, называют сапером.

Из вышеизложенного я позволяю себе сделать следующие выводы:

1) Избранные для постройки миноносцев заводы предпочтительно держать в равной работе, чтобы они образовали опытный кадр рабочих. Это также понизит стоимость миноносцев.

2) Организовать механических приемщиков и установить правило контроля над выделкой механизмов подобно тому, как установлен контроль над приемом орудий.

3) Боевые миноносцы, подобно боевым минам, не должны плавать ежегодно, а содержаться в исправности на случай военного времени.

4) Организовать систематичное обучение машинистов сборке трущихся частей.

5) Плавание миноносцев подчинить по преимуществу условиям обучения машинных команд.

6) Не требовать щегольской чистоты механизмов подобно тому, как запрещена наружная чистка ружей.

7) Коренным образом изменить порядок образования механиков и инженер-механиков.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 168, лл. 210—214.
Копия.

№ 286

**РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ
ПРОИЗВЕСТИ ИСПЫТАНИЕ ПРИБОРОВ ДЛЯ ПОДОГРЕВАНИЯ
И ОЧИЩЕНИЯ ВОДЫ ДЛЯ ПАРОВЫХ КОТЛОВ И ВОЗОБНОВИТЬ
ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА О ВВЕДЕНИИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ
МЕХАНИЗМОВ**

№ 24236

30 октября 1903 г.

Представляя при сем чертеж устроенных по моему чертежу приборов для подогревания питательной воды и извлечения из нее воздуха и части масла, а также чертеж центробежного парочистителя и акт об испытании этих приборов на вновь построенном катере, прошу ваше превосходительство ввиду ожидаемой от этих приборов пользы испытать их в применении к одному из судов.

Также считаю долгом доложить вашему превосходительству, что Морской технический комитет высказался за полезность испытания предложенных мной вспомогательных двигателей на судах, но предместник вашего превосходительства не одобрил сего. Покорнейше прошу ваше превосходительство, не признаете ли возможным приказать, чтобы дело это было передано, ибо позволяет им оставаться долгое время в море и этим лишает наши экипажи морской практики.

Вице-адмирал С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана: «Тех[нический] комитет, в доклад¹.

Ф. Авелан

2 ноября 1903 г.»

ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть, 1896 г., д. 46,
л. 95. Подлинник.

¹ В докладе управляющему Морским министерством главный инспектор механической части Нозиков 5 декабря 1903 г. писал: «Ни одно из предложений не представляется новым.

1) Приборы подогревания воды были испытаны на катере «Дагмара» и на других последующих катерах типа «Птичка». Приборы были признаны неудобными, потому что представляли ловушки для сажи и способствовали ее образованию, кроме того, уменьшали тягу.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ОБ ОЗНАМЕНОВАНИИ 50-ЛЕТИЯ
СИНОПСКОГО БОЯ**

№ 563

17 ноября 1903 г.

В дополнение приказа моего от 16 ноября за № 557¹ пред-
писываю 18 ноября, в день 50-летия Синопской победы, в учеб-
ных заведениях морского ведомства в Кронштадте, а также во
всех экипажах, отрядах, командах и школах занятий не произ-
водить и на работы нижних чинов не высылать. Утром во всех
командах объяснить значение и подробности Синопского боя.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1437,
Типогр. экземпляр.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О НАЗНАЧЕНИИ КОМИССИИ
ДЛЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ К НАГРАЖДЕНИЮ ЛУЧШИХ КОКОВ
И ХЛЕБОПЕКОВ**

№ 618

13 декабря 1903 г.

Имея в виду выдать небольшие награды тем из коков, кото-
рые хорошо готовят командную пищу, назначаю комиссию под
председательством капитана 1 ранга Бубнова. Членами — штаб-
офицеры: один от 2-й дивизии и по одному от учебных отрядов,
при участии флагманского инженер-механика 1-й дивизии Аб-
рашкевича и младшего врача 10-го флотского экипажа Зиновьева.
Комиссии опробовать щи, кашу и квас и выбрать трех наиболее
достоинных старших коков, которых и представить к награде.

Также назначается комиссия для представления к награде
двух наиболее достойных хлебопеков. Председателем комиссии
назначается капитан 1 ранга Ван-дер-Шкрюф, а членами — штаб-
офицеры от 1-й и 2-й флотских дивизий из тех экипажей, в ко-
торых нет своих хлебопекарен, при участии флагманского инже-
нер-механика 2-й дивизии Похолкина и помощника медицинского
инспектора Боголюбова.

2) Центробежный пароочиститель не есть изобретение, он давно при-
меняется и устроен в котлах «Наварина», но ничего лучшего не дает по
сравнению со всякой паросушительной трубой.

3) Вес этих устройств и стоимость их будут гораздо более, чем то ко-
личество угля, которое они сэкономят.

Что же касается до вспомогательных двигателей, то это сделано на
«Ермаке», но ими никогда не пользуются». (ЦГАВМФ, ф. 421, мех. часть,
1896 г., д. 46, л. 103).

¹ В этом приказе говорится: «17 ноября, накануне 50-летней годов-
щины истребления турецкого флота при Синопе, в церкви св. Николая
Чудотворца (что при Морском манеже) отслужить панихиду по православ-
ным воинам, павшим в сражении». См. ЦГАВМФ, коллекция приказов,
д. 1437.

Комиссии капитана 1 ранга Ван-дер-Шкрюф обратить внимание на степень влажности выпекаемого хлеба; чем жиже тесто, тем легче готовится хлеб; но такой хлеб нездоров, а потому надо ставить в заслугу хлебопека, если он готовит хлеб из крутого теста.

Обеим комиссиям обратить внимание, точно ли исполняются инструкции для варки пищи и хлебопечения, а также на экономный расход топлива.

Результаты представить мне к 23 декабря.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1437.
Типогр. экземпляр.

№ 289

ИЗ ПРОЕКТА ЗАПИСКИ С. О. МАКАРОВА О НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ
СЛУЖЕБНОГО ПОЛОЖЕНИЯ ГЛАВНОГО КОМАНДИРА
КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА

[1903 г.]

Полож[ение] гл[авного] к[оманди]ра

Кр[онштад]т — переходное место.
Инжен[ерное] уч[илище] не подчинено.
Ком[андование] техн[ическими] офицер[ами] не подчинено.
Морск[ое] собр[ание] не подчинено.
Войска не подчинены.
Учебн[ые] отряды, как выйдут, так независимы. Пишут, что хотят. Бегут в Гл[авный] м[орской] шт[аб].
Отказы гл[авному] к[оманди]ру.
Отказы в производстве в у[нтер]-о[фицеры] — у сухопутных это [делает] полк[овой] к[оманди]р.
Нет зависимости офицеров от начальства.

Общ[ие] замеч[ания]



Нет боевого снабжения.
Нет офицеров.
Нет однообразия в постройке.
Не одобряю новых палубных офицеров.
Соверш[енно] фальшиво поставлено Инж[енерное] уч[илище].
Чрезмерное число специалистов.
Гл[авный] к[оманди]р не имеет доступа к велик[ому] князю¹.
Отчет мой надо просмотр[еть]...²

ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 2, д. 72, лл. 55—56. Чер-
новик.

¹ То есть к генерал-адмиралу в. кн. Алексею Александровичу.

² Далее опущены замечания Макарова о комендантском надзоре в Кронштадте, недисциплинированности сухопутных войск кронштадтского гарнизона и другие, не имеющие существенного значения для темы Сборника.

РАЗДЕЛ СЕДЬМОЙ



**КОМАНДОВАНИЕ ФЛОТОМ
В ТИХОМ ОКЕАНЕ
ВО ВРЕМЯ
РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ
1904 — 1905 гг.**

Февраль — март 1904 г.



№ 290

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА УПРАВЛЯЮЩЕМУ МОРСКИМ
МИНИСТЕРСТВОМ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ Ф. К. АВЕЛАНУ
С ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕМ ОБ ОПАСНОСТИ СТОЯНКИ ФЛОТА
НА ВНЕШНЕМ РЕЙДЕ ПОРТ-АРТУРА *

№ 36

26 января 1904 г.
В[есьма] секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

Из разговоров с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде. Если это так, то в непродолжительном времени будут израсходованы все запасы угля, и тогда флот обречен будет на полное бездействие.

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

Пребывание судов на большом рейде Порт-Артура потребует усиленной бдительности каждую ночь. Придется высылать дозорные суда и, тем не менее, стоять начеку в ожидании минной атаки. Появление каждой случайной шлюпки будет вызывать тревогу, и ночи будут по преимуществу беспокойные. Это общее мнение, что ожидание минной атаки крайне утомляет экипажи судов и ослабляет его¹ нравственные силы.

Если бы японский флот тоже не имел закрытых рейдов и обречен был на пребывание в полном составе у открытого берега, то наша тактика должна бы заключаться именно в том, чтобы

¹ Так в документе.

в первые даже ночи после разрыва сделать самое энергичное ночное нападение на флот. Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред. Я даже думаю, что надежда ослабить наш флот ночными атаками была одной из причин объявления войны. Будь у нас в Порт-Артуре большой внутренний рейд, из которого эскадра может выходить во всякую минуту, японцы не так легко решились бы на объявление войны.

По-видимому, существуют три причины, по которым не хотят держать флот во внутреннем бассейне:

- 1) теснота самого бассейна;
- 2) невозможность выйти целой эскадрой сразу;
- 3) возможность, потопив судно, преградить выход.

Как бы ни было тесно в Порт-Артуре, все же корабли можно швартовить и затем путем практических упражнений приучиться к скорому выходу. Полагаю, что при привычке, когда погода благоприятная, большие корабли будут выходить не позже, чем [через] 20 минут один после другого, и не вижу опасности выходить по отдельности. Говорят, что уничтожат корабли по мере выхода их. Этого я себе представить никак не могу, ибо неприятель в это время будет находиться под огнем береговых батарей, а каждый новый корабль, выходя, усилит огонь этих последних.

Что касается возможности заградить выход нашему флоту, потопив при входе какой-нибудь пароход, наподобие тому, как сделали американцы в С[ант]—Яго **, то такая операция не столь легко исполнима, и, кроме того, Порт-Артур богат землечерпательными приспособлениями, и следовательно, если не удастся в скором времени поднять или взорвать утопленный корабль, то можно прокопать проход вдоль него.

Вполне понимаю, что пребывание флота на внутреннем рейде Порт-Артура есть зло, но еще большее зло— стоянка на большом рейде с огромным расходом угля, с крайним утомлением команд и возможностью больших потерь от минных атак неприятеля.

Из двух зол надо выбирать меньшее, а потому я бы считал, что благоразумие требует держать не занятые операциями суда флота во внутреннем бассейне Порт-Артура, уменьшив расход угля до *minimum'a* прекращением электрического освещения и другими мерами.

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

Прошу ваше превосходительство принять уверение в совершенном моем уважении и искренней преданности.

С. Макаров

На документе следующие резолюции и пометы:
«Доложено его высочеству¹.

27 января.

Ф. А[вслан]

¹ То есть генерал-адмиралу в. кн. Алексею Александровичу.

В[оенно]-м[орской] от[дел]. К делу.

Э. Р[ожественский]

27 января

В. Ш[тенгер]. 28 января 1904 г.

Хранить весьма секретно, копий не снимать.

В. Ш[тенгер]»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, лл. 17—18. Подлинник. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2. СПб, издание Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском генеральном штабе, 1911, стр. 1—3.

№ 291

ВОПРОСЫ, ПОДНЯТЫЕ С. О. МАКАРОВЫМ НА СОВЕЩАНИИ В МОРСКОМ МИНИСТЕРСТВЕ¹

1 февраля 1904 г.

Вопросы, возбужденные адм[иралом] Макаровым на совещании перед отъездом².

1 февраля 1904 г. на совещании у управляющего Морским министерством его превосходительством вице-адмиралом Макаровым возбуждены следующие вопросы:

[О б у г л е]

1. По поводу угля в Адамсе: необходимо переговорить с владельцем г. Львовым и выяснить способ доставки угля к П[орт]-Артуру — водой или по железной дороге. На судах эскадры этот уголь уже испытан и выяснено, что он дает громадный процент золы; тем не менее он вполне пригоден для ежедневного расхода.

¹ С. О. Макарову было объявлено о назначении его на пост командующего флотом в Тихом океане 1 февраля 1904 г. 4 февраля Макаров уже выехал на Дальний Восток. Приказ же о его назначении был подписан только 9 февраля (см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, лл. 2 и сл.).

Главный морской штаб предполагал обратиться к генерал-адмиралу в кн. Алексею Александровичу с представлением, чтобы это назначение было отмечено особым приказом по флоту: «Угодно ли будет вашему императорскому высочеству, чтобы отъезд вице-адмирала Макарова на высокий пост командующего флотом в Тихом океане был отмечен особым приказом, или же следует указать, чтобы подобный приказ был объявлен при первом удобном случае?» Однако только предположением дело и кончилось: на заготовленной для этой цели записке имеется помета: «Записка эта дальнейшего движения не получила» (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 28).

Перед отъездом С. О. Макаров счел необходимым еще в Петербурге решить ряд вопросов, связанных с предстоящими действиями и снабжением флота. По его настоянию и было созвано экстренное совещание у управляющего Морским министерством 1 февраля 1904 г.

² Заголовок документа.

2. Необходимо для соображений выяснить для всех судов ежедневный расход и расход на полный ход.

3. Иметь в виду предложение г. Меса на поставку угля. Переговорить с ним и выяснить вопрос ко вторнику.

О провизии

Необходимо выяснить с мин[истерств]ом путей сообщения, какое количество вагонов может быть предоставлено для грузов в П[орт]-Артур до станции Манджурия в неделю.

Какое количество провизии (в пудах) необходимо привозить ежедневно для наличного состава.

Необходимо открыть в п[орт]-артурском казначействе экстраординарный кредит для расчета за наличное золото. Справку в министерстве финансов — какое наличие кассы теперь. В инструкцию адмиралу включить определенные указания по этому вопросу.

Выяснить количество каждого рода провизии на судах и в порту, к 1 февраля телеграммой на имя командира порта.

[Р а з н ы е в о п р о с ы]

Представленные сведения о водоснабжении порта разъяснений не потребовали.

Как адмиралу получать и посылать известия, если будет отрезан? Признано наилучшим иметь сообщение через Чифу, возможно устроить это через г. Меса. Желательно было бы иметь агента в Токио, но это, очень затруднительно.

Обратиться в Главный штаб с просьбой изготовить для адмирала карту, нанеся на нее все имеемые сведения.

Желательно иметь в штабе адмирала офицера Генерального штаба. О назначении такого лица контр-адмирал Нидермиллер лично будет просить по приказанию управляющего Министерством начальника Главного штаба.

Как попасть в [Порт]-Артур, если путь отрезан? Признано единственным возможным исходом — направиться на Ялу, но с таким решением связаны чрезмерные затруднения, поэтому решено, в случае если путь перерезан, направиться во Владивосток.

Равным образом все военные грузы и люди, направляемые в П[орт]-Артур, если путь перерезан, должны быть направлены во Владивосток.

Необходимо снести с министерством путей сообщения, чтобы иметь сведения, где по номернику находятся наши вагоны. На вагонах надо делать особую отметку и надпись — «Военный груз». Номерник вагонов, в которых посылаются грузы, и после Байкала новый номерник (в случае перегрузки) сообщить адмиралу.

Заблаговременно телеграфировать: «Если П[орт]-Артур будет отрезан, то все посылаемые люди и грузы направляются во Владивосток». Необходимо поэтому принять меры, чтобы один или два крейсера пришли бы во Владивосток.

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, лл. 59—60. Копия секретарской записи. Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 3—5.

№ 292

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА ДИРЕКТОРУ ГЛАВНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ
ОБСЕРВАТОРИИ ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТУ М. А. РЫКАЧЕВУ
С ПРОСЬБОЙ ОБ ОПУБЛИКОВАНИИ АКАДЕМИЕЙ НАУК
РЕЗУЛЬТАТОВ ЕГО ИССЛЕДОВАНИЙ В ЛАПЕРУЗОВОМ ПРОЛИВЕ

2 февраля [1904 г.]
Кронштадт

Глубокоуважаемый Михаил Александрович.

Я говорил уже вам, что обрабатываю мои плавания в Тихом океане в 1895—96 гг. и в особенности Лаперузов пролив. Работа окончена, но еще бы раз следовало ее перечесть, между тем меня посылают весьма срочно, и, кто знает, что готовит судьба.

Работу мою доставит вам барон Буксгевден, который перечитает ее, и если у него будут сомнения, то уделит ей время.

Прошу вас напечатать этот труд в изданиях Академии с небольшим резюме по-немецки, за которое я готов рассчитаться во всякое время.

Если вы затруднитесь поместить этот труд в академических изданиях, то благоволите передать в «Записки по гидрографии»¹.

¹ По поводу этого письма М. А. Рыкачев говорил в своей речи на заседании физико-математического отделения Академии наук, посвященном памяти С. О. Макарова: «...Другая работа была уже готова, оставалось лишь окончательно проредактировать ее; это была обработка гидрологического материала, добытого во время его кампаний в Тихом океане в 1895—1896 гг., и в особенности подробное исследование Лаперузова пролива. В такую критическую минуту, когда адмирал так спешил отправиться»

Прося вас извинить за беспокойство, я вместе с сим буду надеяться, что вы иногда вспомните добрым словом истинно преданного вам

С. Макарова

Архив АН СССР, ф. 38, оп. 2, д. 348. Автограф.

№ 293

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ВЫРАЖЕНИЕМ БЛАГОДАРНОСТИ
СОСЛУЖИВЦАМ В СВЯЗИ С ОТБЫТИЕМ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

2 февраля 1904 г.

№ 67

Оставляя Кронштадт, считаю долгом выразить мою искреннюю благодарность моим главным помощникам, старшим флагманам 1-й и 2-й флотских дивизий вице-адмиралам Андрееву и Сиденснеру, капитану над портом контр-адмиралу Остелецкому, который с неослабевающей энергией ежедневно трудился для пользы порта и судов, и начальнику штаба контр-адмиралу Петрову, энергично взявшемуся за дело.

С особенным удовольствием вспоминаю сотрудничество главного доктора Николаевского морского госпиталя почетного лейб-медика Исаева, который, помимо своего прямого дела, был инициатором многих полезных нововведений.

Благодарю также гг. младших флагманов, начальников учебных отрядов, их помощников, экипажных и судовых командиров.

По должности главного командира приходится много работать со старшими портовыми техниками, и мне посчастливилось иметь в лице инспекторов: механической части — Линдебека и кораблестроения — Семенова людей большой опытности и добросовестности по своему делу. Также вспоминаю с удовольствием труд полковника Тверитинова по упорядочению минной части и удешевлению электрического снабжения; полковника Шульца и подполковника Шпынева — неутомимых работников по артиллерии.

Вспоминаю также с удовольствием начальника Пароходного завода флагманского инженер-механика Леонтьева и всех инже-

к месту своего нового назначения, он все же нашел время позаботиться об участии своей работы. Он прислал ее мне вместе с многочисленными картами и чертежами при письме от 2 февраля, в котором пишет: «Работа окончена, но еще бы раз ее следовало прочесть, между тем меня посылают весьма срочно, и кто знает, что готовит судьба». Он просил поместить работу, если можно, в изданиях Академии.

Такое отношение к науке заслуживает того, чтобы и здесь, в Академии, упомянуть покойного Степана Осиповича добрым словом. Мир его праху» (ЦГАВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 1, л. 113).

Труд С. О. Макарова «Гидрологические исследования, произведенные в 1895 и 1896 гг. в Лаперузовом проливе и в других местах» напечатан в «Записках Академии наук по физико-математическому отделению», 1905, т. 16, серия VIII, № 9, стр. 1—51.

нер-механиков и корабельных инженеров, трудившихся в порту с непрекращавшейся энергией.

Благодарю помощников капитана над портом, в особенности заведывающего гаванями полковника Зальца, с которым пришлось иметь больше дела, и командира брандвахты полковника Будкевича. Но, кроме того, вспоминаю замечательную энергию заведывающего землечерпательным караваном полковника Маркова.

Молодцам нижним чинам мое сердечное спасибо за их прекрасную выправку, хорошее поведение и всегдашнее старание в работе.

Вместе с сим закончен изданием отчет мой за 1900 и 1901 года и сборник приказов за 1900—1904 гг.¹ Редакция всего этого издания принадлежит бывшему адъютанту штаба лейтенанту Семенову, которому не могу не выразить благодарности за этот труд и многие другие полезные работы.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 1442. Типогр. экземпляр.

№ 294

ТЕЛЕГРАММА ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛА в. кн. АЛЕКСЕЯ
АЛЕКСАНДРОВИЧА НАМЕСТНИКУ И ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕМУ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ АДМИРАЛУ Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
О НАЗНАЧЕНИИ С. О. МАКАРОВА КОМАНДУЮЩИМ ФЛОТОМ
В ТИХОМ ОКЕАНЕ

№ 462

5 февраля 1904 г.

Государю императору благоугодно было назначить командуящим флотом в Тихом океане вице-адмирала Макарова и предоставить вам назначить вице-адмирала Старка временно исполняющим должность командующего флотом до прибытия вице-адмирала Макарова. 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.

Алексей

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 15. Отпуск.
Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2... стр. 3.

¹ Имеется в виду книга «Извлечения из отчета главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала С. О. Макарова за 1900—1901 года и сборник его же приказов, обязательных постановлений и циркуляров по Кронштадтскому порту, городу и гарнизону 1900—1904 года». Кронштадт, типография газеты «Котлин», 1904.

ПРИКАЗ и. д. ГЛАВНОГО КОМАНДИРА КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА
ВИЦЕ-АДМИРАЛА А. К. СИДЕНСНЕРА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ПИСЬМА
С. О. МАКАРОВА О РАБОТЕ ИНЖЕНЕРОВ МОРСКОЙ
СТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ И ЧИНОВНИКОВ ШТАБА
КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА

№ 75

5 февраля 1904 г.

Сегодня я получил от Степана Осиповича письмо, сообщить содержание которого считаю приятным для себя долгом:

«Сидя в поезде, на пути я вспомнил, что в своем прощальном приказе¹ я случайно забыл упомянуть о трудах инженеров морской строительной части, между тем как за последние три года пребывания в должности главного командира я не помню случая, чтобы я был недоволен трудами этих почетных деятелей. Напротив, об их трудах у меня остались самые приятные воспоминания, а некоторые работы были просто замечательны.

Также с удовольствием вспоминаю работу чиновников штаба порта, из которых многие приходили ко мне с диктовкой, испытывая на себе все неудобства составления бумаг на глазах начальника, у которого никогда не было достаточно времени, чтобы сделать это не спеша.

Пользуюсь этим случаем, чтобы поблагодарить чинов Кронштадтского порта, приехавших пожелать мне счастливого пути».

Вице-адмирал Сиденснер

ЦГАВМФ, коллекция приказов, д. 7658. Типогр. экземпляр.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О ПРЕДПОЛАГАЕМОЙ
ПОСТАНОВКЕ МИН ЯПОНЦАМИ В ПЕЧИЛИЙСКОМ ЗАЛИВЕ

№ 6

5 февраля 1904 г.

Москва
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

Из письма кап[итана] 2 ранга Епанчина видно, что японцы положили мины по всему Печилийскому заливу. Весьма вероятно, что это не более как слух, пущенный самими японцами, тем не менее с этим приходится считаться, и для проверки его было бы желательно запросить наших консулов Чифу, Тяньцзине, Таку и других местах, объявлено ли коммерческим нейтральным пароходам и каботажным судам предупреждение, и если объявлено, то в каких выражениях; также весьма желательно узнать,

¹ См. документ № 293.

продолжается ли нейтральное коммерческое движение на Чифу и другие порты Печилийского залива, и если продолжается, то с какими предосторожностями. Полезно, чтобы все консулы китайских портов о всех переменах в этом деле сообщали так, чтобы отсутствие известий считалось признаком свободного плавания коммерческих нейтральных пароходов и каботажных судов. Полагаю, что там полезно иметь нашего агента.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана: «Штаб. Можно просить министерство иностранных дел.

Ф. Авелан)

7 февраля».

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 21. Подлинник.
Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 7.

№ 297

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА и. д. НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО МОРСКОГО ШТАБА КОНТР-АДМИРАЛУ З. П. РОЖЕСТВЕНСКОМУ О НЕОБХОДИМОСТИ ПРИСЫЛКИ В ПОРТ-АРТУР ЯПОНСКИХ ГАЗЕТ И О МОРАЛЬНОМ ЗНАЧЕНИИ ПРИБЫТИЯ ПОДКРЕПЛЕНИЯ ДЛЯ ПОРТ-АРТУРСКОЙ ЭСКАДРЫ

№ 7

5 февраля 1904 г.
Секретно

Милостивый государь Зиновий Петрович.

Было бы весьма полезно устроиться получением японских газет, в которых говорится о войне. Это мог бы сделать французский морской агент. По всей вероятности, в Токио французский агент следит за газетами, а потому мог бы все, что интересно вырезывать и посылать в посольской почте в Париж, откуда это можно бы было пересылать в Порт-Артур ко мне; вероятно, там есть переводчики. Даже было бы еще лучше просто высылать 2—3 наиболее интересные газеты, но чтобы пересылка делалась не просто, а через Францию, иначе японцы догадаются как-нибудь перехватывать газеты и будут выпускать наиболее интересные номера...¹

Вообще прошу вас считать это дело за собой. Надо сейчас на что-нибудь решиться и что-нибудь предпринимать. Если угодно, то можно запросить заместника, но я думаю, что у него дело это не организовано.

¹ Опущены некоторые замечания С. О. Макарова об организации агентурной разведки в Японии.

Что касается вопроса о соединении с возможными подкреплениями, то к тому времени можно бы было отвлечь внимание неприятеля нападениями на различные его точки. Вообще отзыв подкреплений будет крупным моральным ударом для нас и покажет, что мы не хотим выйти из пассивной роли, между тем как надо сделать все, чтобы перейти к роли активной, и, бог милостив, может быть что-нибудь и удастся.

При этом препровождаю расписание моего маршрута. Там же помещена надпись, что в случае перемены я буду телеграфировать. Вероятно, в том пункте, где я встречу наместника, придется остановиться.

С совершенным уважением и преданностью

С. Макаров

Резолюция З. П. Рожественского: «В[оенно]-м[орской] отд[ел]. Прошу написать сегодня Епанчину, чтобы он выписал на французское имя в Париж две японские газеты и оттуда пересылал их нам для немедленной дальнейшей отправки. Одну — на английском языке и одну — на японском, но непременно разные. Указать откуда — какие. [7 февраля 1904 г.]».

ЦГАВМФ, ф. 417, л. 26565, лл. 24—25. Авторграф. Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 5—6.

№ 298

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ОБ УСИЛЕНИИ ПОРТ-АРТУРСКОЙ ЭСКАДРЫ ОТРЯДОМ КОРАБЛЕЙ ПОД КОМАНДОЙ КОНТР-АДМИРАЛА А. А. ВИРЕНИУСА *

№ 8

6 февраля 1904 г.
Секретно

Милостивый, государь Федор Карлович.

Ввиду последнего донесения наместника о том, что часть миноносцев имеет испорченные машины, надо думать об усилении минной флотилии на Дальнем Востоке. Ожидать прибытия подкрепления в будущем году невозможно.

Вашему превосходительству известно мое мнение, что надо отряд, находящийся в Джибути, послать на Дальний Восток. Отряд судов должен иметь с собой транспорты с углем и следовать вне избитых трактов судов, останавливаясь у необитаемых берегов Суматры, Палавана и др. Миноносцы должны идти все время на буксире, находясь в способности к скорой разводке пара. Ко времени его подхода надо сделать демонстрацию на различные части японского берега, чтобы отвлечь внимание. Самому отряду тоже, может быть, не худо подойти к японскому берегу, показать, что он идет на северо-восток, а затем ночью отойти от берега и идти к месту назначения.

Если этот отряд в числе трех судов и семи миноносцев не может появиться в водах театра войны, то, следовательно, в таком составе мне никогда нельзя будет выслать отряд для каких-либо операций.

Считаю безусловно необходимым, чтобы отряд судов следовал на Дальний Восток, иначе это произведет огромный нравственный удар.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана: «Штаб. Не исполнять. Отряд по высочайшему повелению уже возвращается обратно.

Ф. Авелан

11 февраля».

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 36. Подлинник.
Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 8.

№ 299

**ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ОБ ОТПРАВКЕ
МИНОНОСЦЕВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

№ 9

6 февраля 1904 г.
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

Озабочиваясь усилением минной флотилии в водах Тихого океана, решаюсь просить вас о возможно скорой отправке миноносцев по железной дороге.

Для этой цели могут послужить восемь миноносцев типа «Циклон», которые находятся в Кронштадте и только что прошли через все серии испытаний. Водоизмещение миноносцев 150 тонн, следовательно, для каждого миноносца потребуется не более пятнадцати обыкновенных вагонов.

Миноносцы эти стоят в Петровском доке. К разборке их и погрузке на железную дорогу должно приступить немедленно. Считаю, что при энергичном ведении дела через десять дней можно выслать первый миноносец, а потом каждые пять дней высылать по одному миноносцу.

В зависимости от хода войны миноносцы можно направлять или в Порт-Артур, или во Владивосток, или же в Сретенск для следования к месту сборки в Хабаровск.

Во всяком случае, для успеха дела необходимо, чтобы как разборка миноносцев, так и сборка с ответственной сдачей были поручены одному и тому же заводу.

Прошу принять уверение и проч.

С. Макаров

На копии, направленной Е. И. Алексееву, резолюция: «Совершенно согласен. Поддерживаю ходатайство командующего флотом.

[Генерал]-ад[ъютант] Алексеев

22 февраля 1904 г.
Мукден».

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 6. Копия. Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел. III, кн. I, вып. 2... стр. 8—9.

№ 300

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О СРОЧНОМ ЗАКАЗЕ
40 МИНОНОСОК И ОТПРАВКЕ ИХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК
ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

№ 10

6 февраля 1904 г.
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

Озабочиваясь усилением минной флотилии в водах Тихого океана, покорнейше прошу ваше превосходительство теперь же разработать, заказать и выслать на Дальний Восток в цельном виде 40 миноносок малого размера.

Заданием должен послужить габарит железной дороги, в пределах которого и должно проектировать миноноски для портов Тихого океана.

При подобных массовых заказах, в особенности во время войны, заводчики пользуются случаем, чтобы исполнить работу подешевле, а потому выделяемые в этих случаях механизмы всегда ненадежны. Даже выделяемые нашими заводами в мирное время механизмы так несовершенны, что миноносцы, высланные в июле месяце из Кронштадта, к январю едва добирались до Красного моря. В Кронштадте имеется миноносец «Сокол» постройки Ярроу, а также миноносец «Сестрорецк» постройки Нормана. Эти два миноносца всегда имеют исправные машины, в то время как другие м[инонос]цы того же типа не могут сделать переходов до Ревеля без повреждения машин.

На основании изложенного выше я полагаю, что практическое осуществление постройки миноносок должно быть сделано при посредстве завода Нормана. Ему бы следовало дать чертеж габарита, и пусть он проектирует миноноску наибольшего размера, допускаемого этим габаритом. Минное вооружение должно состоять из одного двойного поворотного аппарата, вооружение артиллерийское — из двух 47-мм пушек. Относительно хода можно помириться с 16—17 узлами. Запас угля — какой окажется возможным.

Назначение этих миноносок обслуживать порты в ночное время. За два часа до темноты они могут выходить из своего порта и к 11 часам вечера, идя по 16 узлов, они будут находиться

в 100 милях от порта. Вот район их действия, и в ночное время они будут хозяевами моря на заданном им районе. К расцвету они должны быть под прикрытием батарей или своих судов, хотя, казалось бы, что на риск они могли бы оставаться на день в различных пунктах нашего берега или шхерах корейского.

Полагаю, что надо ограничиться водоизмещением в 20 тонн, применив, где можно, алюминий. Нос сделать возвышенным, а в остальной части сделать борт настолько низким, насколько позволят котлы и машина. Если допустить, что каждая тонна такого миноносца обойдется в 2500 руб., то общая стоимость всех миноносцев не превзойдет 2 000 000 руб. Возвращаясь к вопросу об исполнении такого заказа, я считаю долгом доложить, что миноносцы с ненадежными машинами совершенно негодны для дела. Строить такие миноносцы значит увеличивать трофеи неприятеля. Дело постройки надежных миноносцев или, вернее, их машин у нас не установлено, а потому надо обратиться к такому заводу, который мог бы взяться за дело и успешно довести его до конца. Может быть, Норман возьмется за постройку механизмов на наших заводах, прислав для наблюдения и руководства своих конструкторов¹. Если постройка механизмов будет предоставлена нашим заводам, то нельзя ли взять от Нормана людей, которые проверили бы сборку механизмов во время самых работ.

Как образчик слабости машины позволю себе указать на броненосец «Три святителя», который решено не посылать в предстоящее ему назначение только потому, что, как говорили, у него delicate машины.

Машина проектирована на 12 000 сил, а броненосец обыкновенно ходил четырьмя тысячами сил. Как бы машины ни были delicate вообще, они без всякого напряжения могут выдерживать столь незначительную работу. Тут, очевидно, дело не в delicateности, а в неправильной сборке, которая и была причиной постоянных поломок.

Сорок миноносцев, о которых я прошу, полезны во всех отношениях даже для защиты Амура, не имеющего никакой обороны. Заказав эти миноносцы, мы ни в каком случае не сделаем ошибки. Надо только, чтобы тип был выработан умелой рукой Нормана и чтобы машины были сделаны с той добросовестностью, с которой Норман их всегда строил. Раздать постройку в разные руки значило бы получить хлам, не годный не только для войны, но и для мирного времени.

Из прилагаемой при сем записки инспектора механической части Линдебека ваше превосходительство увидите, что неправильная постройка машин есть явление, взятое с дела, а не предполагаемое. Лучше иметь меньше миноносцев с хорошими машинами, чем иметь много с дурными. Ни в каком случае нельзя со-

¹ Мастер, инструктор (франц.).

гласиться с выделкой плохих машин. Вот почему я решаюсь подробно касаться этого вопроса, прося ваше превосходительство употребить ваше влияние на добросовестную выделку машин искусными людьми с контролем еще более искусных людей.

Предварительные соображения займут столько времени, что до окончательного решения вопроса я успею переговорить с наместником.

Прошу принять и проч.

С. Макаров

На копии, направленной Е. И. Алексееву, резолюция: «Совершенно согласен. Поддерживаю ходатайство командующего флотом и признаю важным при настоящих обстоятельствах заказ произвести на заводах Нормана.

Г[енерал]-ад[ъютант] Алексеев

22 февраля 1904 г.
Мукден».

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 4—5. Копия. Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 9—11.

№ 301

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ОБ ОТПРАВКЕ В ПОРТ-АРТУР ВОЗДУШНЫХ ЗМЕЕВ

№ 11

7 февраля 1904 г.
ст. Похвистнево

Прошу выслать в Порт-Артур лейтенанта Шрейбера со всеми наличными змеями и лебедками, заказав пять комплектов змеев и лебедок в Петербурге и выслав с Шрейбером материалы для выделки двух комплектов на месте, если материал этот имеется в готовности.

Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, л. 58. Копия разбора шифра. Оубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 15.

№ 302

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ОБ ИГНОРИРОВАНИИ ЯПОНЦАМИ НЕЙТРАЛИТЕТА КОРЕИ

№ 12

7 февраля 1904 г.
Уфа

Милостивый государь Федор Карлович.

Как вам известно, Корея объявила нейтралитет, но это не помешало японским судам в нейтральных водах напасть в преобладающем числе и уничтожить «Варяг» и «Кореец». Япония, кроме того, образовала в Корее свою главную операционную

базу и пользуется этой страной на совершенно одинаковых основаниях, как и своей собственной. Корея, разумеется, имеет в свое оправдание то обстоятельство, что силы ее недостаточны для воспрепятствования Японии делать то, что она хочет.

Если мы будем действовать вполне легально и признавать нейтралитет Кореи, то мы совершенно не можем производить никаких военных операций в ее водах. В этом отношении нейтралитет Кореи хуже, чем ее враждебные действия, а потому в наших интересах следует объявить о нашем намерении пользоваться территорией и водами Кореи в равной мере, как то делает Япония. Надо прибавить, что мы будем в ее водах ставить минное заграждение и нападать на неприятельские суда совершенно так же, как если бы это была неприятельская страна, и что мы вправе блокировать те из ее портов, которые потребуются.

Если наше правительство сочтет, что такое нарушение прав, установленных международными договорами, недостойно его легального образа действий, то лучше объявить Корею воюющей стороной, что развяжет нам руки производить военные операции с полной свободой.

Мои соображения по этому поводу представляю на усмотрение вашего превосходительства, присовокупляя, что так как мне неизвестны соображения наместника по этой части, то, разумеется, я не могу просить изложенного в сем письме в решительной форме.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

На письмо пометы: «Штаб. В доклад его высочеству¹.

12 февраля.

Доложено его высочеству

14 февраля 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 33. Подлинник.
Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг.
Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I,
вып. 2... стр. 15—16.

№ 303

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О МИНИРОВАНИИ ПОДСТУПОВ К НЕКОТОРЫМ ЯПОНСКИМ ПОРТАМ

№ 13

8 февраля 1904 г.

Златоуст
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

...² Я намерен употребить все старания к тому, чтобы сколь возможно ограничить бедствие войны, но в каждой войне прихо-

¹ То есть генерал-адмиралу в. кн. Алексею Александровичу.

² Опущено заявление о «гуманных» взглядах Николая II и уверенности в строгом соблюдении им международного права.

дится считаться со свойствами противника, которые уже выказались в самом неблагоприятном смысле. Неприятель сделал нападение, не объявив войны, а затем, если верить дошедшим до нас известиям, он поставил мины на всем Печилийском заливе.

Ставить мины в тех местах, где не прекращено коммерческое движение, по моему мнению, непозволительно. Во всяком случае постановке мин должно было предшествовать объявление, опубликованное должным образом. Если можно, не предупредив, поставить мины в Печилийском заливе, по которому нейтральные корабли идут в нейтральный порт, то тем более допустимо минировать подходы к портам неприятеля.

Этот вопрос должен быть разъяснен, и мне кажется, что нам следует или запротестовать минирование Печилийского залива так, чтобы японцы объявили, что залив этот не минирован, или же, не заявляя никому ничего, забросать минами подступы к Йокогаме, Нагасаки, Симоносэки и пр. Разумеется, было бы симпатичнее отказаться от постановки мин не на театре военных действий, но японцы, усвоившие себе все безнравственные принципы англичан, ни на чем не остановятся и вследствие этого получат такие крупные преимущества, которые помогут им получить перевес. Что бы они ни сделали, они встретят поддержку англичан, которые играют им в руку. Международные переговоры могут ни к чему не привести, и я склонен думать, что самое практичное будет действительно поставить несколько мин у входа в один из главных портов, объявив при этом, что разные порты минированы.

Главные наши противники — англичане, а они легче мирятся с фактами, чем кто-нибудь, дипломатические же воздействия на них по преимуществу остаются без последствий.

Пишу вам по этому предмету для ваших соображений и для предварительного обмена мыслей с министром иностранных дел. Не решаюсь поднять этого вопроса в окончательной форме до переговоров с заместителем.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

[P. S.] Что касается минирования портов на театре военных действий, т. е. тех портов, куда идет или может идти неприятельский десант или его боевые запасы, то в этом отношении надо иметь вполне развязанные руки и обеспечить себе полную возможность прибегать к этой мере, делая лишь предварительно соответственные объявления.

Резолюция Ф. К. Авелана: «Штаб. Телеграфировать адмиралу, что известия, указанные в его письме из Златоуста, официально опровергаются.

Ф. Авелан

13 февраля».

Резолюция Э. П. Рождественского: «В[оенно]-м[орской] отдел. Йокогама, Нагасаки, Симоносэки и всякий другой порт Японии не могут быть признаваемы ничем иным, как театром военных действий. Адмирал имеет полное право забросать минами входы в них и объявить это публикацией.

Э. Р[ождественский]

13 февраля».

Помета. «По резолюции Управляющего Морским министерством исполнить.

В. Ш[тенгер]

14 февраля 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф 417, д. 26565, лл. 31—32. Подлинник. Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 16—18.

№ 304

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ ПО ПОВОДУ НАРУШЕНИЯ ЯПОНЦАМИ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

№ 19

9 февраля 1904 г.
Омск

Милостивый государь Федор Карлович.

Настоящим письмом возбуждаю вопрос о том, не будет ли нашему правительству выгодно опротестовать те нарушения международных прав, которые сделаны были японцами в самом начале войны, дабы потом эти действия так или иначе учесть в нашу пользу. Так, ст. 26 Гаагской конференции¹, помещенная на стр. 745 «Сборника действующих трактатов», обязывает о предстоящей бомбардировке предупреждать властей, что японцами сделано не было, а потому мирные жители города оказались под огнем.

В пункте 1-м постановлений, помещенных на стр. 309 отчета о практических занятиях по стратегии², говорится, что коммерческим судам воюющих сторон, застигнутым в неприятельских портах, дается время на выход в море. Японцы не только не сделали этого, но даже, не объявив войны, захватили наши коммерческие суда, находившиеся в нескольких милях от своего порта.

Наконец, и это главное, японцы, не объявив войны, ночью напали на наши суда, считавшие, что война не объявлена, а потому и не встретившие неприятеля должным образом

Кроме того, японцы заняли нейтральную страну, Корею, не сделав по этому поводу никаких объявлений.

В Чемульпо, как в нейтральном порте, наши суда могли счи-

¹ Так в документе. Очевидно, «конвенции».

² Имеется в виду отчет о практических занятиях в Морской академии в 1902—1903 гг.— «Война России с Японией в 1905 г.», Спб, 1904.

тать себя в полной безопасности, тем более, что они находились там для личной защиты посланника и вообще посольства, между тем подверглись атаке.

Все вышеизложенное представляю на благоусмотрение вашего превосходительства.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

Резолюция Ф. К. Авелана: «Штаб. Протест уже объявлен.

Ф. Авелан

16 февраля».

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 37. Подлинник.
Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг.
Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I,
вып. 2., стр. 18—19.

№ 305

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА З. П. РОЖЕСТВЕНСКОМУ О ВЫСЫЛКЕ ЕГО КНИГИ «РАССУЖДЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ МОРСКОЙ ТАКТИКИ» В ПОРТ-АРТУР

№ 22

11-февраля 1904 г.
Судженка

Прошу напечатать пятьсот экземпляров моей книги «Рассуждения по морской тактике» возможно скорее и выслать двести экземпляров, также прошу приобрести и выслать книгу Джена «Боевые корабли» на все суда и миноносцы*.

Макаров

Помета: «Доложено 12 февраля 1904 г. Упр[авляющим] М[орским] м[инистерств]ом не признано возможным

Подп[олковник] Штенгер»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 29. Телеграфный
бланк. Опубл.: Русско-японская война 1904—
1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III,
кн. I, вып. 2., стр. 24.

№ 306

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О НЕОБХОДИМОСТИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НА КРЕЙСЕРАХ ТИПА «ЖЕМЧУГ»

№ 24

11 февраля 1904 г.
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

Просматривая отчет о практических занятиях по стратегии на курсах военно-морских наук 1902—3 гг., я на стр. 38 нашел весьма веское замечание посредников о том, что крейсера типа

«Жемчуг» лишены минного вооружения. Присоединяясь вполне к мнению гг. посредников, покорнейше прошу ваше превосходительство, не признаете ли возможным сделать распоряжение, чтобы на крейсерах типа «Жемчуг» было добавлено минное вооружение.

Вместе с тем считаю долгом возбудить вопрос, чтобы с этих крейсеров для усиления артиллерии и увеличения запаса угля была снята кормовая машина и соответствующее число котлов.

Из прилагаемой при сем записки корабельного инженера Вешкурцева¹ ваше превосходительство изволите усмотреть, что от снятия одной машины ход уменьшится на 2,7 узла, т. е. вместо 25 узлов будет 22,3. Вес всех машин на «Жемчуге» г. Вешкурцев предположил в 1079 тонн, если допустить, что снятие одной из трех машин и некоторого числа котлов уменьшит вес на четверть этой величины, то получится выигрыш в 270 тонн.

В той же памятной записке высчитан вес теперешней артиллерии крейсера «Новик» или «Жемчуг» в 128 тонн; поставив на эти крейсера по одному 8-дюймовому орудью, пять 6-дюймовых и десять 75-мм, мы получим судно с грозной артиллерией для истребителей и которого нельзя будет безнаказанно расстреливать с дальнего расстояния, ибо он сам может стрелять из своего 8-дюймового орудия достаточно далеко.

Вес такого артиллерийского вооружения 240 тонн, разница составляет 112 тонн; прибавив к этому 20 тонн на четыре надводных минных аппарата и 38 тонн на подкрепление корпуса, мы будем еще иметь потом 100 тонн избыточного водоизмещения на увеличение запаса угля, что весьма важно для столь отдаленных баз в Тихом океане, как Владивосток и Порт-Артур.

Было бы также весьма рационально воспользоваться частью места, освободившегося от кормовой машины, чтобы поставить два вспомогательных двигателя в 100 сил каждый для крейсера тихим ходом.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности².

ЦГАВМФ, ф. 421, оп. 4, д. 37, л. 72. Копия.

¹ Документ не публикуется, см. ЦГАВМФ, ф. 421, оп. 4, д. 37, лл. 73—74.

² Морской технический комитет рассмотрел предложение С. О. Макарова и решил установить на крейсерах «Жемчуг» и «Изумруд» по три надводных горпедных аппарата. После утверждения этого постановления МТК генерал-адмиралом предложение о срочном заказе аппаратов и принадлежностей к ним было направлено в Главное управление кораблестроения и снабжений.

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА З. П. РОЖЕСТВЕНСКОМУ
О НЕДОСТАТКАХ ПРОЕКТА НОВОЙ ДВУХФЛАЖНОЙ
СИГНАЛЬНОЙ КНИГИ

№ 25

11 февраля 1904 г.

Ачинск
Секретно

Милостивый государь Зиновий Петрович.

У меня взяты с собой сигнальные книги, употребляемые теперь, и новый проект двухфлажной сигнальной книги. Употребляемый теперь свод сигналов издан в 1890—1892 году, причем введено было много отступлений от оригинальной книги адмирала Бутакова. Часть этих отступлений, безусловно, в худую сторону.

Вновь проектированный свод устанавливает 13 лишних флагов, и вследствие этого является необходимость прибегать к флагам с той же кройкой и с теми же швами. Это чрезвычайно затрудняет разборку сигналов во время вечерней и утренней зари и вообще низкого положения солнца. Очень часто добрая восьмая часть горизонта освещена заревом, и в таком случае корабли, видящие адмирала на это зарево, не могут распознать сигнала; то же происходит вообще, когда адмиральский корабль в стороне солнца.

Из моей практики я нашел, что нетрудно набрать и поднять сигнал, требуется гораздо больше времени разобрать его, между тем введение тринадцати лишних флагов затрудняет разборку. К этому надо прибавить, что излишнее число флагов затрудняет и набор их, а также хранение на миноносцах.

По прибытии в Порт-Артур я сделаю все возможные исследования для правильного решения вопроса, теперь же я пересматриваю редакцию наставлений и самых сигналов, как простых, так и эволюционных, и мне крайне необходимо иметь экземпляр сигнальных книг, изданных в последние годы командования эскадрой адмирала Бутакова. Там было много целесообразного, выработанного почтенным адмиралом на практике, и что желательно было бы ввести и в новый свод, будет ли он трехфлажный или четырехфлажный, с увеличенным числом флагов или с прежним.

Прошу ваше превосходительство принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

Помета: «Исполнено 23 февраля 1904 г.

Подполковник Степанов»

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 51. Подлинник.
Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 27—28.

№ 308

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О НЕОБХОДИМОСТИ
ИМЕТЬ НА СУДАХ ФЛОТА РАДИОСТАНЦИИ С УВЕЛИЧЕННОЙ
ДАЛЬНОСТЬЮ ДЕЙСТВИЯ

№ 16

22 февраля 1904 г.
Мукден

Для успеха некоторых военных операций необходимо иметь беспроволочный телеграф, действующий по крайней мере на 300 миль. Не полагается ли полезным командировать профессора Попова с одним из флотских офицеров, чтобы переговорить с Сименсом, Маркони и другими изобретателями и приобрести необходимые приборы.

О результатах переговоров прошу сообщить *.

Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, л. 78. Копия разбора шифра. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 30.

№ 309

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ПРИБЫТИИ
В ПОРТ-АРТУР И ВСТУПЛЕНИИ В КОМАНДОВАНИЕ ФЛОТОМ

№ 199

24 февраля 1904 г.
Порт-Артур

Прибыл в Порт-Артур и вступил в командование флотом, государю не доносил.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 43. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 30.

№ 310

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О НАЗНАЧЕНИИ
ОФИЦЕРОВ В ШТАБ КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ В ТИХОМ ОКЕАНЕ

№ 64

25 февраля 1904 г.
Порт-Артур

Вице-адмирал Старк вследствие болезни, удостоверенной докторским свидетельством, просит об отчислении от должности; ввиду действительно тяжелого его состояния полагал бы согласиться и временно должность начальника эскадры оставить вакантной, а штаб расформировать, причем в мой Штаб может

быть зачислен капитан 1 ранга Эбергард флаг-капитаном, об учреждении каковой должности ходатайствую, ибо перейдут все дела по обоим портам. Кроме того, возьму некоторых других лиц штаба начальника эскадры. Если штаб заместника будет расформирован, то необходимо командиру Порт-Артура дать строевой отдел в размере: один штаб-офицер, один обер-офицер и три делопроизводителя. Чины эти частью пополнятся из освобождающихся чиновников временного морского штаба заместника. В мой Штаб по званию командующего флотом временно назначены контр-адмирал Молас — начальником Штаба, капитан 2 ранга Васильев — флагманским штурманом, капитан 2 ранга Шульц — минером, инспектор механической части Линдебек — механиком, старший судостроитель Вешкурцев — корабельным инженером, Генерального штаба полковник Агапеев — заведующим делами Штаба по сухопутной части и лейтенант Кедров — флаг-офицером.

Прошу об утверждении сих чинов и капитана 1 ранга Эбергарда.
Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 62—64. Телеграфный бланк. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 31.

№ 311

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ТЕЛЕГРАММЫ Ф. К. АВЕЛАНА О НАГРАЖДЕНИИ ЛИЧНОГО СОСТАВА КРЕЙСЕРА «ВАРЯГ» И КАНОНЕРСКОЙ ЛОДКИ «КОРЕЕЦ»

№ 5

25 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур

Объявляю по вверенному мне флоту полученную мною сегодня телеграмму г. управляющего Морским министерством следующего содержания:

«[Порт]-Артур. Командующему флотом Тихого океана адмиралу Макарову.

Государю императору благоугодно было пожаловать крейсера «Варяг» командиру орден Георгия четвертой степени и звание флигель-адъютанта, всем офицерам, механикам, врачам — Георгия четвертой степени, держателям Барсукову, Денисову — Станислава третьей степени [с] мечами; Маркелову — Анну третьей степени [с] мечами. Лодки «Кореец» командиру — Георгия четвертой степени, старшему офицеру — Владимира четвертой степени [с] мечами [и] бантом, лейтенантам Степанову [и] Левитскому — Станислава второй степени [с] мечами, мичманам Бойсману, Бутлерову — Анну четвертой степени, Бирилеву и механику Франку — Станислава третьей степени [с] мечами [и] бантом, врачу Меркушеву — Станислава третьей степени [с] мечами.

Всем нижним чином «Варяга» и «Корейца» знаки отличия военного ордена четвертой степени, священнику Рудневу наперстный¹ крест из кабинета на георгиевской [ленте].

Авелан».

Поздравляю от души всех чинов флота в Тихом океане со столь высокой оценкой действительно молодецкого дела крейсера «Варяг» и лодки «Кореец», которые показали, что в нашем флоте живы традиции доброго старого времени.

Приказ прочесть на судах и в командах.

Вице-адмирал *С. Макаров*
ЦГАВМФ, ф. 524, д. 1, л. 4. Типогр. экзем-
пляр.

№ 312

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ЗАГРАЖДЕНИИ
ВХОДА В ПОРТ-АРТУРСКУЮ БУХТУ И О НАЗНАЧЕНИИ КОНТР-
АДМИРАЛА К. П. ИЕССЕНА НАЧАЛЬНИКОМ ВЛАДИВОСТОКСКОГО
ОТРЯДА КРЕЙСЕРОВ

№ 227

25 февраля 1904 г.
Порт-Артур

Сегодня затоплены два негодных коммерческих парохода, для затруднения входа добавим еще несколько мин*.

На № 207² доношу, что Рейценштейн не считает себя вправе выходить до очистки Уссурийского залива, нахожу, что там нужно адмирала, назначаю адмирала Иессена начальником отряда и, как только дам ему наставление, тотчас отправлю [во] Владивосток.

Вице-адмирал *Макаров*
ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 53. Разбор шифра.

№ 313

ИНСТРУКЦИЯ С. О. МАКАРОВА НАЧАЛЬНИКУ
ВЛАДИВОСТОКСКОГО ОТРЯДА КРЕЙСЕРОВ КОНТР-АДМИРАЛУ
К. П. ИЕССЕНУ О ЗАДАЧАХ ОТРЯДА

№ 72

25 февраля 1904 г.
В[есьма] секретно

Сегодняшним приказом я назначил вас начальником отдельного отряда крейсеров, в состав которого входят находящиеся во Владивостоке крейсера 1 ранга «Громобой», «Рюрик», «Россия» и «Богатырь», а также транспорт «Лена».

¹ Так в документе. Очевидно, «наперстный».

² В телеграмме Е. И. Алексея С. О. Макарову от 24 февраля 1904 г. № 207 предлагалось в связи с обнаружением у о. Цусима неприятельских транспортов выслать для разведки один из крейсеров Владивостокского отряда. См. ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 44.

С получением сего вы должны немедленно отправиться во Владивосток и принять названный отряд от капитана 1 ранга Рейценштейна.

Флаг-офицером к вам назначен лейтенант Кумани, которому также следует отправиться одновременно с вами.

Вверенный вам отряд по месту своего нахождения наиболее подходит для того, чтобы препятствовать неприятелю перевозить войска в Гензан и другие пункты, лежащие к северу от него. Это есть главнейшее задание, возлагаемое на вас, но, разумеется, всякий вред, который вы можете нанести неприятелю, будет вполне уместным действием, и в некоторых случаях появление ваше у берегов Японии может быть даже полезно, чтобы отвлечь внимание неприятеля от главнейшей вашей задачи.

Вам предоставляется или выходить всем отрядом, или же посылать крейсера по отдельности. В первом случае, имея в руках столь значительную силу, как четыре крейсера, вы можете быть гораздо смелее, чем в последнем. Два сражения, которые имели наши суда с японскими, показали, что в артиллерийском деле преимущество, бесспорно, лежит на нашей стороне: наши снаряды лучшего качества, чем японские, имеют более правильный полет и более обеспеченный разрыв, также, по-видимому, мы имеем большую меткость огня. Хладнокровие наших экипажей свидетельствуется всеми командирами, из которых многие мне говорили, что они замечали у людей скорее любознательность, чем какое-либо другое чувство. Многие снизу высовывались вверх посмотреть, как идет дело.

Перечисленные обстоятельства дают право быть более смелым и предприимчивым, решаясь на такие дела, которые были бы чересчур рискованными с другим противником.

Мины у неприятеля большего размера, чем наши, а потому невыгодно с ним сходитьсь на минный выстрел, тем более, что все ваши крейсера имеют огромную длину. Вам выгоден артиллерийский бой на таком курсовом угле, при котором действует вся бортовая артиллерия, и на достаточных дистанциях, чтобы быть вне минного выстрела.

К сожалению, мы до сих пор не знаем, конвоирует ли неприятель большим числом судов десантный флот, сопровождая его на близком расстоянии, или же он расставляет свои суда по пути следования десанта, предоставляя транспортам идти одним после других. При первой перевозке войск в Чемульпо неприятель держался тесно у Порт-Артура, чтобы быть уверенным, что наш флот находится здесь. Это развязывало ему руки относительно его десантных операций, которые прикрывались крейсерами, имевшими дело с «Варягом» и «Корейцем».

Подходя к корейскому берегу, вы можете разделиться, оставаясь в пределах сигналов простых или беспроволочных, и таким образом сразу охватить кусок берега в 60 или 80 миль и за-

тем соединиться в том пункте, где окажется неприятель. Разумеется, ходки¹ должны быть на флангах.

Можно сделать иначе, а именно: оставив три крейсера в 40 милях от берега, с одним подойти к берегу и затем в условленный час лечь параллельными курсами вдоль берега на зюйд-ост. Если это увидят с береговых постов, то дадут знать об одном крейсере, идущем на зюйд-ост, тогда как во всякую минуту можно соединиться и быть в превышающем числе.

Имейте в виду, что неприятель попирает всякие международные законы, а потому будьте осторожны и недоверчивы.

Во время пребывания вашего в Порт-Артуре вы путем расспросов убедились, что наши суда в артиллерийском деле выказали превосходство пред судами неприятеля, а потому вселите в ваших подчиненных уверенность в победе, но вместе с тем предупредите их, что победа дастся нелегко, ибо неприятель чрезвычайно настойчив и весьма отважен, разбить его можно лишь умением и хладнокровием, а потому организуйте, чтобы при каждом стреляющем орудии был комендор от нестреляющего и чтобы после каждого выстрела он, стоя в стороне, наблюдал за полетом снарядов и давал знать о месте падения его, определяя недолет числом сажен на свой масштаб, как умеет.

Уменьшите расход угля на якорю.

Не бойтесь скорой разводки пара у водотрубных котлов, даже если они в холодном состоянии; лучше, когда требуется, добавить число котлов, чем держать малый огонь во всех котлах и иметь засоренные топки в момент, когда требуется полный ход.

Возьмите для руководства отпечатанную инструкцию для сбережения топлива и скорой разводки пара. Если можете, то устройте на «Рюрик» трубки для подогревания воды.

По прибытии во Владивосток явитесь к контр-адмиралу Гаупту и сделайте все возможное, чтобы работать в полном согласии с ним.

Примите все меры, чтобы о дне вашего выхода из Владивостока ни прямо, ни косвенно не было сообщено никому и, кроме шифрованной телеграммы на мое имя, никуда не было посылаемо известий. Там должен быть цензор для телеграмм. Для маскировки вашего выхода высылайте с первого дня по одному или по два крейсера ежедневно на несколько часов в море или соседние бухты. В день выхода объявите, что идете лишь на несколько часов, и не допускайте проводов, которые уже имели там место.

Переговорите с вашими командирами о том, как вы будете действовать в случае открытой схватки с неприятелем. Таковую схватку не ставьте себе задачей, но считайте ее возможной, ибо

¹ То есть корабли с большей скоростью хода.

неприятельские суда, вероятно, будут иметь преимущество в ходе перед вашими.

Имейте в виду, что, указывая некоторые подробности, я не хочу этим стеснить вашу инициативу и что всякие ваши действия, направленные к выполнению главной задачи: помешать неприятельскому десанту — будут вполне уместны.

Твердо уверен в вашей энергии и распорядительности, и да благословит господь все ваши начинания.

Если вам для некоторых операций потребуются нумерные миноносцы, то обратитесь к командиру Владивостокского порта.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 523, л. 75, лл. 2—4. Подлинник.

№ 314

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ КОРАБЛЕЙ ПОРТ-АРТУРСКОЙ ЭСКАДРЫ И ГИБЕЛИ МИНОНОСЦА «СТЕРЕГУЩИЙ» *

№ 73

26 февраля 1904 г.
Порт-Артур

Вышедшие в ночь на 26 февраля шесть миноносцев, из них четыре под общим начальством капитана 1 ранга Матусевича, встретились с миноносцами неприятеля, за которыми были крейсера. Произошла жаркая схватка, в которой миноносец «Властный» под командой лейтенанта Карцова миной Уайтхеда потопил неприятельский миноносец. При возвращении миноносец «Стерегущий» под командой лейтенанта Сергеева, идя вместе с миноносцем «Решительный» под командой капитана 2 ранга Боссе, был подбит, лишился машины и начал тонуть. В 8 час. утра, когда 5 миноносцев возвратились и выяснилось критическое положение «Стерегущего», я перенес свой флаг на «Новик» и вышел с «Новиком» и «Баяном» на выручку, но у миноносца оказалось 5 неприятельских крейсеров и приближалась броненосная эскадра. Спасти не удалось, миноносец утонул, уцелевшая часть экипажа попала в плен. Во время ночной атаки тяжело ранен один офицер, легко трое. Убито нижних чинов два, ранено восемнадцать. В 9 часов собралось 14 судов, началась бомбардировка внутреннего рейда тяжелыми орудиями броненосной эскадры неприятеля с большой дистанции, продолжавшаяся до часу дня. На внутренние рейды, в город и крепость насчитано попавшими сто снарядов; по счету с батареей неприятель выпустил сто пятьдесят четыре 12-дюймовых снарядов. Повреждения судов незначительные, и суда остались вполне годными к бою. Потери в людях: легко ранен один офицер, нижних чинов убито 1, ранено 4. Ночное освещение прожекторами с батареей было весьма умелое, и несколько раз отдельными выстрелами батареей

отгоняли миноносцев противника. Днем, с начала бомбардировки, крепостные орудия отвечали на огонь неприятеля, насколько было возможно. На всех кораблях команды держали себя с замечательным спокойствием, и внизу шли заурядные ежедневные работы, хотя масса снарядов падала между судов, засыпая их осколками, которых найдено на судах большое количество. При всем умении неприятеля пристреливаться бомбардировку с такого расстояния можно считать безрезультатной. Донесено, что на крейсере «Такасаго» заметили значительное повреждение. Остальные повреждения за дальностью не менее 50 кабельтовых не были рассмотрены. Некоторая часть снарядов выпускалась ими с двенадцати верст.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 60—61. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 35—36.

№ 315

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О СОСТОЯНИИ ПОРТ-АРТУРСКОЙ ЭСКАДРЫ И НЕДОСТАТОЧНОЙ ПОДГОТОВЛЕННОСТИ ЕЕ К БОЕВЫМ ДЕЙСТВИЯМ

№ 95

27 февраля 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

Вице-адмирал Старк перед сдачей дел передал мне телеграмму вашего высокопревосходительства, в которой сказано: «Считаю, [что] появление неприятельского отряда перед Владивостоком было вызвано главной целью затруднить вход или резать наш крейсерский отряд от своей базы. Нахожу, что теперь благоприятное время выхода нашей эскадры из Порт-Артура в море, чтобы отеснить неприятеля от берегов Ляодуна, появление у которых делается все более дерзким, как это заключаю из донесений начальников береговой обороны».

Вышеприведенное приказание не может быть понятым иначе как переходом к наступательному образу действия в Корейском и Печилийском заливах. Мне еще не удалось вполне ознакомиться с положением дел; тем не менее вполне ясно видно, что в теперешнем составе флот Тихого океана значительно слабее флота японского, действующего в этих водах.

Я сильно рассчитывал на 24 миноносца, имеющиеся в Порт-Артуре, и сегодня для эволюции с эскадрой велел выйти в море всем наличным миноносцам, но исправными оказались лишь только восемь миноносцев и два минных крейсера. Из числа 8 миноносцев один по выходе на рейд заявил, что у него течет котел.

а другой — что у него неисправна одна из машин, а потому их обоих пришлось возвратить. Все плавание продолжалось с 8 часов утра до 4 часов вечера, тем не менее когда мы вернулись на внешний рейд и я захотел оставить эти миноносцы, чтобы они были при эскадре, когда она переходит с одного рейда на другой, то начальник отряда доложил, что на миноносцах нет больше пресной воды, и три миноносца пришлось тотчас же отправить в гавань. Если пресной воды у миноносцев хватает только на 12 часов, то, следовательно, их нельзя взять ни в одну сколько-нибудь отдаленную экспедицию. Это дело я подробно разберу.

Не могу не доложить вашему высокопревосходительству, что суда эскадры незадолго до начала войны начали кампанию и в теперешнем составе командиров совместно не ходили. Выйдя сегодня на эволюции, мне это очень бросилось в глаза.

Спешный выход эскадры из порта и вход ее не практиковался, и сегодня в первый раз вышли в одну воду и в следующую вошли 9 больших судов, но к этому порт совершенно не приспособлен; между тем я нахожу рискованным оставлять на внешнем рейде часть судов на якоре на ночь теперь, покамест море совершенно находится в руках неприятеля.

Было бы крайне желательно углубить вход, чтобы суда могли входить во всякую минуту не только в нормальном состоянии, но главным образом когда они пробиты и наполнены водой. Как только удосужусь, сейчас же вникну в этот предмет.

Техника наша во многих отношениях стоит ниже техники неприятеля: так, сегодня, покамест мы шли 12 узлов, все корабли держались хорошо, а когда я сигналом прибавил до 14 узлов, то линия растянулась чрезвычайно. Беспроволочный телеграф на «Новике» во время хода совсем не действует, а затем я не мог подать депеши на крейсер «Диана», державшийся в пяти милях. Дело это я тоже рассмотрю.

Особенно меня озабочивают частые повреждения механизмов миноносцев, и почти каждая посылка их в ночные небольшие экспедиции сопровождается некоторыми поломками.

Исправление крейсера «Паллада» идет весьма успешно; что же касается броненосца «Ретвизан», то хотя он и приведен на внутренний рейд, но до сих пор пробитые отделения откачать не удалось. По просьбе командира порта, по настоянию командира судна и с моего согласия поставили его на мелководье, но вследствие отлива и прилива броненосец сильно разрабатывает под собой грунт и сползает. Опасаюсь, кроме того, что при этой обстановке трюмы заполняются илистой грязью и судно сильно отяжелеет. «Ретвизан» меня очень сильно озабочивает.

Я уже докладывал вашему высокопревосходительству, что хочу устроить из грязи док наподобие того, как это делается в Инкоу для мелких судов; командир порта и подполковник Престин находят это вполне осуществимым, но в течение этих

четырёх дней ещё пока ищут места и ничего не сделано, кроме бурения, хотя земляные работы по такому доку совершенно ничтожны для тех землечерпательных средств, которыми Порт-Артур обладает.

Не пишу вашему высокопревосходительству о многом другом, которое требует моего подробного рассмотрения, как, напр[имер], ежедневный расход угля, достигающий на некоторых судах 23 тонны даже во время стоянки во внутреннем бассейне.

Цель моего настоящего рапорта заключается не в том, чтобы жаловаться на недостатки, а в том, чтобы ваше высокопревосходительство ясно представляли себе то положение, в котором находится флот: военные действия идут, с ними приходится считаться ежедневно и в то же время вникать в тонкости техники и изыскивать средства, как помочь различным затруднениям.

Кроме многого другого, я озабочен тем, чтобы командиры освоились и объединились в общих взглядах на порядок ведения боя, и по этой части я уже имел с адмиралами и командирами одно собеседование. Завтра рассмотрим те замечания, которые сделаны мной при сегодняшних эволюциях.

Есть вероятность, что неприятель набросал мины.

Сегодня мы подняли у самого Порт-Артура поплавок со светящимся составом; неприятель ставит такие полавки на якорь, чтобы отвлечь действие артиллерии на эти огоньки, но миноносцы так часто показываются у Порт-Артура, что нельзя отрицать возможности постановки мин. Сегодня я упражнял командиров крейсеров «Всадник» и «Гайдамак» как тралить, идя впереди эскадры. Буду разрабатывать кое-что для каждого судна в отдельности, ибо потопление корабля от такой случайности было бы крупным ударом¹.

Как, ваше высокопревосходительство, видите, кроме текущих дел, масса других работ неотложно нужны для того, чтобы флот мог соответствовать тем задачам, которые на него возложены, но, несмотря на всякие несовершенства и недостаток в исправных миноносцах, я нахожу, что мы могли бы рискнуть теперь же попробовать взять море в свои руки, и, преднеметив постепенно увеличивать район действий эскадры, я предусматриваю генеральное сражение, хотя благоразумие подсказывает, что теперь ещё рано ставить все на карту, а в обладании морем полумеры невозможны. Неприятель, обладая далеким беспроволочным телеграфом, чересчур легко концентрирует свои силы. Слабый отряд уклонится от дела, пользуясь преимуществом в ходе, и обыкновенно неприятель бывает здесь с 14 судами, тогда как у нас их только девять.

По поводу разведок считаю долгом доложить, что риск отдельных разведок в море, занятом сильнейшим неприятелем, не окупает ту пользу, которую дают эти разведки. Если посылать

¹ На полях помета Е. И. Алексеева: «Совершенно верно».

крейсера и миноносцы для потопления транспортов, то, ехав сюда, я предрешил, что миноносцы надо считать материалом расходным, посылая их на риск к корейским шхерам для нападения на транспорты. Теперь выяснившееся состояние миноносцев лишает возможности это делать, пока изыщем средств держать их в исправности.

Вице-адмирал С. Макаров
И. д. начальника Штаба контр-адмирал
Молаас

Революция Е. И. Алексева: «Вполне разделяю высказанный взгляд командующего флотом, и в таком смысле составить письмо в ответ на этот рапорт¹.

Алексеев

2 марта 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 153—156. Подлинник. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 66—69.

№ 316

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О НЕОБХОДИМОСТИ УСИЛЕНИЯ ВООРУЖЕНИЯ ЮЖНОГО ФАСА ПОРТ-АРТУРСКОЙ КРЕПОСТИ

№ 96

27 февраля 1904 г.
Порт-Артур
В[есьма] секретно

Бомбардировка 26 февраля ясно показала необходимость усилить вооружение южного фаса, против которого имеется мертвое пространство, совершенно необстреливаемое. Посему комендант крепости просил меня дать ему некоторое число пушек морского ведомства. Таковых свободных нет, а так как потребность в усилении обороны весьма существенна, ибо безнаказанная бомбардировка неприятелю весьма выгодна и причиняет флоту существенные повреждения, о коих я в телеграмме умолчал, то я решил отдать ему четыре шестидюймовых орудия с «Ретвизана», и прошу ваше высокопревосходительство потребовать из С.-Петербурга от морского ведомства или сухопутного на замену этих и вдобавок на замену подбитых, по крайней мере, десять шестидюймовых орудий с установками.

Вице-адмирал С. Макаров
И. д. начальника Штаба контр-адмирал
Молаас.

¹ Письмо Е. И. Алексева — см. ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 160—161, а также — Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 69—71.

Резолюция Е. И. Алексеева: «Согласен. Надо телеграфировать в Петербург Морскому и Военному министерствам.

Е. Алексеев

1 марта 1904 г.
Мукден».

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 98. Копия. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 74.

№ 317

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О РАССЫЛКЕ И ХРАНЕНИИ СЕКРЕТНЫХ ПРИКАЗОВ

№ 1

29 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

Для того чтобы распоряжения мои, касающиеся боевой готовности судов, не получали огласки, 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.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 1. Копия. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 172—173.

№ 318

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ВОСПРЕЩЕНИЕМ РАЗГЛАШЕНИЯ СВЕДЕНИЙ ВОЕННОГО ХАРАКТЕРА В ЧАСТНОЙ ПЕРЕПИСКЕ

№ 2

29 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

Чем меньше неприятель знает о том, куда мы ходим, что мы делаем и каких порядков держимся, тем лучше, а потому обращаюсь ко всем служащим во 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-нибудь недостатках наших судов.

Воспрещается писать о полученных повреждениях.

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 полной строгостью к себе, и прошу людей обстоятельных, чтобы они воздержали тех из своих товарищей, которые по слабыхарактерности могут повредить общему делу одолеть врага.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 1. Копия. Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 173.

№ 319

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ОБ ОКРАСКЕ КОРАБЛЕЙ С ЦЕЛЬЮ МАСКИРОВКИ

№ 3

29 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

Объявляю для руководства, что для военных целей хорошая окраска наружного борта вредна, ибо при хорошей окраске очерчиваются линии судна, что выгодно неприятелю для измерения расстояний, для распознавания типа и имени судна, своих попаданий и вообще для видимости.

Чем хуже окрашено судно, тем для военных целей лучше, а потому впредь без моего разрешения наружных частей судов не красить и не подкрашивать, за исключением временной окраски в те цвета, которые соответствуют предстоящим операциям. Во всяком случае краска должна быть матовая, а не блестящая.

Для операций в темные ночи, когда можно ожидать электрического освещения прожекторами, лучший цвет черный матовый или темно-коричневый матовый.

Для лунной ночи серый цвет предпочтителен.

Для дня лучше всего грязный, вылинявший сероватый цвет.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 1об. Копия. Публ.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 174.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О БОВОМ ПОРЯДКЕ МИНОНОСЦЕВ
ДЛЯ АТАКИ**

№ 10

29 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

Миноносцы в атаку должны идти фронтом. При рекогносцировках они точно так же больше увидят, если идут фронтом с растянутыми промежутками.

При следовании фронтом с промежутками до 2—3 кабельтовых перемены курса с захождением фронта миноносцы могут делать без сигналов флагами. Начальник отряда дает длинный свисток, один, что означает — поворачиваю вправо, два — поворачиваю влево; остальные миноносцы повторяют свистки и поворачивают одновременно, а затем выравниваются на траверзе начальника.

Для того чтобы миноносцы приучились к следованию фронтом, предлагаю всем начальникам отрядов как можно чаще практиковать этот строй.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 2об. Копия. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 177.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ПО ПОВОДУ ЕГО ДОВОЛЬСТВИЯ
НА КОРАБЛЯХ**

№ 11

29 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур

Ввиду необходимости часто переносить флаг с одного судна на другое или на миноносец предлагаю впредь во всех случаях, когда я внезапно приеду в море для того, чтобы остаться на продолжительное время, записывать меня и прибывших со мной чинов Штаба на офицерское довольствие, а в случае недостатка провизии — на матросскую порцию, и тотчас же делать распоряжение, чтобы ко времени раздачи пищи была готова таковая для меня и для чинов Штаба без всяких улучшений против обыкновенной нормы.

Для восстановления произведенных расходов деньги требовать по моем отбытии от моего Штаба.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 1, л. 9. Типогр. экземпляр. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 172.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О СРЕДСТВАХ БОРЬБЫ С ЯПОНСКИМИ
ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ**

№ 12

29 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

Вследствие известия о том, что у неприятеля имеются подводные лодки, объявляю к исполнению следующее:

1) На каждом судне нарисовать силуэт видимой части подводной лодки: а) в непогруженном состоянии, б) в состоянии полупогружения, когда видна башня, и в) когда из воды видна одна труба перископа.

2) Объяснить сигнальщикам и вообще всем нижним чинам, чтобы они ознакомились с видом подводных лодок, дабы могли распознавать их.

3) Способ действия против подводных лодок не выяснен еще, но, очевидно, надо по ней стрелять, и если паровой катер или миноносец увидит таковую, то таранить.

4) Если лодка без движения, то надо сейчас же завязать за носовую часть ее конец и брать его на паровой катер, чтобы не давать ей идти, направляя нос в сторону от своих судов. Лодки стреляют преимущественно по носу. Есть, однако же, лодки с аппаратами Джебевцкого, которые стреляют по всем направлениям.

5) Если лодка не сдается, то прежде всего паровым катером снести ей трубу перископа или хоть завязать его, чтобы в трубу ничего не было видно.

6) Если за нос захватить лодку нельзя, то завязывать конец за корму и запутывать винт.

7) Если есть опасение, что лодка вырвется из рук, то стрелять по ней, чтобы потопить.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 4. Копия. Оpubл.:
Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия
флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2.,
стр. 177—178.

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ВЫДАЧЕ КОМАНДАМ ДЕНЕГ
ЗА ЭКОНОМИЮ ПРОДОВОЛЬСТВИЯ**

№ 15

29 февраля 1904 г.
Рейд Порт-Артур

В видах бережного расхода провизионных запасов впредь на все неотпущенное с 1 февраля количество провизии отпускать за слугу по стоимости заготовления.

Каждые четыре недели делать полный расчет заслуги команды, о чем и объявлять в судовом приказе, который должен быть прочтен при собрании команды. В приказе, кроме подлинных цифр экономии, должен быть указан размер причитающейся каждому нижнему чину заслуги.

В те же сроки представлять в мой Штаб краткие сведения о неизрасходованной провизии, показывая по каждому наименованию отдельно недобранное весом или мерой и в % от общего положенного количества провизии.

Приказ прочесть на судах и в командах.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 1, л. 10. Типогр. экземпляр. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. 1, вып. 2..., стр. 172.

№ 324

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О
МИНИРОВАНИИ ПОДСТУПОВ К КВАНТУНСКОМУ ПОЛУОСТРОВУ

№ 125

29 февраля 1904 г.
Порт-Артур

Мной приняты некоторые меры, вследствие которых все подступы к Квантунскому полуострову минированы, а посему судам не следует без проводников подходить к этим берегам ближе пяти миль. Судно, желающее подойти к этим берегам или войти в Порт-Артур, должно подойти к входу в этот порт, приведя вход на истинный норд, и, остановившись в расстоянии не менее пяти миль, поднять свой национальный флаг и лоуманский, после чего из порта [будет] выслан проводник для провода к желаемому месту. Прошу об этом поставить в известность все иностранные государства.

Вице-адмирал *Макаров*

Резолюция Е. И. Алексева: «Мор[ской] канц[елярии] передать копию в Дипл[оматическую] канц[елярию] для осведомления всех наших консулов и посланника в Пекине.

Алексеев

29 февраля 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 75. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. 1, вып. 2..., стр. 73.

№ 325

СЛУЖЕБНАЯ ЗАПИСКА С. О. МАКАРОВА КОМЕНДАНТУ КРЕПОСТИ
ПОРТ-АРТУР ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТУ А. М. СТЕССЕЛЮ
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ПОЯВЛЕНИЕМ ЯПОНСКИХ
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

№ 78

1 марта 1904 г.

Сегодня я подробно допросил 4-х нижних чинов, видевших подводную лодку 29 февраля, и пришел к заключению, что это вполне возможно, а потому покорнейше прошу ваше превосходительство, не признаете ли возможным приказать, чтобы на всех наблюдательных постах следили за появлением таких и, в случае они покажутся, открывали по ним огонь с орудий и давали по телефону знать на флагманский броненосец для принятия мер против атаки, или в дневное время и поимки их, если это окажется возможным.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 5, л. 83. Копия.

№ 326

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ДОПОЛНЕНИЯХ К СИГНАЛЬНОЙ
КНИГЕ

№ 13

2 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

Предлагаю принять к руководству условное значение некоторых флагов, которое иметь на особом листе во всех сигнальных книгах.

С и г н а л ы

§ 1

Флаги

- | | |
|---|---|
| 1 | Быть в строе кильватера. |
| 2 | В строе кильватера разрешается увалиться вправо не более того, что необходимо для разбора сигналов и лучшего обстрела неприятеля. |
| 3 | В строе кильватера разрешается увалиться влево не более того, что необходимо для разбора сигналов и лучшего обстрела неприятеля. |
| 4 | Поворотить всем вдруг на 4 румба вправо |
| 5 | » » » » 8 » ов » |
| 6 | » » » » 16 » » |

7 9 0 Лоцманск[ий] Дополнит[ельный] Ө Гюйс Р Телегр[афный] У Ч	Поворотить всем вдруг на 4 румба влево » » » » 8 » ов » » » » » 16 » » Повернуться кормой к атакующему ми- ноносцу Повернуться носом к атакующему мино- носцу Крейсерам отбить атаку миноносцев. По этому сигналу крейсера выходят из строя и стараются уничтожить атакующие мино- носцы по возможности, не мешая огню эскадры и не подходя к миноносцам на минный выстрел. Крейсерам поставить атакующую часть неприятеля в два огня. Миноносцам атаковать неприятеля. » отбить минную атаку. Дать задний ход и спустить сетевое за- граждение. Адмирал желает держаться вне строя и поручает вести линию тому кораблю, кото- рый после сего останется головным.
--	--

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, л. 9, л. 5. Копия.

№ 327

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА О НАГРАЖДЕНИИ МАТРОСОВ, ОТЛИЧИВШИХСЯ В НОЧНОМ БОЮ С ЯПОНСКИМИ МИНОНОСЦАМИ

№ 18

2 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

26 февраля, в час ночи, мне дали знать, что огни неприятельских судов показались к югу от мыса Ляотешань. Потребовав к себе начальника первого отряда миноносцев капитана 1 ранга Матусевича, я поручил ему с четырьмя миноносцами: «Выносливый» — командир лейтенант Рихтер, «Властный» — командир лейтенант Карцов, «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 с 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 награди отличившихся нижних чинов, по представлениям командиров, знаками отличия военного ордена 4 степени, как значится в списке ниже.

О начальнике отряда, командирах и офицерах вхожу с представлением.

Поздравляя пожалованных георгиевских кавалеров, я, вместе с сим, 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 ранга Матусевич, надеюсь, через несколько дней будет на ногах и вновь бесстрашно поведет свой отряд в дело.

Приказ прочесть на судах и в командах...¹

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 1, л. 13. Типогр. экземпляр. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 179—180.

№ 328

ЦИРКУЛЯР ШТАБА КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ В ТИХОМ ОКЕАНЕ О ПРОИЗВОДСТВЕ УЧЕБНЫХ ТОРПЕДНЫХ СТРЕЛЬБ

№ 22

2 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

Командующий флотом разрешил заведующим отрядами миноносцев пользоваться дневными выходами для производства практической стрельбы минами.

Для этой стрельбы отделить две мины, которые передавать с миноносца на миноносец.

Вр. и. д. начальника Штаба
контр-адмирал *Мола* 2-й

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 5, л. 6. Типогр. экземпляра.

¹ Опушен список награжденных

**ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ПОЯВЛЕНИИ
У ПОРТ-АРТУРА ЯПОНСКОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ**

№ 151

2 марта 1904 г.
Порт-Артур

29 февраля в час дня меня уведомили, что с поста у деревни Буляндзя близ кумирни в 10 часов утра того же дня видели подводную лодку. Выслал три миноносца и шесть катеров эскадры, но было поздно. Потребовал к себе видевших солдат и по разборке нашел, что показание их правдоподобно, а потому принял все меры, чтобы на будущее время поймать ее.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 82. Телеграфный
бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—
1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III,
кн. I, вып. 2., стр. 73—74.

№ 330

**ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ПРАВИЛ ВВОДА
НА ВНУТРЕННИЙ РЕЙД И В ВОСТОЧНЫЙ БАССЕЙН КОРАБЛЕЙ
ЭСКАДРЫ**

№ 22

3 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

Объявляю следующие правила для ввода на внутренний рейд и [в] Восточный бассейн больших судов и выхода из оных.

1) При входе и выходе судов флота в числе не менее пяти зараз присутствуют командир порта и все его помощники.

2) К этой работе ставятся все наличные буксирные пароходы, казенные и частные.

3) Командир порта, находясь на адмиральской пристани, делает оттуда все распоряжения о буксирных пароходах, сигналах и проч.

4) Порядок входа в бассейн и внутренний рейд при обыкновенных условиях устанавливается такой, при котором суда поочередно входят одно в Восточный бассейн, следующее на внутренний рейд и т. д.

Порядок входа:

1) «Диана»

на внутренний рейд

2) «Севастополь»

в бассейн

3) «Пересвет»

на внутренний рейд

4) «Полтава»

в бассейн

5) «Победа»

на внутренний рейд

6) «Петропавловск»

в бассейн

7) «Аскольд»

в бассейн

8) «Баян»

в бассейн

9) «Новик»

в бассейн

При полной воде ввод начинается с № 3, потом №№ 4, 5, 1, 2, 6, 7, 8 и 9

Порядок выхода:

- 1) «Баян».
- 2) «Новик».
- 3) «Аскольд».
- 4) «Петропавловск».
- 5) «Полтава».
- 6) «Севастополь».
- 7) «Победа».
- 8) «Пересвет»
- 9) «Диана».

Если начало выхода совпадет с полной водой, то «Победа» станет № 4, «Пересвет» № 5, а потом «Петропавловск», «Полтава», «Севастополь» и «Диана».

5) Когда, возвращаясь из плавания, я найду необходимым войти в гавань, то подниму соответствующий сигнал, после чего сделаю другой сигнал: «Разрешается стать на якорь». По этому сигналу надо остановиться по линии створа и к стороне Лютин-рока в таком порядке, чтобы один другому не мешал входить в гавань.

6) Когда на Золотой горе увидят приближающуюся эскадру, то должны предупредить командира порта, и он во всяком случае готовит все буксирные пароходы, необходимые для входа в гавань, о чем согласно моих сигналов его и должны уведомить с Золотой горы.

7) Для входа в гавань броненосца типа «Петропавловск» считается достаточно воды, когда на футштоке показывает 29 фут, а для судов типа «Пересвет» 31 фут, этим и прошу руководствоваться командира порта.

8) Когда эскадра подошла к рейду, а воды недостаточно, то с Золотой горы показывают высоту воды по футштоку, а затем, если вода прибывает, продолжают показывать каждые $1/2$ часа, т. е. в часы и получасы.

9) Суда, желающие войти на внутренний рейд и в бассейн, показывают свои позывные с сигналом: «Имею надобность войти в гавань» (ГВКБ). Вероятно, я, подойдя со всей эскадрой, сделаю общий сигнал (ГВКБ).

10) На Золотой горе, разобрав такой сигнал, отвечают и дают знать по телефону командиру порта, который, приготовив катера, по телефону же сообщает на Золотую гору, чтобы подняли сигнал с позывными: «Можно войти» (ВТШМ).

11) Корабль, которому очередь входить, усмотрев такой сигнал, поднимает ответ и направляется в гавань, зная, что там уже есть пароходы, которые его встретят.

12) Следующий корабль, стоящий до сего на панере, снимается с якоря и приближается к потопленному пароходу «Хай-

лар» так, чтобы быть совершенно наготове дать ход и идти в канал, как только им будет усмотрен сигнал на Золотой горе.

13) Как только командир порта усмотрит, что катера скоро освободятся, то заблаговременно поднимает вновь сигнал: «Можно войти», и тогда очередной корабль должен дать хороший ход и идти в гавань.

14) Рекомендую командирам судов работать своими машинами, ибо портовые катера по слабосильности могут лишь помогать.

Я сильно рассчитываю на распорядительность и хорошее управление командиров судов.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 1, лл. 16—17. Типогр. экземпляр. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 180—183.

№ 331

ПРЕДПИСАНИЕ С. О. МАКАРОВА К. П. ИЕССЕНУ О ПЛАНЕ ДЕЙСТВИЙ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ОТРЯДА КРЕЙСЕРОВ

№ 100

4 марта 1904 г.

Порт-Артур

Срочно и [весьма] секретно

Из прилагаемой к сему копии секретного протокола совещания, бывшего сего числа¹, вы увидите, что готовится большая высадка японских войск в Инкоу и что было бы весьма важно нашему флоту атаковать японский флот в то время, когда он будет конвоировать десантный флот или активно действовать на [Порт]-Артур во время перевозки десанта.

Для этой операции было бы весьма важно, чтобы крейсера вверенного вам отряда соединились с главными силами нашего флота, что удобнее всего сделать, когда японский флот с главными своими силами сосредоточится в Печилийском заливе. По всей вероятности, для прикрытия десанта в Инкоу японцы возьмут все суда, которые окажутся свободными, и в это время на нашем пути меньше, чем когда-либо, шансов встретить большое сопротивление, а против незначительных сил вы будете достаточно сильным.

Сегодня я телеграфировал вам², чтобы вы с отрядом не выхо-

¹ Протокол совещания при штабе командующего флотом от 4 марта 1904 г. не публикуется, так как содержание его в основном излагается в данном предписании Иессену (см. ЦГАВМФ, ф. 523, д. 75, л. 7).

² Имеется в виду телеграмма № 165 от 4 марта 1904 г., которой предлагалось Иессену быть готовым к выходу в море по первому приказанию в связи с ожидавшейся высадкой японского десанта в Инкоу и выходить в море лишь на сроки, необходимые для производства эволюций. Это ограничение было снято телеграммой Макарова № 331 от 19 марта 1904 г. после того, как слухи о подготовке японцами десанта не подтвердились (см. ЦГАВМФ, ф. 612, д. 22, л. 1).

дили бы в море на продолжительное время, но вам следует выходить для эволюций, чтобы приучить жителей к вашим выходам.

Если я решу вопрос о соединении вашего отряда со мной, то я пошлю вам об этом шифрованную депешу, и тогда вы должны тотчас же выйти в море и идти Корейским проливом, который можете пройти днем или ночью, по вашему усмотрению; разумеется, лучше скрыть ваше движение, пройдя пролив ночью, но вам будет виднее, как это сделать.

В бухте Юнг-Чинг и в Вей-хай-вее японцы имеют свои опорные пункты, а потому предпочтительно держаться посередине между этими пунктами и корейским берегом.

В Порт-Артуре на внешнем рейде никаких гальванических мин нет, но возможно, что будут поставлены донные мины между пароходом «Хайлар» и Электрическим утесом, а потому в этом месте не следует бросать якорей.

Ввиду того что миноносец «Стерегущий» попал в руки противника, опознавательные сигналы переменены, а именно — теперь мы взяли февральские соответствующих чисел, так что если бы вы подошли к [Порт]-Артуру 15 марта, то вам следует показать то, что назначено на 15 февраля. Навстречу к вам выйдет миноносец, который и сообщит вам все, что следует. Возможно, что я уже буду в море.

Если вы пойдете без «Рюрика», то ваш ход позволит вам уклониться от встречи с броненосцами, зато с «Рюриком» ваш отряд сильнее, а потому поступите по вашему усмотрению, и если он ходит плохо, то оставьте его в Владивостоке.

О получении этого предписания телеграфируйте, прибавив, что вы готовы идти в море.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 523, д. 75, лл. 6, 9. Подлинник.

№ 332

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ПОРЯДКЕ ВХОДА МИНОНОСЦЕВ НА ВНУТРЕННИЙ РЕЙД НОЧЬЮ

№ 19

4 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

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 ответы 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 нем огонь, что служит сигналом для начала электрического освещения с батарей и закрытия створных огней.

Командиру порта организовать быстрое зажигание и тушение створных знаков по сигналу с Золотой горы.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 9. Копия. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2... стр. 183.

№ 333

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ИНСТРУКЦИИ
ДЛЯ ПОХОДА И БОЯ

№ 21

4 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

Согласно ст. 107 Морского устава объявляю инструкцию для похода и боя.

Инструкция для похода и боя

Черт. 1.¹

1) В походе броненосцы будут находиться в линии кильватера, а крейсера будут нести разведочную службу, находясь от эскадры на румбы: Норд, Ост, Зюйд и Вест. Возможно, что в некоторых случаях я укажу иные румбы, но когда ничего не указано, то считать вышеприведенные.

2) Крейсерам будет указано держаться в пределах видимости сигналов или в пределах ясного беспроволочного телеграфирования.

Если на какое-либо направление будет дано два крейсера, то они держатся один от другого в пределах видимости сигнала или беспроволочного телеграфирования.

3) Миноносцы пойдут со мной в том числе, в котором будет признано необходимым согласно предстоящей операции.

Начальники отрядов заботятся получением общих указаний от начальника Штаба, которому и дают списки идущих в море миноносцев.

¹ Чертежи не публикуются.

Миноносцы составляют две группы: первая держится в 1 милю на N, вторая — на S.

4) Один из минных крейсеров назначается состоять при моем корабле, он держится под ветром возможно ближе ко мне, но в бою отдаляется, чтобы не быть под выстрелами. Он зорко следит за сигналом: «Приблизиться», чтобы передать мои приказания куда потребуется. Он репетует сигналы, насколько то ему под силу.

5) Крейсера держат курс параллельно эскадренному, поворачивая одновременно с ней¹ и сохраняя данное положение от эскадры, куда бы таковая ни 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 сближаться с эскадрой без сигнала, так чтобы не быть отрезанным и не попадать под выстрелы неприятеля, который сильнее его.

Черт. 2.

7) Перед началом боя я, вероятно, сделаю сигнал «Ц» (большое): «Возвратиться из погони», по этому сигналу крейсера вступают в кильватер большим броненосцам, а миноносцы занимают место на стороне противоположной неприятелю; первая группа против головного, вторая против концевого.

8) Если бы даже сигнал этот не был сделан, крейсера, завидев начало сражения, должны сами 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 осмоторительно, ибо скорое сближение может повести к случайным потерям. Флоту, так хорошо подготовленному, как наш, следует сколь возможно избегать случайностей, мы выиграем и без них, и я постараюсь избежать случайностей,

¹ То есть эскадрой.

если сам не увлекусь делом вместе со всем моим флотом.

[11)] Для кораблей я предпочитаю строй кильватера, ибо при нем можно изменять курс без сигнала, миноносцы же, когда это возможно, по сигналу своих начальников должны ходить фронтом, ибо это самый выгодный строй для единовременности атаки. Для поворота начальник группы дает один или два свистка, и тогда все репетуют свисток и поворачивают вдруг, соответственно кладя руля столько, сколько нужно, чтобы не столкнуться, и уменьшая или увеличивая ход, кому следует, чтобы поскорее выровняться по своему начальнику на новом курсе.

12) Репетичному кораблю, если такой будет, держаться на траверзе среднего корабля в расстоянии 5 кабельтовых от колонны.

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 неприятельских корабля иметь три свои и, таким образом, на каждом месте сражения быть сильнее его.

Черт. 3.

14) Если флот будет в линии кильватера, то для лучшей видимости сигналов и неприятеля я подниму флаг 2 или 3 (см. секрет[ный] приказ № 13¹⁾), согласно которых корабли могут держаться правее или левее кильватера в мере действительной необходимости, составляя легкую дугу. Это позволит сблизить концевые корабли с неприятелем, ибо тут можно будет нажимать на переднего мателота.

15) Если потребуется повернуть всем вдруг в сторону, противоположную от загиба хвоста, то я для правильного маневра, вероятно, перед тем подниму сигнал: «Быть в строе кильватера», но если такого сигнала не будет сделано, то при повороте соблюдать осторожность, чтобы не столкнуться.

Черт. 4.

16) В случае поворота строя кильватера на 16 румбов всем вдруг концевой делается головным и ему предоставляется право вести линию, поэтому он может не докатиться до 16 румбов и выбрать какое угодно выгодное для боя направление. Остальные вступают к нему в кильватер.

¹ См. документ № 326.

Черт. 5.

17) Может случиться, что я сделаю сигнал повернуть на 16 румбов всем вдруг с позывными броненосцев, то тогда крейсера продолжают идти прежним курсом и поворачивают последовательно, так чтобы быть в конце линии на новом курсе.

Черт. 6.

18) При сближении с противником я, вероятно, возьму головной корабль неприятельской линии перед нос и приведу его на курсовой угол 45—50°. Это даст выгодное фланговое положение, и следует ожидать сигнала: «Повернуть всем вдруг на 16 румбов» для того, чтобы мы сохранили за собой эти выгоды флангового положения.

Черт. 7.

19) Если после того, как я возьму перед нос противнику, головной корабль его тоже повернет, и мы ляжем контр-галсами, то наши выгоды предыдущего положения пропадут, и тогда я полагаю окружить его концевые корабли, с этой целью полезно, огибая его, нажимать в сторону неприятеля, имея, однако, осторожность, чтобы не столкнуться с передним мателотом. Тут непременно придется уменьшить ход. Я, вероятно, подниму сигнал «З» — «Сдаться влево». Это будет очень полезно, ибо сжимает кольцо. С головным я прибавлю ход вовсю, второй после меня должен также прибавить, но держать на 1 узел меньше моего и т. д. Если в этом попрактиковаться, то может выйти очень выгодная для нас комбинация.

20) Если и противник пожелает окружить наш концевой, которым будет крейсер, то последнему следует изменить курс на 45° в сторону противоположную неприятелю и сдаться вправо, и вообще, когда в этом маневре головной будет сдаваться влево, концевому полезно сдаться немного вправо.

21) Может случиться, что я приму бой на отступлении, тогда мы получим преимущества по отношению к минам, а потому надо приготовить к стрельбе минами.

22) В этих условиях надо считать, что стрельба идет по эскадре, а не по судну, а потому допустимо, установив мину на самую дальнюю дистанцию и уменьшенную скорость, стрелять, когда неприятельская колонна войдет в район действия мин, размер которого в особен-

ности по кормовым направлениям при большем ходе противника может быть значителен.

23) Имея в виду главную задачу крейсеров поставить неприятеля в два огня, начальник отряда должен зорко следить за ходом своих маневров, и когда случай представится благоприятным, он может изменить курс и прибавить ход, остальные крейсера следуют за ним и в таком случае руководствуются его сигналами или действуют, уклоняясь несколько от строя для выполнения главной задачи — усилить огонь по атакованной части неприятельской эскадры. Отклонение, однако, не должно вести к полному расстройству порядка.

24) В случае 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 держаться 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, подниму флаг «Р», что означает: «Миноносцам атаковать», и тогда обе группы сразу бросаются в атаку, не разбирая, выгодно это или невыгодно.

27) 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 к 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, когда возможно, неприятельские суда, не пропустят удобный момент.

28) В бою без особого приказа судам нерепетичным сигналов не репетовать за исключением тех случаев, когда у репетичного корабля сбиты мачты и когда ближайšie корабли делаются репетичными, не ожидая моего приказа.

29) Один сигнальщик должен быть специально отделен, чтобы высматривать, нет ли на плаву мин Уайтхеда, и докладывать об этом, чтобы не набежать на нее.

30) О мине, находящейся близко к курсу корабля, задний мателот извещается четырьмя короткими свистками.

31) Относительно рода снаряда могу сказать, что на дистанциях до 25 кабельтовов выгоднее стрелять фугасными снарядами из всех орудий. На дистанциях меньших можно употреблять и бронбойные снаряды и фугасные в следующей последовательности:

10- и 12-дюймовые	25	кабельтов
8-дюймовые	20	„
6-дюймовые	15	„
120-мм	10	„

32) Относительно больших орудий полезно ускорить их заряжание, чтобы участить огонь, но у орудий патронных надо помнить, что полная скорострельность допустима лишь в том случае, когда суда сблизятся на верный выстрел, в остальных случаях комендор или назначенный человек должны 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.

34) Относительно управления огнем руководствоваться инструкцией, приложенной к сему¹.

35) Тяжелыми орудиями нужно по преимуществу стрелять в броненосцы.

36) В случае, если будет усмотрена атака неприятельских миноносцев, следует направить на них огонь орудий от 6 дюймов и ниже.

37) Когда миноносцы сблизятся на 15 кабельтовых, надо, не дожидая сигнала адмирала, класть руль на борт и приводить их на наивыгоднейший кормовой угол обстрела артиллерии, увеличивая ход до полного.

38) Когда неприятельский миноносец сблизится настолько, что может с успехом выпускать свои мины, то следует привести его совершенно за корму, следя за струей от мины и уклоняясь, куда следует, чтобы избежать ее.

39) Если атакуют со стороны, противоположной неприятельскому флоту, то поворачивать на них носом, не переставая держать нос на избранного миноносца.

40) Минная атака неприятельская — прекрасный момент для наших миноносцев сделать контратаку, стреляя по неприятельским миноносцам и атакуя неприятельские корабли.

41) Как только атака окончена, броненосцам и крейсерам надо сейчас же вступить в кильватер командирующему флотом, соблюдая порядок номеров лишь по возможности и стараясь скорее занять место в колонне.

42) Возможно, что я буду без флага командирующему флотом, чтобы мой корабль не был особенно приметен.

43) В случае я выйду из строя, меня заменит начальник Штаба до конца сражения. Если мой корабль будет подбит, то перенесу свой флаг.

44) На кораблях иметь все в полной готовности, чтобы перейти на тот штурвал, который находится в ближайшем соседстве с рулем.

45) Пробоины, которые близки к ватерлинии или к главным непроницаемым переборкам, надо тотчас же заделывать деревом с распорками,

¹ К приказу приложена выработанная флагманским артиллеристом при содействии офицеров с эскадренных броненосцев «Инструкция для управления огнем в бою» (см. ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, лл. 17—19, а также — Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 214—216).

беря для этого или специально приготовленный лес или обеденные столы и прочее, не нужное для боя, что подвернется под руку. Очень полезно подготовить по этой части материалы.

46) Раненых, которые не могут оставаться в строю, отправлять на перевязочный пункт.

Убитых относить в сторону и складывать там, где есть свободное место.

47) Везде иметь ведра с холодной водой для питья.

Иметь песок, чтобы посыпать, где скользко. Для спасения погибающих я, вероятно, возьму с собой транспорт Красного Креста; другим судам и миноносцам во время боя будет недосуг заниматься спасением, ибо неприятель воспользуется этим, и тогда погибших будет еще больше.

48) На каждом корабле иметь на мостике или неподалеку несколько мешков из неплотной материи для потопления сигнальных книг, секретных шифров, приказов и прочего. Мешки обделать как кисы и на дно положить песок или камни, чтобы они затонули. Все ненужное класть в мешки по возможности перед боем, остальное не забыть сунуть туда, завязать мешки и сбросить за борт, когда будет опасность, что эти предметы достанутся неприятелю. Разрешается иметь ящики для той же цели.

49) Победой можно назвать лишь уничтожение неприятеля, а потому суда подбитые надо добывать, топя их или заставляя сдаться. Подбить корабль — значит сделать одну сотую дела. Настоящие трофеи — это уничтоженные или взятые корабли.

50) Дело офицеров руководить артиллерийским и 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 опустошение на неприятельских кораблях.

51) С мостика должны как можно чаще посыпать в батарею, башни и машину известие 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) Сколько ни важно поставить свои суда в

выгодные тактические условия против неприятеля, все же история морских войн показывает нам, что успех боя зависит главнейшим 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 условиях.

54) Побеждает тот, кто хорошо дерется, не обращая внимания на свои потери и памятуя, что у неприятеля втих потерь еще больше.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, лл. 11—19. Копия. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 200—213.

№ 334

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ АНГЛИЧАНАМИ ПОРТА ВЭЙХАЙВЭЙ ДЛЯ СТОЯНКИ КОРАБЛЕЙ И ДРУГИХ НАДОБНОСТЕЙ ЯПОНСКОГО ФЛОТА

№ 164

4 марта 1904 г.
Порт-Артур

По полученным сведениям, японский флот пользуется портом Вэйхайвэй для стоянки военных судов, для разных закупок, для заготовки бонов и прочего]. Также есть известие, что неприятель пользуется бухтой Юнчен, лежащей к востоку от названного порта.

Полагаю, что следует послать официальное лицо удостовериться и, если это так, то протестовать против пользования нейтральным портом.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 152. Копия. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 80.

№ 335

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ ОБ ЕГО
НАМЕРЕНИИ ПРОИЗВЕСТИ МИННЫЕ ПОСТАНОВКИ
НА ПОДХОДАХ К КОРЕЙСКИМ ПОРТАМ

№ 169

4 марта 1904 г.
Порт-Артур

Прошу объявить представителям иностранных держав, что с 18 марта старого стиля я предполагаю приступить к заграждению минами входа в корейские порты Гензан, Чемульпо и Цинampo, также полезно предупредить, что у реки Ялу уже поставлены мины и что я буду считать себя вправе минировать подход к Ляохэ против г. Инкоу, как только японский флот начнет там враждебные действия.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 163. Копия. Опул.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 80.

№ 336

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ ОБ ОБОРОНЕ
ИНКОУ

№ 173

4 марта 1904 г.
Порт-Артур

Не зная распоряжения относительно Инкоу, трудно судить о лучшем способе обороны, но полагаю, что было бы уместно заготовить брандера из имеемых джонок, связав их попарно цепью, подвешенной к бревнам.

Макаров

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 108. Разбор шифра.

№ 337

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
О ПРЕДПОЛАГАЕМОМ МЕСТЕ ВЫСАДКИ ЯПОНСКОГО ДЕСАНТА

№ 180

5 марта 1904 г.
Порт-Артур

Слух о перевозке японских войск [в] Гензан — полагаю умышленно ложным; гораздо вероятнее предположение японцев высадиться с открытием навигации по Ляохэ у Инкоу или произвести десант на Квантун.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 162. Разбор шифра. Опул.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 80.

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ
ПОРТ-АРТУРА КАМЕННЫМ УГЛЕМ

№ 144

5 марта 1904 г.
Порт-Артур

Г-н Животовский обратился к командиру Порт-Артура с предложением вырабатывать на своих копиях у станций Толаджоу и Ляоян ВКЖД¹ уголь и поставлять его для надобностей флота, находящегося в Порт-Артуре. Он просит, чтобы ему от порта дали два котла и две помпы². Порт может снабдить его этими предметами, но раньше, чем заключить с ним какое-нибудь условие, покорнейше прошу уведомить меня, могу ли я рассчитывать на то, что железная дорога будет доставлять уголь в Порт-Артур и что на работы ему будет дана охрана в 25 человек, о которой он просит.

Нужно ли мне прибавлять, в какой степени важно заручиться углем для порта, который питает наш флот³.

Вице-адмирал С. Макаров

И. д. начальника Штаба Молаас

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 80, л. 36. Подлинник.

№ 339

ЦИРКУЛЯР ШТАБА КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ В ТИХОМ ОКЕАНЕ
О ПОТЕРЯХ ЯПОНСКОГО ФЛОТА В МОРСКОМ СРАЖЕНИИ

27 ЯНВАРЯ 1904 г.

№ 53

6 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

Штаб по приказанию командующего флотом объявляет, что по полученным сведениям в морском сражении 27 января под Порт-Артуром японский флот понес следующие потери: первая дивизия под флагом адмирала Того — из шести броненосцев пять повреждены, вторая под флагом адмирала Камимура — из шести крейсеров пять повреждено, третья адмирала Дева — из четырех крейсеров второго класса, трех крейсеров третьего класса

¹ Восточно-Китайской железной дороги.² См. ЦГАВМФ, ф. 469, д. 80, л. 35.³ 12 марта 1904 г. Макарову телеграфировали из штаба заместника о том, что условиями заключения соглашения с Животовским должны быть предварительное испытание угля и организация эксплуатации копей и доставки угля за счет предпринимателя (там же, л. 37). В ответ на это Макаров повторил свое требование в телеграмме № 319 от 25 марта 1904 г.: «Угодно ли вашему высокопревосходительству приказать помочь Животовскому или же вы имеете в виду иной способ снабжения Порт-Артура местным углем?» (там же, л. 63).

и одного авизо один [корабль] поврежден и два потонуло, четвертая адмирала Катаока — из пяти крейсеров второго класса и одной канонерки потерь не понесла.

Вр. и. д. начальника Штаба контр-адмирал *Мокас 2-й*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 5, л. 14. Типогр. экземпляр.

№ 340

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ
РАДИОТЕЛЕГРАФА В ЦЕЛЯХ РАЗВЕДКИ

7 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур
Секретно

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, поверка с 8 до 8¹/₂ 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 и 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, и затем командир должен принять все меры, чтобы распознать вызов старшего, ответный знак, а если можно, то и смысл депеш.

Для способных молодых офицеров тут целая интересная область. Для руководства прилагается японская телеграфная азбука...¹

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 24. Копия. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы, Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 189.

¹ Азбука не публикуется.

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ДЕЙСТВИЯХ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ
ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ НЕПРИЯТЕЛЯ

№ 28

7 марта 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

1) Если неприятель покажется у Ляотешаня и будет поднят сигнал: «Судам, стоящим на внутреннем рейде, принять бой на якоре», то бой этот 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 Ляотешаньском маяке организована станция, с которой может быть указан квадрат, к которому неприятель подходит.

Станция эта соединена телефоном непосредственно с броненосцем «Ретвизан».

5) Броненосец «Ретвизан», получивши извещение со станции о движении неприятеля, поднимает сигнал, указывающий квадрат, например: Ж-18. Это обозначает, 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.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 524, л. 9, л. 26. Копия. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 188.

ИЗ ПРИКАЗА С. О. МАКАРОВА О ШИФРОВКЕ СИГНАЛОВ

№ 29

8 марта 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

Имея в виду, что наши сигнальные книги могли попасть в руки неприятеля, предписываю для шифрования дневных флажных сигналов принять прилагаемый к сему криптограф¹, которым и заменить криптограф, помещенный на стр. XVIII трехфлажной сигнальной книги и на стр. XXI — четырехфлажной.

Сигналы шифруются только в виду неприятеля, когда есть основание предполагать, что флаги могут быть им рассмотрены. Признаком того, что сигнал шифрованный, служит международный флаг «Ясно вижу», поднятый под кормовым флагом, и который не спускается все время, пока сигналопроизводство идет по криптографу.

Правило это относится и до одиночных флагов, которые при поднятом международном флаге надо разбирать по шифрованному значению...²

Вице-адмирал Макаров
ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 27. Копия.

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О ЗНАЧЕНИИ БУКВЕННЫХ СИГНАЛОВ ПРИ РАДИОТЕЛЕГРАФИРОВАНИИ

№ 33

9 марта 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

При беспроводном телеграфировании каждой букве и цифре, показанным по азбуке Морзе 3 раза, придается значение соответственных сигнальных флагов в сигнальной книге и секретном приказе № 13³. Так, например, буква «У», показанная по азбуке Морзе, обозначает «Дать задний ход и спустить сетевое ограждение». Разумеется, задний ход дается при этом настолько, насколько нужно, чтобы остановить судно для постановки сетей. Если будет показана по азбуке Морзе буква «С», то это означает «Остановить машину».

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, л. 33. Копия

¹ Криптограф из трех таблиц (для дневных флажных сигналов, переговоров по азбуке Морзе и для цифровых флагов и цифр при переговорах по азбуке Морзе) не публикуется (см. ЦГАВМФ, ф. 524, д. 9, лл. 28—29).

² Далее опущен текст «Наставления для пользования криптографом».

³ См. документ № 326.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ ОБ ОТРАЖЕНИИ
НОЧНОЙ АТАКИ НЕПРИЯТЕЛЬСКИХ МИНОНОСЦЕВ
И О БОМБАРДИРОВКЕ ЯПОНЦАМИ ПОРТ-АРТУРА

№ 213

9 марта 1904 г.
Порт-Артур

Сегодня 9 марта в полночь два неприятельских миноносца приблизились на внешний рейд, но были открыты прожекторами с батарей и встречены огнем с батарей и сторожевых лодок «Бобр» и «Отважный», а потому отступили. Вторая атака была в 4 [часа] утра. Участвовало 3 миноносца, но тоже были отбиты; с утра стали приближаться с разных сторон 3 неприятельских отряда, состоявшие из 6 броненосцев, 6 бронированных крейсеров, 6 крейсеров 2-го и 3-го классов. В 7 [часов] утра наша эскадра стала выходить с внутреннего рейда, крейсера вперед, из них «Аскольд» под моим флагом. Броненосцы тронулись в половине десятого, как только позволила вода. Неприятельские броненосцы подошли к Ляотешаню и оттуда сделали сто выстрелов 12-дюймовыми орудиями по городу, внутренним рейдам и проходу, а также сто восемь выстрелов по маяку Ляотешань и окрестностям. Отвечали батарея номер 2, броненосец «Ретвизан» — 13 выстрелов, «Победа» — 16, для которых после прошлой бомбардировки организована стрельба по невидимой цели. Снаряды наши с дистанции 80 кабельтовых ложились очень хорошо, и один снаряд около 10 часов попал в броненосец, после чего он отошел. Маяк Ляотешаньский поврежден, потерь в людях на эскадре нет, по окончании бомбардировки около 11 часов все неприятельские суда соединились и прошли вдоль внешнего рейда, но не решились атаковать эскадру, хотя к этому времени на внешнем рейде у меня было лишь семь судов, а у него 18. Неприятель удался. Крейсер послан на разведку.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 169—170. Телеграфный бланк. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кв. I, вып. 2..., стр. 83—84.

**ОТНОШЕНИЕ ШТАБА КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ В ТИХОМ
ОКЕАНЕ В ШТАБ КРЕПОСТИ ПОРТ-АРТУР О МИННЫХ
ЗАГРАЖДЕНИЯХ, ВЫСТАВЛЕННЫХ ФЛОТОМ У БЕРЕГОВ
КВАНТУНСКОГО ПОЛУОСТРОВА**

№ 104

10 марта 1904 г.

Штаб командующего флотом сообщает для сведения, что у берегов Квантуна средствами флота поставлены минные заграждения в следующих местах:

1) При входе в бухты Керр и Дип — вдоль линии пятисаженных глубин.

2) В заливе Талиенван заминированы проходы с моря на рейд и поставлена внутри рейда зигзагообразная линия между мысом Входным W и полуостровом Талиенван; проход внутрь бухты — вблизи последнего.

3) Бухта Восьми кораблей — линия заграждения на параллели, немного к северу от пятисаженной глубины;

и 4) на южном берегу полуострова Ляотешань, который нужно огибать или совершенно вплотную к берегу в 100—200 саженях, или же обходить не ближе 4 морских миль.

Начальник Штаба контр-адмирал *Мокас 2-й.*

Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 84—85.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА НАЧАЛЬНИКА СУХОПУТНОГО ФРОНТА
КРЕПОСТИ ПОРТ-АРТУР ГЕНЕРАЛ-МАЙОРА Р. И. КОНДРАТЕНКО
А. М. СТЕССЕЛЮ О МИНИРОВАНИИ ПРИБРЕЖНЫХ БУХТ
В РАЙОНЕ КРЕПОСТИ**

10 марта 1904 г.

Генералом Фоком возбуждалось ходатайство о минировании бухт Лахутань и Маланьхе, имеющих весьма важное значение для обороны города Дальнего. Ходатайству этому не было дано удовлетворения ввиду мелководия этих бухт. Ныне, вследствие упорных слухов о предстоящих попытках японцев сделать десант на плотах с установкой на них артиллерии, вновь возникает вопрос о необходимости минирования этих бухт донными минами, а также о расположении на берегу взрывных фугасов.

Весьма желательно также минировать и другие бухты, на которых можно предполагать высадку: бухту Луизы, Хеси и Инчензы на западном берегу и бухту Сяобиндао и Лунвантань на восточном берегу полуострова Квантун, также по возможности с заложением на берегу самовзрывных фугасов.

Испрашиваю по вышеизложенному ходатайства вашего превосходительства пред командующим флотом.

Генерал-майор *Кондратенко*

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 5, л. 86. Копия.

№ 347

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ
О НЕОБХОДИМОСТИ УПОРЯДОЧИТЬ ДОСТАВКУ
ПРОДОВОЛЬСТВИЯ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

№ 231

11 марта 1904 г.
Порт-Артур

Горст и ревелские водолазы прибыли. Груз, посланный с ними в вагонах 496978 и 597207 и [на] платформе № 230287, не прибыл, где находится, не знаю, также не прибыло во Владивосток 8000 пудов масла. Полагаю, что мы по-прежнему будем не получать что следует, пока не будут организованы особые, срочно посылаемые поезда с морскими [грузами], о которых я просил. При поездах должны идти наши провожатые и уведомлять о задержках.

Вице-адмирал *Макаров*

Резолюция начальника Главного морского штаба: «Передать в Главное управление кораблестроения и снабжений: 1) Нужно справиться в Ревеле, с каким номером поезда отправлены показанные вагоны и платформа и в какой день. 2) Нужно справиться по планам, с каким номером воинского поезда пошли эти грузы и масло на Сибирскую дорогу. Может быть, лучше послать кого-нибудь в Главный штаб. 3) Если по маршруту эти поезда миновали Иркутск, но на деле задержаны, то надо телеграфировать капитану 2 ранга Батюшкову — узнать о судьбе их, но не раньше, чем сам Батюшков прибывает по плану в Иркутск.

А адмиралу Макарову надо объяснить, что особые поезда невозможны, да и воинские грузы затерлись у Байкала и будут разобраны не раньше августа, почему требуется особая бережливость в расходовании боевых запасов и провизии, которую нельзя достать на месте».

Помета: «Подлинная передана в Главное управление кораблестроения и снабжений. 15 марта 1904 г. Штабс-капитан Вавилов».

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26558, л. 43. Копия.

№ 348

ЦИРКУЛЯР ШТАБА КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ В ТИХОМ ОКЕАНЕ
ОБ УПОТРЕБЛЕНИИ КОМАНДАМИ В ПИЩУ СВЕЖЕГО МЯСА

№ 78

11 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

Командующий флотом приказал при обыкновенных условиях, когда это является возможным, команде употреблять в пищу только свежее мясо без всякой прибавки солонины.

Вр. и. д. начальника Штаба контр-адмирал *Мола* 2-й

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 5, л. 24. Типогр. экземпляр.

**ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА в. кн. АЛЕКСЕЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ
О НЕОБХОДИМОСТИ СТРЕЛЬБЫ ПО НЕПРИЯТЕЛЬСКИМ
КОРАБЛЯМ ФУГАСНЫМИ И БРОНЕБОЙНЫМИ СНАРЯДАМИ
И ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПРЕДЕЛЬНОЙ ДАЛЬНОСТИ СТРЕЛЬБЫ**

№ 256

12 марта 1904 г.
Порт-Артур

При бомбардировках с дальних расстояний крепостные 10-дюймовые орудия не могли отвечать разрывными снарядами. Подробно переговорил с начальником артиллерии крепости и узнал, что броневой снаряды у них не снаряжаются, фугасных нет, а при чугунных стрельба допускается лишь уменьшенным зарядом, а потому на большие дистанции эти снаряды не долетают. Мог бы дать снаряды фугасные и броневые наши, но для этого надо быть уверенным в высылке вместо них.

Для того чтобы неприятель не мог бомбардировать безнаказанно, признаю крайне необходимым обнаруженные недостатки обсудить обоим ведомствам совместно и дать сюда указание. Также заслуживает обсуждения общий вопрос о положении наших приморских крепостей, которые по преимуществу вооружены старыми орудиями, не стреляющими дальше 8 верст. Все бомбардировки японцев были на дистанциях выше 10 верст, и на последней бомбардировке мы с броненосцев попали в неприятеля на дистанции 14 верст¹.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 213. Копия. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 88.

**ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
О НЕОБХОДИМОСТИ ПРИСЫЛКИ МИНОНОСЦЕВ В ПОРТ-АРТУР
ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В РАЗОБРАННОМ ВИДЕ**

№ 248

12 марта 1904 г.
Порт-Артур

На просьбу вашего высокопревосходительства о присылке разобранных восьми миноносцев, имеемых в Кронштадте, ответили, что это есть разломка миноносцев, между тем по справ-

¹ На копии телеграммы, поступившей в Главный морской штаб, имеется следующая пометка Э. П. Рожественского: «Полагал бы дать одно очень ценное указание не стрелять на расстояния, с которых нельзя попадать. Донесение о попадании в броненосец с 14 верст не подтвердилось. Снаряды брошены впустую». (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, л. 73).

кам оказывается, что уже был подобный прием, а именно, миноносец «Статный» прислан разобранным Полагаю, что следует настаивать на присылке этих миноносцев, ибо подкрепление потребуется. Без миноносцев мы будем, как без рук и без глаз.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 21. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 14.

№ 351

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Е. И АЛЕКСЕЕВУ О ЗАХВАТЕ ЯПОНСКОГО БУКСИРНОГО ПАРОХОДА «ХАНЬЕН-МАРУ»

№ 265

13 марта 1904 г.
Порт-Артур

Доношу, что сего числа с броненосцами, крейсерами, миноносцами ходил для осмотра некоторых островов группы Мяодао, где ничего подозрительного на берегу не нашел, но захватил японский буксирный пароход «Ханьен-Мару» с миной Уайтхеда, который имел на буксире китайскую джонку. Пароход и джонка потоплены, а десять японцев и 11 китайцев доставлены в Порт-Артур, и производится допрос, который уже выяснил связь действий этого парохода с военными операциями. Его величеству донесено.

Вице-адмирал *Макаров*

Резолюция Е. И. Алексеева: «Морской канцелярии. Первый выход эскадры. В чем именно выяснилась связь действий с операциями? Как только допрос кончится, предложить мне донести.

Алексеев

14 марта 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 196. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 93—94.

№ 352

ТЕЛЕГРАММА Ф. К. АВЕЛАНА С. О. МАКАРОВУ С ЗАКЛЮЧЕНИЕМ ГЛАВНОГО АРТИЛЛЕРИЙСКОГО УПРАВЛЕНИЯ О НЕЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНОЙ ДИСТАНЦИИ СТРЕЛЬБЫ ДЛЯ АРТИЛЛЕРИИ

№ 998

13 марта 1904 г.

Главное артиллерийское управление, обсудив телеграмму вашу¹, высказало заключение: 10-дюймовые пушки сухопутного ведомства имеют 3 категории снарядов: бронебойные, сегмент-

¹ См. документ № 349.

ные и чугунные, из которых бронейные снаряды не снаряжаются за невыработкой до настоящего времени способа снаряжения, не вредящего их ударному действию. Бронейные снаряды, как назначенные для поражения бортовой брони, могут иметь лишь боевое значение на тех дистанциях, на которых такое действие может считаться обеспеченным в зависимости от окончательной скорости и угла встречи. Предельной дистанцией для бронейного действия принято считать 3 версты и далее этого расстояния стрелять такими снарядами бесполезно. Чугунные 10-дюймовые снаряды при уменьшенных зарядах, соответствующих начальной скорости в две тысячи фут в секунду, дают дальность свыше 10 верст. Вообще стрельба на расстоянии свыше 10 верст по подвижному флоту представляется мало целесообразной, так как при ничтожной вероятности попадания такая стрельба обусловит малополезный расход боевых припасов (комплекты которых ограничены) и вызовет износ пушек. При бомбардировках цели, по которым действует флот, весьма значительны по размерам, и то попадания должны считаться случайными, причем для достижения каких-либо заметных результатов должен потребоваться очень значительный расход снарядов. Вследствие изложенного едва ли следует считать правильным требование, предъявляемое к береговой крепости относительно стрельбы на дистанции свыше 10 верст. Такое заключение сообщая вам.

Авелан

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, лл. 155—156. Отпуск. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 88—89.

№ 353

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ ОБ ОТРАЖЕНИИ ПОПЫТКИ ЯПОНЦЕВ ЗАГРАДИТЬ ВХОД В ПОРТ-АРТУР

№ 274

14 марта 1904 г.
Порт-Артур

Доношу, что 14-го сего марта в 2 часа ночи неприятель сделал вторую попытку заблокировать вход во внутренний рейд. С этой целью им были направлены ко входу четыре больших коммерческих парохода в сопровождении шести миноносцев. Неприятельские суда были своевременно открыты прожекторами, подверглись обстреливанию с батарей и со сторожевых лодок «Бобр» и «Отважный». Опасаясь прорыва неприятельских судов, командир сторожевого миноносца «Сильный» лейтенант Криницкий бросился в атаку и миной взорвал нос передовому из них, который повернул вправо, а за ним последовали два

других, так что все три выкинулись правее входа. Четвертый пароход взял влево и затонул также в стороне от фарватера. Миноносец «Сильный» вступил в бой с шестью неприятельскими миноносцами. При этом у него пробит котел, убиты: старший инженер-механик Зверев и шесть нижних чинов машинной команды. Командир и двенадцать матросов ранены. Утром показались японские, броненосный и крейсерский, отряды. С вверенным мне флотом вышел из гавани в море. Вторая попытка японцев заградить вход в Порт-Артур благодаря энергичному отпору морских и сухопутных сил потерпела такую же неудачу, как и первая, и вход в порт остался совершенно свободным. Его величеству донесено.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 197—198. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 98—99.

№ 354

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О РЕЗУЛЬТАТАХ ДОПРОСА ПЛЕННЫХ ЯПОНЦЕВ С ПАРОХОДА «ХАНЬЕН-МАРУ»

№ 278

14 марта 1904 г.
Порт-Артур

Из допроса пленных японцев, прерванного вследствие выхода эскадры в море, обнаружилось, что пароход «Ханьен» был отправлен из Вэйхайвэя в Чифу и на острова Мяодао с целью найма джонок. Миссия эта не вполне удалась вследствие запрещения китайского даота отдавать местным жителям внаймы свои джонки. Тогда японцы стали забирать джонки силой. Некоторые японцы оказались в китайских костюмах с привязанными косами, некоторые были раньше в [Порт-] Артуре и Дальнем. Есть подозрение, вследствие сбивчивых противоречивых показаний, что японцы, переодевшись китайцами, предполагали остаться в виде шпионов на островах Мяодао или даже перебраться на джонках к Квантуну. Мина Уайтхеда старая, помятая, японцы показывают, что купили ее у нашедших ее рыбаков, китайцы это отрицают. Захваченные японские документы и записная книга не разобраны вследствие отсутствия письменного японского переводчика.

Вице-адмирал *Макаров*

Резолюция Е. И. Алексеева: «Морская канцелярия. Предложить Штабу командующего флотом прислать ко мне для разбора японские документы.

Алексеев

15 марта 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 39, л. 199. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 94.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ЗАХВАТЕ
ЯПОНСКИХ БРАНДЕРОВ

№ 281

14 марта 1904 г.
Порт-Артур

Доношу, что неприятель отошел, а потому я возвратился с флотом в гавань. Миноносец «Сильный», ставший на камни ночью вследствие повреждения машины неприятельским снарядом, благодаря энергии команды снят и благополучно введен в гавань. Командир лейтенант Криницкий ранен в руку легко, не покидал поста. На брандерах оказались адские машины, проводники которых были перерезаны охотниками, из которых некоторые: лейтенанты Кедров 4-й, Азарьев 3-й, мичман Пилсудский, посланные мной, вступили на пароход тотчас, когда он остановился, обрезали проводники и потушили пожар, который осветил бы неприятелю вход в гавань. На рейде утром оказалась плавающая мина с адской машиной. Благополучно вынута, рейд протрален. Пароходы, послужившие брандерами, по осмотре оказались не старыми, около двух тысяч тонн, были вооружены малокалиберной артиллерией, которую ставлю на батареи для усиления огня. Часть пароходов подниму для надобностей порта. Его величеству донесено.

Вице-адмирал Макаров

Резолюция Е. И. Алексева: «На основании этой телеграммы и № 265¹ считаю, что эти донесения не подходят под приказ для донесений на высочайшее имя. Ввиду такого отступления — напомнить приказ.

Алексеев

15 марта 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 200—201. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 99—100.

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ОБ УКЛОНЕНИИ ОТ ПОДВОДНЫХ
ЛОДОК ПРОТИВНИКА

№ 36

15 марта 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

В случае с какого-нибудь судна или миноносца будет усмотрена подводная лодка, то надо тотчас же поворачиваться к ней

¹ См. документ № 351.

носом или кормой, чтобы представлять наименьшую цель для мины Уайтхеда, а если виден след лодки, то и продолжать поворачиваться по мере ее движения.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 4, л. 38. Ротаторн. экземпляр. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 191.

№ 357

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ

№ 37

15 марта 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

Судам, стоящим на внутреннем рейде и в бассейне, на ночь сетей не ставить, за исключением судов, стоящих против входа; орудий не заряжать, но у мелкой артиллерии по усмотрению командиров иметь наготове патроны и необходимое число вахтенных комендоров. Непроницаемые двери внизу иметь задраеными, как для отражения минных атак.

Сторожевым шлюпкам, миноносцам и катерам быть по ночам в боевой готовности.

Вице-адмирал *С. Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 4, л. 38. Ротаторн. экземпляр. Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 191.

№ 358

ТЕЛЕГРАММА ВЫШЕГО КОМАНДОВАНИЯ ПОРТ-АРТУРА Ф. К. АВЕЛАНУ О НЕПРАВИЛЬНОМ РЕШЕНИИ ГЛАВНОГО Артиллерийского управления относительно ПРЕДЕЛЬНОЙ ДАЛЬНОСТИ ОГНЯ КРЕПОСТНОЙ И КОРАБЕЛЬНОЙ Артиллерии

№ 282

15 марта 1904 г.

Постановление Главного артиллерийского управления¹ об-суждалось в собрании нижеподписавшихся лиц, которые пришли к заключению, что Артиллерийское управление не вникло в существо дела, иначе оно не дало бы совета не отвечать на огонь неприятеля, когда он стреляет и причиняет поражение флоту и батареям. Факт, что из 29 снарядов, выпущенных 9 марта с «Ретвизана» и «Победы» с дистанции в 13¹/₂ верст, один попал

¹ См. документ № 352.

в неприятельский броненосец, а остальные, как свидетельствует адмирал Того, ложились очень близко, совершенно опровергает взгляд Главного артиллерийского управления. Если бы мы не стреляли, неприятель продолжал бы бомбардировку, тогда как благодаря нашему огню он окончил ее на 3¹/₂ часа раньше, чем в прошлый раз, когда перекидная стрельба с броненосцев на внутреннем рейде не была еще организована. Собрание находит безусловно необходимым, хотя бы и в противоречие теоретическим соображениям Главного артиллерийского управления, чтобы береговые орудия были снабжены снарядами, допускающими стрельбу на те дистанции, которые соответствуют баллистическим свойствам пушки.

Вице-адмирал *Макаров*
Генерал-лейтенанты: *Стессель*
Смирнов
Генерал-майор *Белый*
Великий князь *Кирилл Владимирович*
Полковник *Агапеев*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 214. Копия. Опул.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 89—90.

№ 359

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ С ТРЕБОВАНИЕМ
СНАБДИТЬ ПОРТ-АРТУР БОЕПРИПАСАМИ

№ 283

15 марта 1904 г.
Порт-Артур

Прошу ваше превосходительство доложить великому князю генерал-адмиралу содержание моих телеграмм за № 256¹ и 282² вместе с ответом Главного артиллерийского управления и доложить мою просьбу довести до сведения его императорского величества, что я и чины, бывшие на совещании, глубоко возмущены отношением Главного артиллерийского управления, не желающего понять те трудные условия, в которых находится флот и крепость, и необходимость снабдить последнюю материальной частью, по крайней мере не уступающей таковой же противника.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, л. 157. Копия разбора шифра. Опубликовано: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 90.

¹ В документе ошибочно 258 — см. документ № 349.

² См. документ № 358.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
С ПРОСЬБОЙ ОБЪЯВИТЬ, ЧТО ПОРТ-АРТУР И ВЛАДИВОСТОК
НЕ БЛОКИРУЮТСЯ ЯПОНЦАМИ

№ 288

15 марта 1904 г.
Порт-Артур

Полагал бы полезным объявить, что ни Порт-Артур, ни Владивосток не блокируются неприятелем.

Вице-адмирал *Макаров*

Резолюция Е. И. Алексева: «В Морскую канцелярию. Какое соображение заставило объявить о том, что порты не блокируются? Переговорить с начальником Дипломатической канцелярии.

Алексеев

15 марта 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 205. Копия. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 103.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОРТ-АРТУРА МЯСОМ

№ 457

15 марта 1904 г.
Порт-Артур

Полученные гурты скота приходится спешно забивать и солить, ибо корма недостаточно и начался падеж. Для того чтобы обеспечить порт мясом и дать возможность случайно получаемые гурты обращать в мясо и сохранять, необходим склад мороженого мяса, при котором можно, кроме того, на пароходо-холодильнике сразу получить партию и сохранить; общие соображения составлены наподобие построенного мной мясного склада в Кронштадте. Деньги Главное управление ассигновало, но ранее, чем приступить к делу, испрашиваю согласия вашего высокопревосходительства построить этот склад у Артиллерийской пристани, подле угольного склада. Это место представляет удобство [для] раздачи мяса, выгрузки с судов, и спуск отбросов будет при отливе, не заражая воды в бухте; покорнейше прошу телеграфировать ваше согласие¹.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 209. Телеграфный бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905— гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 104.

¹ Е. И. Алексеев ответил согласием на постройку склада. См. ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 210.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
О ПРИСЫЛКЕ В ПОРТ-АРТУР ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ,
ПОСТРОЕННОЙ НА БАЛТИЙСКОМ ЗАВОДЕ

№ 295

16 марта 1904 г.
Порт-Артур

Ввиду того что подводная лодка, построенная на Балтийском заводе, дала удовлетворительный результат, прошу ходатайства вашего высокопревосходительства о присылке ее в Порт-Артур собранной или разобранной.

Вице-адмирал *Макаров*Резолюция Е. И. Алексева: «Согласен¹».*Алексеев*

16 марта 1904 г.»

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 230. Разбор шифра.
Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг.
Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I,
вып. 2., стр. 105.

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О НАГРАЖДЕНИИ ЛИЧНОГО СОСТАВА
ЭСКАДРЕННЫХ БРОНЕНОСЦЕВ «РЕТВИЗАН» И «ПОБЕДА»
ЗА ОТЛИЧНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ СТРЕЛЬБЫ ПО НЕВИДИМОЙ
ЦЕЛИ

№ 56

17 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

9 марта неприятельский флот приблизился к Порт-Артuru и броненосцы «Фуджи» и «Яшима» бомбардировали крепость, рейды и город, стоя неподалеку от маяка Ляотешань. На огонь этих броненосцев отвечали броненосцы вверенного мне флота «Ретвизан» под командой капитана 1 ранга Щенсновича и «Победа» под командой капитана 1 ранга Зацаренного.

Несмотря на то, что неприятель находился от наших броненосцев на расстоянии до 81 кабельтова и не был виден с эскадры, стрельба наша была настолько меткой, что снаряды ложились близ неприятельских судов, а один из них попал в «Фуджи», что и заставило неприятеля прекратить бомбардировку.

Относя такой блестящий результат к умелой организации этой весьма трудной стрельбы, я считаю своим долгом отметить отличившихся: флагманского артиллериста капитана 2 ранга

¹ На запрос Е. И. Алексева Ф. К. Авелан ответил 20 марта 1904 г., что испытания лодки еще не закончены, а частично она даже разобрана «для работ по усовершенствованию» — см. ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 232, а также — Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 105.

Мякишева и старших артиллерийских офицеров: броненосца «Ретвизан» лейтенанта Кетлинского и броненосца «Победа» лейтенанта Любинского, организовавших эту стрельбу, также штурманских офицеров: броненосца «Ретвизан» лейтенанта Павлинова 2-го и броненосца «Победа» лейтенанта барона Шиллинга 2-го, содействовавших этому делу.

Также считаю отличившимися мичманов графа Келлера и Флейшера, находившихся при корректировании стрельбы.

По представлению начальства, именем государя императора, одиннадцать нижних чинов, поименованных ниже сего в списке, награждены знаком отличия военного ордена 4 степени.

Эскадренного броненосца «Ретвизан»:

гальванер[ный] кварт[ирмейстер] Сергей Мякишев,

комендор Иван Кислица,

» Василий Мясников,

сигнальщик Николай Гуров,

» Петр Михеев.

Эскадренного броненосца «Победа»:

старший комендор Михаил Носков,

комендор Аким Толмачев,

» Степан Шкурка,

старший гальванер Осип Колбин,

сигнальный квартирм[ейстер] Максим Кузьмин.

Машин[ный] кварт[ирмейстер] 2 ст. Квант[унского] экипажа

Александр Потапов, и. д. сигнальщика на наблюдательном посту.

О вышеизложенном с удовольствием объявляю по вверенному мне флоту.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 1, л. 39. Типогр. экземпляр.

№ 364

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ВОЗМОЖНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ МИНОНОСЦЕВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

№ 317

17 марта 1904 г.
Порт-Артур

Представитель Невского завода инженер Гиппиус составил соображения, согласно которых корпуса имеемых в Кронштадте миноносцев типа «Циклон» можно перевезти в двух частях, положив боком каждую часть на две платформы пульмана, так придется вынуть только машины и котлы, остальное оставить, но в нижнем боку надо будет отнять несколько листов, корпус местами расклепать диагональными брусками. Гиппиус телеграфирует своей фирме. Прошу ваше высокопревосходительство

вновь возбудить вопрос о присылке миноносцев типа «Циклон» и просить управляющего Морским министерством выслушать объяснения Невского завода по сему предмету.

Вице-адмирал *Макаров*

Резолюция Е. И. Алексеева: «Согласен. Телеграфировать управляющему М[орским] м[инистерством].

17 марта 1904 г.»

Алексеев

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 36. Телеграфный
бланк.

№ 365

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА ОБ ОРГАНИЗАЦИИ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ОГНЯ ЭСКАДРЫ ПРИ ПРИБЛИЖЕНИИ ЯПОНСКИХ КОРАБЛЕЙ

№ 43

18 марта 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

1) При приближении неприятельских кораблей к Порт-Артуру или к ближайшим к нему бухтам побережья в тех случаях, когда флот будет находиться в это время на внутреннем рейде и в Восточном бассейне, броненосцы по моему сигналу: «Броненосцам принять бой на якоре» открывают по неприятелю перекидной огонь из 12- и 10-дюймовых башенных орудий.

2) Для достижения возможно лучших результатов перекидной стрельбы с броненосцев все пространство у Квантунского полуострова разбито на квадраты, обозначенные соответственно цифрами и буквами.

3) Для этой же цели по моему приказанию в настоящее время организованы наблюдательные станции, имеющие необходимый личный состав и снабженные для наблюдений соответствующими инструментами. Таковые станции имеются: на мысе Ляотешань, в бухте Голубиной, на Золотой горе и на Крестовой батарее № 19. Первые две станции соединены непосредственно телефонами с броненосцем «Ретвизан», а последние две — с броненосцем «Петропавловск», причем станция на батарее № 19 соединена через Золотую гору.

4) Если неприятель будет находиться в районе наблюдения станций в Голубиной бухте, но вне района станции на мысе Ляотешань, то все сведения о движении неприятеля, о его положении и данные корректирования стрельбы сообщаются первой станцией по телефону на броненосец «Ретвизан», который и сообщает эти сведения сигналами, как это будет указано ниже.

5) То же самое и относительно станции на мысе Ляотешань, если неприятель будет находиться в районе наблюдения этой станции, но вне района станции в Голубиной бухте.

6) Если неприятель будет одновременно находиться в районе наблюдений обеих упомянутых выше станций, то каждая из них сообщает свои наблюдения на броненосец «Ретвизан». Если в этом случае броненосец получит от станций не вполне тождественные между собой указания о положении неприятеля относительно квадратов, то броненосцу предоставляется право указать сигналом наиболее вероятный квадрат, к которому неприятель подходит, основываясь как на полученных сведениях, так и на сведениях, которые получались раньше. При получении не вполне одинаковых данных корректирования от той или другой станции для указания сигналом этих данных следует руководствоваться подобными же соображениями.

7) Если неприятель будет находиться в районе наблюдения станции на Золотой горе и вне района станции на мысе Ляотешань, то все сведения о положении неприятеля, равно как и данные корректирования стрельбы, сообщаются соответствующими сигналами с Золотой горы.

8) Если неприятель будет находиться в районе наблюдения станции на Золотой горе, то все сведения передаются этой станцией на Золотую гору, на которой и будут подниматься соответствующие сигналы.

9) Если неприятель будет находиться одновременно в районе наблюдения станции на мысе Ляотешань и станции на Золотой горе, то сведения, получаемые броненосцем «Ретвизан» с первой из этих станций, сообщаемые им сигналами, относятся к броненосцам, стоящим на внутреннем рейде. Сигналы же, поднимаемые на Золотой горе, в этом случае относятся лишь до броненосцев, стоящих в бассейне.

10) Если неприятель будет находиться одновременно в районе наблюдения станции на Золотой горе и станции на Крестовой батарее, то последняя сообщает свои данные о положении неприятеля, а также данные о корректировании стрельбы — на станцию Золотой горы, которая, соображаясь со своими наблюдениями, поднимает соответствующие сигналы.

11) При соблюдении указанных выше условий сигналы, поднимаемые на станции Золотой горы, во всех случаях будут относиться до броненосцев, стоящих в бассейне. Эти же сигналы относятся до броненосцев, стоящих на внутреннем рейде, лишь в том случае, когда на броненосце «Ретвизан» сигналов не будет.

12) Броненосцы, стоящие на внутреннем рейде, обстреливают пространство от Голубиной бухты до пеленга на Электрический утес. Броненосцы, стоящие в бассейне, обстреливают пространство от пеленга на входной маяк до бухты Тахэ.

13) На каждом броненосце должны иметься таблицы со всеми данными для стрельбы по тем квадратам, по которым броненосец может стрелять в указанных выше районах, в зависимости от дальности и тех возвышенностей на берегу, которые находятся на пути полета снарядов.

14) При приближении неприятеля в районе наблюдательной станции последняя, как только к тому явится возможность, сообщает по телефону в соответствующий пункт, как это указано выше, тот квадрат, к которому неприятель подходит (станция на Золотой горе непосредственно показывает этот квадрат сигналом), приблизительно с таким расчетом, чтобы от момента сообщения об этом до момента прихода неприятеля на указанный квадрат прошло бы около 3—5 минут. Как только неприятель подойдет к стороне указанного квадрата, станция тотчас же сообщает об этом и затем дает непрерывные сведения о дальнейшем движении неприятеля, руководствуясь изложенным выше.

15) При корректировании со станции стрельбы броненосцев следует иметь в виду относительное положение стреляющих броненосцев, неприятеля и самой станции.

16) Сигналопроизводство с броненосца «Ретвизан» и со станции на Золотой горе для указания квадратов и данных корректирования стрельбы производится таким образом: квадрат, к которому неприятель подходит, показывается сочетанием буквенных и числовых флагов, поднятых на одном фале до половины. При входе неприятеля в квадрат сигнал поднимается до места и держится так до тех пор, пока неприятель в нем находится. При выходе неприятеля из указанного квадрата сигнал спускается совсем или, если нужно ожидать возвращения неприятеля в тот же квадрат, приспускается до половины. Данные корректирования стрельбы сообщаются флагами: Д — перелет, Б — недолет, П — право и Л — лево. В соединении с числовыми флагами — кабельтовы.

17) Порядок ведения стрельбы такой: по моему сигналу: «Броненосцам принять бой на якоре», броненосец «Пересвет» закидывает на швартовах корму на ближайшую бочку вправо, а броненосец «Победа» свой нос влево. На всех броненосцах поверяется тем или иным путем положение своей диаметральной плоскости. Полученная разница в направлении диаметральной плоскости в этот момент и тем, которое принято в таблицах, вводится как поправка при наведении орудий в квадраты. 12- и 10-дюймовые орудия заряжаются боевыми зарядами и чугунными снаряженными снарядами. Когда сигнал о квадрате на броненосце «Ретвизан» или на станции Золотой горы будет поднят до половины, то все броненосцы, могущие стрелять по этому квадрату, наводят свои башенные орудия на этот квадрат. В момент подъема сигнала о квадрате до места броненосцы стреляют из одного орудия каждой башни. Как только на броненосце «Ретвизан» или на Золотой горе будет поднят корректирующий сигнал, установка вторых орудий башен исправляется этими данными, и по спуске корректирующего сигнала броненосцы стреляют из вторых орудий. Первые орудия в это время заряжаются вновь и т. д. Сигнал, корректирующий стрельбу, держится 2—3 минуты.

18) Броненосец «Ретвизан» и станция на Золотой горе сигналы о квадратах начинают поднимать не ранее моего сигнала о принятии боя на якорю.

Вице-адмирал С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 4, лл. 40—41. Ротаторн. экземпляр. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 193—197 (дата дана неверно — 15 марта).

№ 366

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О НЕОБХОДИМОСТИ ИЗДАНИЯ ЕГО КНИГИ «РАССУЖДЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ МОРСКОЙ ТАКТИКИ»¹

№ 322

18 марта 1904 г.
Порт-Артур

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

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 59. Копия. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 26.

№ 367

РАПОРТ С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О СТОЛКНОВЕНИИ ЭСКАДРЕННЫХ БРОНЕНОСЦЕВ «ПЕРЕСВЕТ» И «СЕВАСТОПОЛЬ»

№ 414

19 марта 1904 г.
Порт-Артур

13 марта в 9 час. 28 мин. утра недалеко от островов Мяодзо произошло столкновение эскадренных броненосцев «Пересвет» и «Севастополь» при следующих, как выяснилось из произведенного по моему приказанию следствия, условиях.

Броненосцы шли в кильватерной колонне в следующем порядке: «Петропавловск» под моим флагом, «Полтава», «Севастополь», «Пересвет» под флагом контр-адмирала князя Ухтом-

¹ См. документ № 305 и комментарий к нему.

ского, и «Победа». Сигналом было указано, что адмирал имеет 60 оборотов, и хотя на флагманском корабле строго наблюдали за соблюдением числа оборотов и действительно таковые держали, тем не менее как на «Севастополе», так и на «Пересвете» для изменения своего места в строе постоянно изменяли ход в пределах от 40 до 80 оборотов.

В 9 час. 20 мин. я поднял сигнал: «Имею 40 оборотов», со спуском которого на всех судах должны были уменьшить ход до 40 оборотов.

Дальнейшее видно из следующего заключения следственной комиссии:

«1904 года марта 14-го дня следственная комиссия, назначенная командующим флотом в Тихом океане по делу о столкновении эскадренных броненосцев «Севастополь» и «Пересвет», рассмотрев следственное производство, нашла, что вышеупомянутое столкновение произошло при следующих обстоятельствах: 13 марта броненосец «Пересвет» с 8 час. 50 мин. имел до 9 час. утра 85 оборотов. С 9 час. до 9 час. 20 мин. 70 оборотов, т. е. броненосец имел ход до $13\frac{1}{3}$ узлов; таким образом, ход был несоизмерен с расстоянием до переднего мателота и с ходом адмирала — 60 оборотов, соответствующих [ходу] 12 узлов. В 9 час. 20 мин. адмирал поднял сигнал: «Имею 40 оборотов». До спуска сигнала на «Пересвете» уменьшили до 50 оборотов. В это время нос броненосца «Пересвет» находился на траверзе кормы броненосца «Севастополь» в расстоянии около $\frac{1}{2}$ кабельтова. На «Севастополе» перед столкновением была команда: «Полный ход вперед» и положено лево на борт. В момент первого удара было приказано остановить машину.

Рассмотрев эти обстоятельства, комиссия пришла к заключению, что незадолго до столкновения броненосец «Пересвет» растянул линию и, желая занять свое место, дал ход около 16 узлов. [«Пересвет»], нагоняя «Севастополь», не соразмерил своей энергии и начал уклоняться вправо, положив 10° лево, не имея возможности уклоняться влево, как требовалось по правилам. Отклонившись немного вправо, командир приказал: «Так держать»; при этом рулевой переложил право 7° , и броненосец, находясь на параллельном курсе в $\frac{1}{2}$ кабельтова от «Севастополя», тронулся влево, после чего столкновение стало неизбежным и приказание на «Пересвете»: «Лево на борт», «Полный задний ход средней и правой машинам» не могло уже устранить столкновение.

Переходя к обсуждению действий командиров упомянутых броненосцев, комиссия находит, что со стороны капитана 1 ранга Бойсмана не были приняты решительные меры к предотвращению столкновения. Нагоняя «Севастополь», по мнению комиссии, следовало уклониться броненосцу «Пересвет» гораздо более вправо и по миновании опасности столкновения занять свое место. Приказания, отданные перед столкновением, правильны, но были сделаны поздно.

Капитан 1 ранга Чернышев при приближении момента столкновения не мог принять мер для избежания столкновения. Положив лево на борт, он сделал ошибку, увеличивая тем угол удара. По мнению комиссии, следовало бы оставаться в неизменном положении и в крайнем случае положить право. Остановка машины была сделана правильно, так как этим избегалась порча винтов вследствие невозможности отклонить корму».

Взгляд мой на этот предмет изложен в следующей резолюции:

«Рассмотрев следственное дело о столкновении броненосцев «Севастополь» и «Пересвет» и заключение следственной комиссии, я пришел к убеждению, что командир броненосца «Пересвет» капитан 1 ранга Бойсман в момент сигнала о перемене хода шел со скоростью, превышающей эскадренный ход, а потому должен был предусмотреть, что одной перемены указанного сигналом числа оборотов будет недостаточно, и, следовательно, должен был принять более серьезные меры для сохранения своего места в строю.

Заметив засим сближение с броненосцем «Севастополь», он должен был значительно уклониться вправо, а не идти параллельно последнему в расстоянии около 50 сажен. При этом он должен был зорко следить, куда именно катится его корабль, и ни в каком случае не допускать, чтобы он сколько-нибудь тронулся влево; между тем из существа дела можно прийти к заключению, что броненосец катился влево и нос его силой струи должно было тянуть к броненосцу «Севастополь».

Командир броненосца «Севастополь» капитан 1 ранга Чернышев находился в боевой рубке, откуда он мог видеть положение заднего мателота; ему несколько раз докладывали, что броненосец «Пересвет» сближается с ним, но он вышел посмотреть лишь тогда, когда, по его показанию, столкновение уже было неизбежно; если бы он сделал это раньше, то, вероятно, положил бы право и уклонился бы несколько влево.

Увидав неизбежность столкновения, командир броненосца «Севастополь» положил лево на борт, тогда как ему следовало положить право на борт, чтобы уменьшить угол столкновения.

Угол столкновения оценивается некоторыми свидетелями в 20°, но не видно при этом, происходил ли этот угол оттого, что «Пересвет» сдвинулся влево, или оттого, что «Севастополь» сдвинулся вправо, и приходится предположить, что оба эти броненосца уклонились в нежелательную сторону.

Во время столкновения море было спокойно, погода ясная; эскадра находилась в ходу лишь несколько часов, следовательно, переутомления никакого быть не могло и осложнений никаких не имелось. Корабли шли в кильватерной колонне и должны были уменьшить ход с 60 оборотов до 40 по сигналу моему, который был на всех кораблях разобран и по получении ответа спущен. Так как все маневрирующие броненосцы имеют почти одно водозмещение, то со спуском сигнала, уменьшив указанным образом

ход, броненосцы при надлежащем управлении должны были остаться на совершенно тех же расстояниях, и столкновение произошло от неправильного управления кораблями, а посему, признавая командиров броненосцев «Севастополь» и «Пересвет» виновными в столкновении, я, однако, ввиду прежней службы капитанов 1 ранга Бойсмана и Чернышева, считаю возможным прекратить это дело дисциплинарным порядком (ст. 250-я кн. XVI, 10-я кн. XVII и 54-я кн. X Св[ода] мор[ских] пост[ановлений]) и объявляю обоим вышеназванным штаб-офицерам строгий выговор.

Вместе с сим, имея в виду военное время и нежелательность объявлять к общему сведению недостатки управления кораблями нашего флота, нахожу необходимым приказ по сему предмету издать без подробного обозначения мотивов».

Хотя я ограничился объявлением строгого выговора обоим командирам, тем не менее, разобрав подробно дело, я убедился, что капитан 1 ранга Чернышев не может в настоящих условиях командовать броненосцем, а потому вместо него назначен капитан 2 ранга фон Эссен, а вместо последнего капитан 2 ранга Шульц 1-й¹.

Вице-адмирал С. Макаров
И. д. начальника Штаба контр-адмирал Молас

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, лл. 234—237. Подлинник. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I. вып. 2., стр. 95—98.

№ 368

ПРИКАЗ С. О. МАКАРОВА О МЕРАХ ПО СОХРАНЕНИЮ ЗДОРОВЬЯ МАТРОСОВ

№ 75

25 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

Для сохранения здоровья нижних чинов команд судов вверенного мне флота предписываю начальникам отрядов организовать военные прогулки на берегу с ружьями и по возможности музыкой, не менее одного раза в неделю. Кроме того, высылать команды на строевые учения на набережную, также не менее одного раза в неделю. Гулять увольнять небольшими партиями с расчетом, чтобы каждый был на берегу не менее одного раза в месяц, не исключая и тех, кому отпуск на берег воспрещен.

Вице-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 1, л. 52. Типогр. экземпляр.

¹ Произведенная Макаровым смена командиров судов Е. И. Алексеевым не была утверждена. Ему было предложено подобрать вместо капитана 2 ранга Эссена другую кандидатуру (см. ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 239; см. также документ № 373).

№ 369

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
О СОЗДАНИИ ПРОТИВОМИННОЙ ОБОРОНЫ У ПОРТ-АРТУРА¹

№ 390

25 марта 1904 г.
Порт-Артур

Пароход «Бари» вчера прибыл из Дальнего. Полагаю завтра его утопить и организовую минную оборону.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 254. Разбор шифра.
Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг.
Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I,
вып. 2., стр. 109.

№ 370

ОТНОШЕНИЕ С. О. МАКАРОВА Р. И. КОНДРАТЕНКО
ОБ УСТАНОВКЕ И ПРИВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ МИННОГО
ЗАГРАЖДЕНИЯ НА РЕЙДЕ ПОРТ-АРТУРА

№ 577

25 марта 1904 г.

По моему мнению, ток от мин должен быть всегда замкнут, чтобы в случае если подойдет незамеченной подводная лодка, то чтобы она взорвалась.

Вообще это правило желательно выработать совместно, но в общем полагаю возможным придерживаться следующих правил:
Ток следует размыкать:

- а) во время шторма со стороны моря или большой зыби, когда при малой воде мина может качаться;
- б) когда вся эскадра или одно судно выходит или входит, или случайно свое судно будет находиться возле мин;
- в) когда ночью, после опознательного знака, ожидается вход своих миноносцев или судов;
- г) в тумане, если ожидается свое судно.

Распоряжение об этом может даваться от Штаба, но желательно инициатива в этом деле офицера, наблюдающего за минным заграждением, и ему надо предоставить право размыкать ток, когда это он признает необходимым, с тем, чтобы о сделанном распоряжении он доносил бы в Штаб командующего флотом по телефону. Будет полезно заградить от «Хайлара»² до берега, на 50 сажен от бона, или поставить три линии, как было решено сегодня.

Вице-адмирал *Макаров*

Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 116.

¹ Для заграждения входа на внутренний рейд Порт-Артура решено было затопить несколько судов. Пароход «Эдуард Бари» был одним из них.

² То есть от затопленного парохода «Хайлар».

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ
О НЕЖЕЛАТЕЛЬНОСТИ ПРИСУТСТВИЯ СУДОВ, ЗАФРАХТОВАННЫХ
ИНОСТРАННЫМИ КОРРЕСПОНДЕНТАМИ, ВБЛИЗИ ПОРТ-АРТУРА

№ 392

25 марта 1904 г.
Порт-Артур

Вчера 24 марта «Баян» на меридиане Кепа, в двенадцати милях от него, встретил английский пароход «Хаймун», зафрахтованный корреспондентом «Times». При осмотре оказалось на пароходе шестнадцать англичан, 39 китайцев, один японец. Пароход имеет беспроволочный телеграф, у аппарата которого найдена телеграмма Фразеру в Вэйхайвэй следующего содержания: «We are about to be boarded by russians, unless you hear from us about three hours, inform «Times», London Lockhart and captain HMS «Leviathan» — James»¹. На вопрос офицера, зачем пароход тут держался, так далеко от берега, что едва его видел, получен ответ, что подошел бы ближе, но боялся минных заграждений. Пароход, весьма похожий на «Хаймун», с беспроволочным телеграфом был замечен «Баяном» 13 марта у Мяодао. 12 марта к югу от [Порт]-Артура был миноносцем опрошен пароход «Chefoo—Hamburg» под германским флагом с корреспондентом «Daily Mail». По документам пароход должен был следовать из Чифу в Америку, между тем находился у [Порт]-Артура и потом пошел на Вест. Нахожу, что присутствие корреспондентов, держащихся на горизонте близ [Порт]-Артура в таком удалении, что никаких известий для газет собрать они не могут, есть действие подозрительное, которое может быть объяснено только намерением дать командующему неприятельским флотом сведения о всех выходах судов нашего флота, причем неприятель не рискует своими крейсерами. Полагал бы необходимым опротестовать действия корреспондентов, которые, держась у самого [Порт]-Артура, наблюдают за всеми нашими передвижениями, и считать беспроволочные телеграммы подходящими под пункт «г» статьи пятой нашей декларации о контрабанде или же [считать] допустимым организовать посылку подобным же образом французских или иной дружественной нации корреспондентов: одного к островам Эллиот, другого к Пиньянгу и к эскадре, [тогда] мы можем все время иметь сведения о передвижениях японских судов в северной части Корейского залива.

Виде-адмирал Макаров

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 250. Телеграфный
бланк. Оpubл.: Русско-японская война 1904—
1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III,
кн. I, вып. 2..., стр. 110—111.

¹ «Мы находимся почти борт о борт с русскими, если вы от нас ничего не услышите по прошествии 3-х часов — сообщите «Таймс» Лондон — Локаргу и капитану корабля «Левифан» — Джемс» (перевод с английского).

ПИСЬМО С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ О СНАБЖЕНИИ ПОРТ-АРТУРА КАМЕННЫМ УГЛЕМ

№ 112

26 марта 1904 г.
Порт-Артур
Секретно

Милостивый государь Федор Карлович.

С этим письмом к вашему превосходительству явится М. А. Гинсбург, едущий в Петербург. Он вам известен так же, как и мне, своими добросовестными поставками для нашего флота как в мирное время, так и во время наших затруднений.

Я предложил ему организовать доставку угля в Порт-Артур на нейтральных пароходах теперь же. Мне представлялось возможным, чтобы пароход был адресован в Таку или иной порт в Желтом море, но чтобы, проходя Порт-Артур и видя, что здесь неприятеля нет, он вошел сюда. Гинсбург ответил, что на все его предложения сделать таким образом командиры отказывались. Очевидно, дело это сложное. Мне предлагали из Шанхая поставить уголь с условием, что я отвечаю за пароход. Не зная людей, нельзя им доверяться в такой мере. Командир получит деньги от нас, сговорится с японцами и, передав им пароход, получит вторые деньги от них. Риск должен быть от предпринимателя, в противном случае никаких гарантий не будет. Мне кажется, что М. А. Гинсбург может в Европе лучше договориться с некоторыми фирмами, ехать же ему самому в Шанхай совершенно невозможно, ибо его чересчур хорошо знают.

Если Гинсбург будет в Европе, то переговоры ему удобнее вести с Морским министерством, а потому настоящим письмом я прошу ваше превосходительство оказать ваше содействие к снабжению Порт-Артура и Владивостока кардифским углем. Я дал г. Гинсбургу шифр, которым он будет извещать меня о времени прибытия пароходов.

В случае Порт-Артур будет отрезан, придется снабжать его не только углем, но и всякими другими припасами, и М. А. Гинсбург знает лучше, чем кто-либо, что именно нам нужно.

Прошу принять уверение в совершенном моем уважении и преданности.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 80, л. 65. Копия.

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Ф. К. АВЕЛАНУ
О ПРОТИВОДЕЙСТВИИ, ОКАЗЫВАЕМОМ ЕМУ Е. И. АЛЕКСЕЕВЫМ
В НАЗНАЧЕНИИ КОМАНДИРОВ КОРАБЛЕЙ

№ 399

26 марта 1904 г.
Порт-Артур

Телеграфировал заместнику, что на должность командира «Цесаревича» я избрал капитана 2 ранга Васильева, на что он мне ответил, что представляет Эбергарда и Васильева командирами «Севастополя» и «Цесаревича», чем будет отменен мой приказ о назначении Эссена командующим «Севастополем» и Шульца командиром «Новика», а [в] Петербурге отмена моих распоряжений ставит меня в совершенно невозможные условия, а потому настоятельно требую назначения Васильева командиром «Цесаревича» и нахожу, что Эбергард не может командовать кораблем в военное время¹.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, л. 141. Копия разбора шифра.

ИЗ ЦИРКУЛЯРА ШТАБА КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ В ТИХОМ
ОКЕАНЕ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ КОМАНДАМ
МИНОНОСЦЕВ

№ 140

26 марта 1904 г.
Рейд Порт-Артур

В отношении медицинской помощи командам миноносцев, высылаемых в море самостоятельно без больших судов на более или менее отдаленное расстояние от [Порт-]Артура, Штаб по прика-

¹ Одновременно С. О. Макаров направил Е. И. Алексею телеграмму следующего содержания: «Представление Эбергарда поведет к отмене моего приказа о назначении Эссена командующим броненосцем «Севастополь», а Шульца — командиром крейсера «Новик», после чего мое дальнейшее пребывание в настоящей должности сделается невозможным, а потому в случае, ваше высокопревосходительство, настаиваете на отмене моего приказа и пожелаете Эбергарда, который не может командовать кораблем в военное время, то прошу о моем отчислении, ибо в такой обстановке я не в силах исполнить возложенное на меня его величеством поручение» (ЦГАВМФ, ф. 469, д. 120, л. 134.). После чего Алексеев уже не настаивал на своем, но возбудил вопрос об ограничении прав командующего флотом и соответствующем этому изменении статей о главнокомандующем и командующем флотом Морского устава, чего ему и удалось добиться, правда, уже после гибели С. О. Макарова. См. ЦГАВМФ, ф. 469, д. 76, лл. 117, 119, 120, 122, а также Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел. III, кн. I, вып. 2., стр. 112—115.

занию командующего флотом предлагает принять к руководству следующее: перед выходом миноносцев в море на них командируются фельдшера или санитары...¹

Кроме того, с парохода «Монголия» будут высылаться от 2-х до 4-х студентов-медиков (охотников) в распоряжение начальников отрядов миноносцев, которые распределяют их по своим судам сообразно действительной надобности.

О предстоящем миноносцам походе суда будут оповещаться сигналом: «Послать фельдшера на миноносец» или служебной запиской не менее как за час до съемки с якоря.

И. д. начальника Штаба контр-адмирал *Мола* 2-й

ЦГАВМФ, ф. 524, д. 5, л. 49. Типогр. экземпляр.

№ 375

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О СРОЧНОЙ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ ДЛЯ ФЛОТА В ПОРТ-АРТУР

№ 452

29 марта 1904 г.

Если существует хоть малейшая вероятность, что [Порт]-Артур будет отрезан, то прошу распоряжения срочно теперь же направить все морские грузы в П[орт]-Артур, дав хотя четыре поезда, что составляет вопрос одних суток. Без этого мероприятия флот будет поставлен в критическое положение, ибо грузы, высланные два месяца назад, едва прошли Иркутск, и не видно, когда дойдут к нам. О последующем прошу не отказать уведомлением.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 260. Копия. Оpubл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 35.

№ 376

ТЕЛЕГРАММА С. О. МАКАРОВА Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ВЫХОДЕ ПОРТ-АРТУРСКОЙ ЭСКАДРЫ В МОРЕ

№ 459

30 марта 1904 г.
Порт-Артур

29 марта со всеми судами выходил в море, никого не встретил. Подняли два трупа матросов со «Стережущего». Подробности донесу. Броненосец «Севастополь» с погнутым винтом от-

¹ Опушен список миноносцев с обозначением, на какие миноносцы с каких кораблей назначаются фельдшера и санитары.

стает. Кессон для перемены лопастей будет готов через три дня, тогда приступим к этой работе.

Вице-адмирал *Макаров*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 36, л. 264. Разбор шифра.
Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг.
Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I,
вып. 2., стр. 117.

№ 377

ТЕЛЕГРАММА МЛАДШЕГО ФЛАГМАНА ФЛОТА В ТИХОМ ОКЕАНЕ КОНТР-АДМИРАЛА П. П. УХТОМСКОГО Е. И. АЛЕКСЕЕВУ О ГИБЕЛИ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «ПЕТРОПАВЛОВСК»

№ 1

31 марта 1904 г.
Ташичао

В десятом часу во время маневрирования эскадры на Порт-Артурском рейде в виду неприятельского флота броненосец «Петропавловск» под флагом командующего флотом со взрывом взлетел на воздух; через две минуты броненосец потонул. Погибли командующий флотом, начальник Штаба, большинство офицеров и команды. Великий князь Кирилл Владимирович, командир [броненосца] Яковлев, лейтенанты Унковский, Дукельский, Иениш, мичманы Владимир Шмидт, Шлиппе, 52 матроса спасены шлюпками. Подобраны тела капитана 2 ранга Васильева, мичманов Акимова, Бурачка, доктора Волковича. Из числа миноносцев, высланных вчера на ночную экспедицию, миноносец «Страшный», за ненастной погодой отделившись от отряда, при возвращении в [Порт]-Артур был окружен четырьмя неприятельскими миноносцами и в бою с ними погиб в 6 час. 30 мин. утра. Спасены 5 человек. После гибели «Петропавловска» временно вступил в исполнение обязанностей командующего флотом. При перестроении эскадры в строй кильватера на линию входного створа, наиболее обследованного и протраленного, броненосец «Победа» получил взрыв мины в середину правого борта, [как] полагают, от поставленной ночью японцами мины или от мины с подводной лодки. Броненосец, имея крен, самостоятельно вошел [в] гавань, залиты водой две угольных ямы, убитых и раненых нет.

Контр-адмирал князь *Ухтомский*

ЦГАВМФ, ф. 469, д. 67, л. 14. Разбор шифра.
Опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг.
Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I,
вып. 2., стр. 139.

ТЕЛЕГРАММА Е. И. АЛЕКСЕЕВА НИКОЛАЮ II О ГИБЕЛИ
С. О. МАКАРОВА

№ 3298

31 марта 1904 г

На основании только что полученной телеграммы от генерал-лейтенанта Стесселя с великим прискорбием всеподданнейше доношу вашему императорскому величеству, что с новой тяжелой потерей Тихоокеанский флот утратил в лице вице-адмирала Макарова своего славного и опытного боевого начальника, погибшего вместе с флагманским броненосцем «Петропавловск».

Генерал-адъютант *Алексеев*

ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26631, л. 142. Копия на телеграфном бланке.

ИЗ ЗАПИСОК ОФИЦЕРА КРЕЙСЕРА «АСКОЛЬД» МИЧМАНА
В. И. МЕДВЕДЕВА О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА
В ПОРТ-АРТУРЕ

1904 г.

...Но самое интересное, бесспорно, слух о назначении вице-адмирала Макарова командующим флотом; разбираются все за и против, но, бесспорно, все симпатии на стороне Макарова, забыты старые счеты, вспоминают одно хорошее и единогласно решают, что лучшего выбора нельзя было сделать: он и флотоводец, он и администратор — все, что требуется от адмирала, а Макаров своим ясным умом мог бы найти выход в нашем тяжелом положении и своей громадной энергией воодушевить всех и заставить работать. Разбирали, кого он выбрал помощником, где поднимет флаг, что предпримет. Словом, все ждали его с нетерпением: желание делать и предпринять что-нибудь для улучшения положения, безусловно, было, но не находилось руководителя, тем более, что Старк заболел и никуда из каюты не выходил.

...Наконец, получено точное известие, 24 февраля приезжает адмирал Макаров и поднимает флаг на «Аскольде». Все были рады, что наконец-то исполнилось желание всего флота: командовать будет Макаров, который успел приобрести как бы ореол военного гения, на него надеялись, ждали если не чудес, то по крайней мере осмысленных шагов, удачных комбинаций, а главное, энергии, в которой замечался большой недостаток. Утром 24-го адмирал с вокзала прямо приехал на «Аскольд», который был избран флагманским кораблем командующего флотом, как бы в подтверждение мнения адмирала о достоинствах безбронных кораблей.

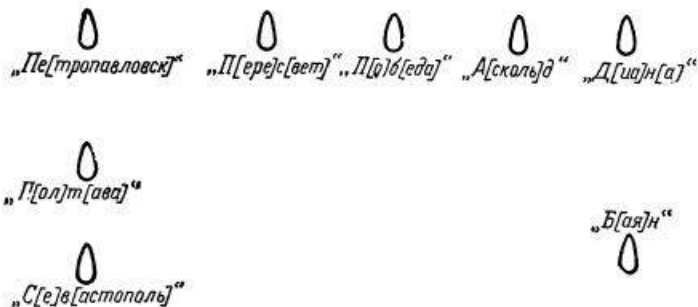
Адмирал, обойдя крейсер, приказал пробить боевую тревогу, и, когда люди стали у своих пушек, он подходил и расспрашивал всех комендоров о стрельбе, о попадании, о прошедших повреждениях, о поломках; затем осматривал очень подробно наши пробоины, интересовался осколками снарядов. По окончании осмотра был отслужен молебен, а затем поднят флаг командующего. При этой церемонии все обнажили головы и перекрестились, было заметно, что для каждого из нас этот флаг символизировал все наши надежды и сулил более светлое будущее.

Не дожидаясь окончания официальных визитов, адмирал отправился на поврежденные корабли «Ретвизан», «Цесаревич», «Палладу», устроил им всесторонний осмотр, благодарил офицеров и команду за сохранение хотя и поврежденных кораблей.

В 2 часа дня «Ретвизан», буксируемый дюжиной портовых катеров, наконец тронулся с места и медленно двинулся на внутренний рейд. Картина была торжественна: на всех судах команда во фронте, кричат «ура», играет музыка, все веселы, настроение по-праздничному, да и есть от чего: приехал Макаров и «Ретвизан» снят с мели. На месте броненосца чернеет остов одного из брандеров, выскочивший у Маячной горы и невидимый из гавани за корпусом «Ретвизана». В тот же день на месте «Ретвизана» был поставлен «Гиляк», могущий отчасти заменить его благодаря своей артиллерии: поставлен он был борт о борт с японским брандером, на который были заведены швартовы.

...С приездом Макарова флот должен был воспрянуть от того грустного угнетенного состояния, в котором адмирал Старк передал его преемнику. Итак, эскадра вышла на рейд. Адмирал еще с вечера перенес флаг на «Петропавловск». По-видимому, он признал ошибочность своего мнения о преимуществе безбронных судов. Что хорошо в теории, не всегда удачно на практике. Такие картонные корабли непригодны для командующего флотом, так как стальной снаряд может уничтожить 6-дм боевую рубку, оставив эскадру без головы.

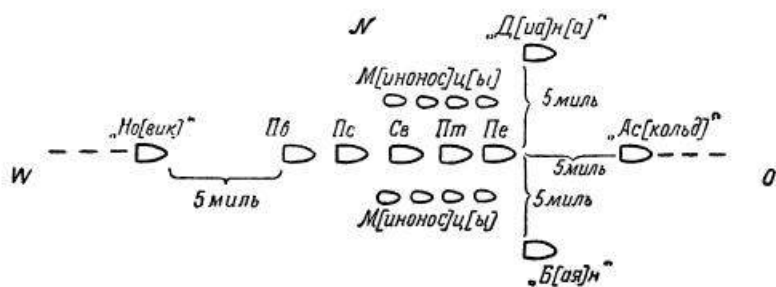
Диспозиция судов на рейде П[орт-]Артура



Когда все были уже на рейде, был выстроен боевой строй эскадры, радикально отличавшийся от прежнего: суда были расположены входящим углом, в вершине которого находился «Петропавловск», остальные же располагались, как показано в диспозиции, причем «Баян» предполагалось поставить по диагонали от адмирала.

Достоинство этого строя видно при нападении неприятеля; если б даже и не было возможности сняться с якоря, можно было принимать бой, так как вся артиллерия могла действовать, при минных атаках нельзя было пускать мины наудачу с большого расстояния, как это было 26 января, а пришлось бы целить, подходя близко. Съемка с якоря была облегчена чрезвычайно, т. к. строй кильватера, который Макаров считал единственным подходящим для боя строем, выстраивался сам по себе.

Расположение эскадры на ходу



[Пб-„Победа“, Пс-„Пересвет“, Св-„Севастополь“, Пт-„Полтава“, Пе-„Петропавловск“]

8

Около 10 часов снялись с якоря и пошли сначала на S, затем повернули на O, по пути упражнялись в эволюциях (см. расположение эскадры на ходу).

Адмирал остался очень недоволен эволюциями, да и трудно было быть довольным; наши командиры, не имея практики, разучились управлять судами. Зато казне барыш, она сэкономила несколько тысяч, не принимая во внимание, что продолжительный резерв всего флота — его гибель. Кстати о резерве: дня за 2 до начала войны адмирал Алексеев получил приказание озаботиться распределением судов в резерв, причем вместо 7 обычных месяцев плавания, плавать предложено было 5 месяцев. Но начальство оказалось изумительно недовольным: вместо того, чтобы готовиться ко всяким случайностям ввиду такого острого положения дел, оно заблагорассудило начать экономить. Время выбрано было удачно.

К вечеру мы вошли в гавань, прекратили пары.

Адмирал, желая на практике испробовать то, что в теории он считал удачным, занялся вопросом о непотопляемости на судах, для чего приказано было тщательно осмотреть целость переборок, горловин, дверей; немедленно приготовить модели судов с точно исполненными отсеками; с этими моделями должны были быть произведены опыты для выяснения опасных крена и дифферента, необходимых мер предосторожности, средств к спасению корабля. Все это было целесообразно и необходимо. Тотчас по окончании бомбардировки приступлено было к изобретению способа отвечать неприятелю на его стрельбу. Для этого весь рейд был разбит на квадраты, обозначенные по ординате буквами, а по абсциссе цифрами. Неприятель, придя на квадрат, тотчас же пеленговался с двух точек Золотой горы. Определенный квадрат показывался сигналом на суда. С судов же по компасу должны были направлять стрельбу, которая корректировалась по телефону.

Проект этой стрельбы принадлежит Макарову и Меллеру, которого он привез с собой как человека замечательного своими познаниями по артиллерии и выдающемуся уму. 28-го «Амур» под прикрытием «Баяна» и миноносцев вышел в море. У Ляотешана, на том месте, где ходили и стреляли японцы, поставлено было минное заграждение в расстоянии от берега максимум 3 мили и минимум 1 миля, по ломаной линии.

Спасибо японцам: они показали нам то, что прозевали инженеры. А нам то и неведомо было, что можно стрелять через горы: успокоились тем, что нам их не видно, полагая, что за горой мы в безопасности. За мертвым углом у Ляотешана последовал такой же в Тахэ, в Голубиной, Луизе и т. д. Всюду оказывались прорехи, всюду нас могли отрезать и запереть, и взять штурмом и бомбардировкой и т. д. Пессимистически относятся к сухопутной обороне [Порт-]Артура, по-видимому, ожидая нечаянных находок, вроде сделанных на морском фронте. Где же та непреступная твердыня (sic! — как пишут в газетах), о которой вкривь и вкось толковали наши артурские досужие писаки и чесали языки и хвастали инженеры — строители батарей, но путно строившие великолепные дачи и дома. Бетон оказался ниже всяких критик: от сильного нажатия он осыпался; оказывалось, что воронка, получившаяся от попавшего снаряда в бетоне и песке, была одинакова. От Куропаткина приезжал в [Порт-]Артур полк[овник] Кнорринг, хороший знакомый «Аскольда». Он вел генералу для образца кусок бетона, оторванный собственноручно на бруствере одной из батарей. Я видел бетонные кладки в Либаве: там это представляло твердую, как камень, компактную, одноцветную белую массу. Здесь же бетон большей частью походил на прессованную труху, в состав которой входило все, что попадалось под руку; цемент был скверного качества; вместо щебня употреблялась галька, что противно всякой науке. Есть о чем призадуматься. В придачу ко всему, Владивосток оказался сплошь окруженным мертвыми углами.

Ежедневно адмирал Макаров посещал поврежденные суда, печатает приказы, замечательные своей целесообразностью и знанием требований войны. На эскадре подъем духа. Хотя и жаждут известия о потерях противника и особого желания сразиться с вдвое сильнеешим противником не заметно, но все уверены, что адмиралом главным образом управляет здравый смысл. Все спокойны и ждут в уверенности, что удобного момента он не пропустит, но в то же время эскадру подвергать опасности быть уничтоженной не будет. Японец давно не показывался, вследствие чего жизнь [Порт-]Артура течет мирным путем. Каждый вечер высылаются в цепь сторожевые суда, дежурят миноносцы, светят прожектора,— все начеку, дабы по сигналу открыть огонь в случае приближения неприятеля...

Приятно смотреть, как эскадра выходит и входит в гавань. Прежде для выхода эскадры требовалось суток двое, теперь же 2 часа. Миноносцы без посторонней помощи входят полным ходом в бассейн, в несколько минут швартовятся. Задержки по времени для разводки паров на судах с водотрубными котлами нет. Задерживают только «Полтава» и подобные ей, но Макаров и здесь ускорил разводку, устроив особые трубки для прогревания воды в котлах, где нет гидрокинетров. Пар проводится от действующего котла ко всем остальным, что очень ускоряет дело...

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 142, лл. 6, 9—10, 17—20, 22. Копия.

№ 380

ИЗ ЗАПИСОК ОФИЦЕРА ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «ПЕРЕСВЕТ» ЛЕЙТЕНАНТА М. М. РИМСКОГО-КОРСАКОВА О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА В ПОРТ-АРТУРЕ

[1904 г.]

...24 февраля 1904 г.

Утром приехал вице-адмирал Макаров и около 10 час. утра поднял флаг командующего флотом на «Аскольде» Мы все утро были начеку, ожидая, что, может быть, он придет; в 11 час. на «Аскольде» подняли «отдых» и команде дали обедать, как вдруг в 11¹/₄ на внутреннем рейде показался катер под флагом командующего флотом. Я как раз был на вахте, на всех судах всполошились, команду и офицеров поставили во фронт. Макаров на катере прошел вдоль линии судов, здоровался с командами и вслед за катером командира порта пришел к S берегу, где, кажется, намечено место, чтобы вырыть временный док. Скоро он вернулся обратно на «Аскольд».

У «Ретвизана» было заметно, что качали все утро, около 1 часа дня его начали разворачивать, а затем он тронулся, и его потащили за корму в гавань. Он двигался очень медленно, но

все-таки подвигался, и к 3 часам его благополучно ввели на внутренний рейд и поставили около нас. Все корабли, мимо которых он проходил, кричали ему от души «ура», адмирал Макаров поднял ему «особенное удовольствие». «Ретвизан» тащили со всем его хозяйством, как кто-то сказал; у кессона тащились землесос и с ним рядом «Силач», затем с левого же борта две баржи, шлюпки, катера. С кормы его тащили 5 буксирных пароходов, имея в кормю большой пароход тонн в 200; с носа было 4 буксира. «Ретвизан» все-таки был значительно погружен носом, так как на сей раз воду из кессона откачали не досуха, а лишь настолько, чтобы чуть нос всплыл; землесос и «Силач» все время продолжали качать. Вообще вся картина, когда его буксировали, была величественная — раненого, большого гиганта осторожно, медленно вели.

Вскоре после того как «Ретвизан» установили на бочки, на него приехал командующий и подробно его осматривал.

Наш командир получил приказание приготовить к затоплению на рейде коммерческие пароходы, как это предполагалось раньше, и, взяв старшего механика, мичмана и человек 25 машинной команды с ломами, топорами, зубилами и т. д., отправился с барказом и паровым катером на внешний рейд, где стоят эти два несчастных парохода.

Уже после 5 часов командующий окончил осмотр «Ретвизана» и на своем катере прошел на внешний рейд, очевидно, осмотреть место, где предполагалось топить пароходы...

27 февраля.

В 6 часу утра вышли на рейд тотчас после «Аскольда» и «Баяна». Вслед за нами вышли «Петропавловск», «Полтава», «Победа» и в исходе 7 часа «Севастополь», 8 миноносцев, «Диана», «Новик», «Гайдамак» и «Всадник». Флаг командующего оказался поднятым на «Петропавловске», а флаг Старка был спущен совсем. На «Баяне» был флаг Лощинского. Все стали сначала на якорь. Тотчас по выходе «Севастополя» был сделан сигнал: «Сняться с якоря всем вдруг»; стали сниматься и подняли уже якорь на место, как было приказано отдать якоря. Кажется, «Баян» дал знать, что заметил на рейде мину. Были к адмиралу потребованы мичманы и было приказано осмотреть на шлюпках кругом, а, если можно, потралить. «Гайдамак» и «Всадник» трэлили, кажется, по створным знакам входа в гавань. Сам командующий ездил на катере, кажется, к «Баяну» или «Гайдамаку» и «Всаднику» и затем в 10 часу вернулся на «Петропавловск». Скоро был поднят сигнал: «Сняться с якоря всем вдруг». «Диане» было приказано идти вперед, строго придерживаясь створа; эскадре тоже было приказано строго придерживаться створа, и мы самым малым ходом тронулись так: «Петропавловск», «Полтава», «Севастополь», «Пересвет», «Победа», потом крейсера. Пройдя так самым малым ходом до

параллели Ляотешана, прибавили ходу. Адмирал взял курс примерно на Ost, и занялись эволюциями. Миноносец «Грозовой» еще с рейда попросился в гавань, потому что у него текли котлы, и попросился в гавань и миноносец «Расторопный», у которого было что-то неладно в машине, и по его второму сигналу адмирал его отпустил.

Занимаясь эволюциями, мы шли примерно на Ost. «Баян» держался к S от эскадры и несколько впереди, «Аскольд» и «Диана» также к N, а «Новик» сзади..

Вскоре мы продолжали эволюции, вернулись назад, причем вошли на рейд к 4 час., идя строго по створу малым ходом.

Полная вода должна быть в 6 час., тотчас в бассейн вошли «Полтава», «Севастополь», «Диана», потом мы, причем мы несколько замешкались, за что нам был сделан реприманд¹, за нами вошли «Победа», «Баян», «Аскольд» и «Петропавловск», причем последние вошли часов уже в 7, или даже в начале 8-го.

Неприятеля в море совершенно не видели.

28 февраля.

Утром нас разворачивали портовые барказы носом к выходу, потому что вчера вечером мы ошвартовались, как вошли, не разворачиваясь.

Часа в 4 «Амур» и «Баян» вышли в море. «Амур» вернулся через час или 1½ и поднял сигнал: «Поручение исполнено», на что командующий флотом ответил: «Амуру», контр-адмиралу Лощинскому, адмирал изъявляет свое удовольствие». Предполагают, что «Амур» ходил ставить минную банку к S от Ляотешана, откуда бомбардировали нас японцы. «Баян» ходил далеко в море и вернулся в 7 часу, вероятно, он неприятеля не видал в море. Очевидцы говорят (армейские офицеры, ходившие 26-го на Ляотешан), что при бомбардировке 26-го японцы становились там на якорь; сначала стреляли два корабля, стоя на якоре, а остальные держались мористее и будто корректировали их стрельбу; потом эти два корабля ушли и их место заняли три других, также ставших на якорь. При бомбардировке 26-го один снаряд попал в «Севастополь» под левую кормовую 6-дм башню, довольно близко от ватерлинии. Серьезных повреждений этот снаряд, по-видимому, не сделал, так как 27-го «Севастополь» выходил с нами в море, причем было видно, что у него заделана пробоина. «Севастополь» стоял левым бортом у S стенки Восточного бассейна, и снаряд попал, значит, между его бортом и стенкой бассейна; как это случилось, я понять не могу. На Ляотешане строят батарею, и работы подвигаются быстро вперед. Вероятно, через 3—4 дня будет готова. Там будут 6-дм пушки. Батарея эта совершенно необходима. Я думаю, что для японцев это будет сюрприз...

¹ Выговор (франц.).

4 марта.

Все спокойно, неприятеля нет. По слухам (от лейтенанта Непенина), в Шанхае после боя 27 января японцы были поражены меткостью и выдержанностью нашего огня; в броненосец «Шикишима» попало будто бы до 20 снарядов большого калибра. С начала войны у японцев будто бы убыло уже до 2000 человек убитыми и ранеными. После обеда у нашего адмирала было собрание артиллерийских офицеров с броненосцев, стоявших в бассейне, и обсуждали вопрос о стрельбе по квадратам по невидимой цели в случае повторения бомбардировки. Такая стрельба вполне возможна, но необходимо организовать сигнальные станции и сообщение с ними. К «Цесаревичу» подводят кессон, пока его только затопляют. К «Ретвизану» подводят деревянный пластырь, но он, кажется, не приходится — мал. «Ретвизан» сильно погружен носом, корма вылезает. Щенснович (командир «Ретвизана») получил Георгия...

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 121, лл. 31—32, 36—38, 40. Копия.

№ 381

ИЗ ЗАПИСОК КОМАНДИРА МИНОНОСЦА «РАСТОРОПНЫЙ»
ЛЕЙТЕНАНТА В. И. ЛЕПКО О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА
В ПОРТ-АРТУРЕ

[1904 г.]

...Мы опять попали в дежурство и как, сейчас расскажу. В 8 час. утра прибыл из [Порт-]Артура адмирал Макаров. Как лихорадочно вдруг все работы зашевелились от долгой спячки, в какой они до сих пор обретались. И можно себе представить общий восторг, когда вдруг «Ретвизан», почти месяц стоявший, грузно уткнув свой нос в грунт прохода, вдруг, понатужившись, всплыл и, струнувшись со своего места, пошел в Западный бассейн. Перед самым обедом ко мне на миноносец пришел Гинтер, наш заведующий, и обратился ко мне с такими словами: «Адмирал Макаров требует сегодня к себе двух самых храбрых командиров моего отряда и в свое распоряжение два исправных миноносца. Как ваш миноносец... исправен?... Может ли он выйти в море?» — «Конечно, могу, есть кое-какие исправления, но я их закончу и могу выйти в 4 часа». «Вот видите, нужны миноносцы, так, значит, пойдете вы и «Смелый» (на нем капитан 2 ранга Шульц)»...

В 4 часа мы с Шульцем предстали перед адмиралом Макаровым. Справившись у меня, давно ли я команду миноносцем, адмирал обратился к Шульцу, как к старшему, выйти на ночь в крейсерство в море, отыскать неприятеля, его атаковать, а мне стать в проходе в дежурство в распоряжение «Отважного», ставшего вместо «Ретвизана». Отпуская Шульца, адмирал спрашивал

его, как он считает лучше идти, одному или вдвоем, и при этом тут же добавил, что одному ходить лучше. Шульц поспешил с ним согласиться и таким образом подвел некоторых командиров, которые его анафемски ругают. Я же, в сущности, никогда кроме помехи от совместного плавания с другим миноносцем не видывал, а потому ничего не имею против одиночного плавания, лишь бы машина не сдала...

5 марта, Восточный бассейн.

Адмирал Макаров собрал у себя командиров миноносцев для выяснения, наконец, вопроса о постоянной неисправности миноносцев, и, боже мой, как слабы оказались некоторые из командиров и как умно и дельно говорил адмирал Макаров. Меня удивляет, как во многих своих взглядах я оказался тождественным с Макаровым. Мне странно было слышать, как он высказывал то, что я тоже давно уже высказал. Некоторые из мер, которые он предложил командирам, уже мною давно приняты. В заключение адмирал сказал, что теперь наступает благоприятное время для действий миноносцев и он ждет командиров, которые придут и скажут, что готовы идти туда, куда он их пошлет, а что теперь предлагает командирам более ознакомиться с техникой их машин. (Именно требовал то, за что Порфишка¹ на меня обозлился и мне заявил, что со мной служить не может на том основании, что я всюду сую свой нос. Произошло это тогда, когда, заметив желание Порфиши во что бы то ни стало протянуть работы долее назначенного мною трехдневного срока работ у Невского завода, дабы не дать мне возможности снова идти по первому указу адмирала в море, я заглянул тогда сам в машину и добился окончания работ в срок. Кончилось это рапортом Вишнякова с просьбою его списать с миноносца по болезни.)

Обращаясь к командирам невыходивших миноносцев, адмирал предложил им изобрести способы к наибольшему сбережению пресной воды, запас которой, по словам механиков, всего-навсего на 15 часов, почему район действия этих миноносцев очень мал...

7 марта, Восточный бассейн.

Сегодня я был у адмирала и доложил ему, что готов к его услугам, т. е. пойду туда, куда он прикажет. Адмирал долго и отечески со мной говорил, спрашивал план, какой у меня составил для действия против японцев, и вместе со мной разобрал три задачи (три важные экспедиции) и предложил мне любую на выбор. Я сказал ему, что каждую из этих задач берусь исполнить, конечно, о результатах нельзя говорить, так как все зависит от случая, но что жду от него, т. е. от адмирала, указания задачи, так как он более меня осведомлен о положении вещей и ему лучше знать, какая из задач представляется наиболее важной. Адмирал после того познакомил меня в общих чертах с обстановкой и сказал, что для миноносцев открыто поле для дей-

¹ П. П. Вишняков — и. д. старшего судового механика миноносца «Расторопный».

ствий у группы островов Мяодо, Эллиотов и П...¹—С...¹. Наиболее важным он считает последнее. Я предложил адмиралу идти в Пинг-Янг. На результаты этой экспедиции адмирал возлагал большие надежды, и все существо мое загорелось желанием исполнить предстоящую славную задачу.

Русский казак на весь мир прославился своей лихостью и удачью, а миноносец ведь тот же лихой морской казак, и нужно, чтобы слава о русском миноносце была бы так же хороша, как и о казаке.

8 марта, в Восточном бассейне.

Я готовлюсь к походу. Меня собирают как родного. Мисников пришел проситься ко мне охотником. Другой мичман со «Сторожевого» пришел поделиться со своими планами, предполагая, что я пойду на Ялу, а он когда-то мечтал сам на своем миноносце пройти туда. Я еще никуда не ходил и только приготавливаю, а уже подъем духа у окружающих заметен, и все смотрят на меня с надеждой. Сегодня опять у адмирала было собрание командиров миноносцев, и снова адмирал вызывал охотников на рискованные экспедиции. Но охотников более никого не оказывается. Сначала, прощаясь, адмирал приказал мне сегодня вечером выходить, но потом вернулся и отложил мой выход до завтрашнего вечера, желая обдумать план небольшой демонстрации для отвлечения японцев в другую сторону, дабы я мог незаметно проскочить в море. Расставаясь со мной, адмирал крепко пожал мне руку и сказал, что он еще рассчитывает меня увидеть перед моим выходом в море. Уходя, я просил его разрешения поставить ко мне на миноносце пулеметы с «Цесаревича». «Да на что вам пулеметы? — обратился ко мне адмирал. — Ведь я посылаю вас не для сражения с миноносцами. Стрелять из пулеметов с результатом можно только на очень небольших расстояниях». «Ну что ж, ваше превосходительство, я и подойду, а главное, если пулеметы и не дадут каких-нибудь серьезных результатов, то моральное впечатление их громадное».

«Совершенно верно, ваше превосходительство, — поддержал меня полковник Ген[ерального] шт[аба] Агапеев, состоящий в штабе адмирала. — Моральное впечатление как стреляющих из пулемета, так и тех, в кого стреляют, значительно».

«Ну ладно, ставьте себе пулеметы», — махнул рукой адмирал.

Я побежал сообщить о разрешении адмирала начальнику Штаба Моласу. Главный техник подполковник Меллер (он мой товарищ), присланный в [Порт-]Артур специально для разных исправлений, особенно родственно меня снаряжает. Пулеметы им уже поставлены. Вся артиллерия им внимательно осмотрена...

Дня через три я пошел на «Петропавловск», и адмирал меня принял. Усадив меня в своем кабинете как родного, он спросил у меня, нет ли у меня каких-нибудь планов.

¹ Пропуск в документе.

«Никак нет, ваше превосходительство, я слишком мало знаком со всей настоящей военной обстановкой, чтоб предлагать свой план. Делая вызов, мне кажется, вы знали, на что вам нужны миноносцы, и я пришел только предложить себя для той задачи, какую вы мне дадите. А уж при решении задачи я применю и свою инициативу». Так я ответил адмиралу.

Он, по-видимому, остался мной доволен и предложил мне одну очень трудную, рискованную, но выполнимую и могущую дать богатые результаты [задачу].

По последним известиям японцы вели большой караван транспортов десантных войск к реке Пинг-Янг. Устье этой реки через Желтое море находится за 180 миль. Адмирал предложил мне эту задачу, и я ее принял. Выполнить ее он мне приказал так. Снявшись из [Порт]-Артура после заката, идти средним ходом до рассвета. С рассветом и днем не ходить, дабы не быть открытым неприятелем, а если завижу дымок на горизонте, потихоньку от него отходить. С закатом солнца потихоньку начать подвигаться к островам Пинг-Янга и, заметив дымки, уже их не терять и, как стемнеет, подкрасться и, произведя неожиданную атаку, утопить транспорт с войсками или какой-нибудь военный корабль. Сделав свое дело, я должен был идти назад в [Порт]-Артур. Задача была трудная, рискованная, но выполнимая и очень почетная.

«Так вот, сегодня в семь часов вечера и идите с богом», — сказал адмирал, меня отпуская. Я вышел, но сейчас же по приказанию адмирала был возвращен.

«Сегодня не выходите, завтра пойдете, мне нужно еще составить маленький план демонстративных выходов других миноносцев в другую сторону для отвлечения внимания неприятеля от вас, так до завтраго. Еще об этом поговорим...»¹

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 141, лл. 29, 31, 34—35, 37, 38, 40. Копия.

№ 382

ИЗ ЗАПИСОК ОФИЦЕРА ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «СЕВАСТОПОЛЬ» ЛЕЙТЕНАНТА В. Н. ЧЕРКАСОВА О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА В ПОРТ-АРТУРЕ

1904 г.

...24 февраля. Прибыл адмирал С. О. Макаров, сразу поднял дух во флоте, мы почувствовали себя сильнее японцев. Адмирал поднял свой флаг на «Аскольде», и мы боялись, что он будет

¹ Выход «Расторопного» в море оказался неудачным: он попал в полукольцо неприятельских миноносцев и был вынужден прорываться обратно в Порт-Артур, получив во время похода повреждения в механизмах. Подготовка к выполнению задания затянулась до гибели С. О. Макарова, а затем была оставлена и самая мысль об этом — см. ЦГАВМФ, ф. 763, д. 141, лл. 41 и сл.

придерживаться своей неудачной идеи о безбронных судах, но когда адмирал Старк уехал в Россию, то флаг был поднят на «Петропавловске». Макаров, впрочем, не стесняясь, подымал свой флаг и на «Новике», и на миноносце, когда выходил в море, и на сторожевой канонерке, когда наблюдал за проходом. Вышли знаменитые эволюционные приказы адмирала Макарова, в которых он высказал весь свой план предстоящего эскадренного боя и старался насколько возможно предусмотреть все возможные встречи в бою случаи, включая сюда и переход командования. Приказы эти были составлены им в вагоне на пути в [Порт]-Артур и все время дополнялись, изменялись. Если бы Макарову удалось дать эскадренный бой неприятелю, то, кроме безусловной победы, флот приобрел бы чудную тактику и свод эволюционных боевых сигналов...

27 февраля. Чтобы рассеять тяжелое впечатление от бомбардировки, Макаров вышел со всей эскадрой в море, производили эволюции, пробовали новые сигналы, все вышло хорошо, адмирал остался доволен. Вся эскадра одновременно в одну воду вышла утром, и вечером все вошли благополучно...

5 марта. (Письмо). Адмирал Макаров усиленно проявляет свою деятельность и хорошо готовит эскадру к бою. Его приказы прекрасны и хорошо написаны. Они вполне соответствуют данному положению. Если все командиры проникнутся его идеями и точно и толково будут выполнять намеченный им план, то, мне кажется, что с наличным числом кораблей мы свободно побьем не только японский, но и соединенный англо-японский флот, если только англичане вздумают сюда впутаться. Я лично Макарова раньше недолюбливал за его «безбронные суда», — но это, вероятно, была лишь пустая выдумка, теперь же, когда ему придется на броненосной эскадре иметь дело с броненосной же эскадрой, его выдумки отпали в сторону, и он занялся действительно делом. Представьте себе мое удовольствие, когда вчера в приказе о ведении боя я прочел все то, что я давно уже передумал, из-за чего имел отчаянные споры, особенно на «Пересвете». Я считал это чрезвычайно важным и долго ждал этого приказа, боясь, что вдруг Макаров начнет дурить и ставить на карту все для оправдания своих идей. С каждым его приказом подымается доверие к нему, а вместе с тем подымается и уверенность в своих силах и победе. Он не делает таких страшных секретов, какие были при Старке, он советуется со всеми, бывает везде и не отдает приказания, не объяснивши его назначения. Конечно, было бы в 10 раз лучше, если бы он был назначен до войны, но что же поделаешь. Я думаю, что через 2—3 недели он вполне сживется и будет держать эскадру в своих руках, и тогда — горе япошкам.

6 марта. (Письмо). Макаров сегодня научил механиков разводить пары в 40 минут и довольно удачно.

7 марта. Я выходил в море на миноносце «Страшный» пробовать артиллерию. (Письмо). Сегодня вышел приказ Макарова

о нанесенных нами повреждениях 27 января на японских судах: повреждены 5 броненосцев, 5 броненосных крейсеров, один небольшой крейсер и утоплено 2 крейсера 2-го класса.

8 марта. (Письмо). Говорят, что с 12 марта будет трехдневная бомбардировка, потом десант, а на 16 марта японцы пригласили представителей всех держав на обед в Порт-Артуре. Мы им во всяком случае приготовим хорошую закуску, да и обед, я полагаю, будет недурен.

Миноносцы наши теперь очень мало выходят в море, их берегут, а потому неисправных почти нет...

14 марта... Конечно, такая наглая бомбардировка, как 26 февраля, уже немыслима, потому что у нас везде установлены батареи, все семь броненосцев будут отвечать на их огонь, и кроме того, как я уже и писал, Макаров не признает малой воды, во всякую воду мы выходим на рейд. На разводку паров требуется только 40 минут, следовательно, пока первого будут выводить буксиры, все успеют поднять пары и выйти, следовательно, в любой момент с рассвета до спуска флага мы можем выйти на рейд, а флота нашего япошки страшно боятся и сейчас же удирают. Ночная бомбардировка немыслима, пока у нас есть минный флот. Значит, лишь только они покажутся на горизонте (а с Золотой горы 25 миль), мы сейчас же выйдем и едва ли позволим им повторить 26 февраля. Но не бомбардировка пугает меня, а то неопределенное положение, в котором мы находимся, мы не знаем, что они предпримут, а сами же мы начнем искать боя не раньше того, как починятся «Цесаревич» и «Ретвизан»...

28 марта. ...В Восточном бассейне адм[ирал] Макаров обратил внимание на старый, еще китайский док для миноносцев. Его откачали, он почти исправен, но короток для новых миноносцев. Начали удлинять его.

«Паллада» почти готова, если понадобится — ее хоть сейчас выпустят из дока, а так выпустят 5 апреля. На «Цесаревиче» кессон хорошо держится и работы идут успешно. «Ретвизан» стоит еще с пластырем, воду откачали, работа идет пока внутри, новый кессон уже готов, и завтра его заведут на место поверх пластыря, после чего пластырь снимут...

29 марта. В 7 часов утра совершенно неожиданно был разбужен вызовом всех наверх с якоря сниматься. Японцы еще не показывались, зачем и куда идем, не знаю, но верим в Макарова и идем смело. Проходя по рейду, наглядно убедились, что никакому брандеру не подойти к проходу...

31 марта. ...Ночь с 30-го на 31-е. Адмирал Макаров усиленно ждет японских брандеров, на ночь были посланы в море три миноносца, потом еще один. Адмирал Макаров на ночь перенес свой флаг на «Диану», стоящую в проходе. Все эти дни адмирал страшно много работал, а по ночам не спал, ожидая брандеров. В эту ночь, однако, силы, видимо, стали ему изменять его умоляли побереечь себя и лечь отдохнуть хоть на несколько

часов, но он не пожелал, но вскоре одетый, сидя, начал дремать. Его не хотели беспокоить, но в это время на рейде появилось что-то подозрительное: какой-то миноносец показался вдали в луче прожектора, но никуда не двигался. Доложили адмиралу, но тот ответил, что это, вероятно, один из наших, и снова задремал. Вскоре около первого миноносца обнаружили второй, о чем также доложили адмиралу, но тот, ответив: «Знаю, это наши», на том успокоился. Миноносцы, постояв еще не особенно долго на этом месте, вскоре удалились и о них совершенно забыли. Вспомнили об них только тогда, когда разбирали причины взрывов наших судов и тогда только поняли, что миноносцы были не наши и что они ставили мины, почему так долго и стояли на одном месте...

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 120, лл. 9, 13об.—15, 20,
23. Копия.

№ 383

ИЗ ДНЕВНИКА ОФИЦЕРА ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «ПОЛТАВА» МИЧМАНА И. И. РЕНГАРТЕНА О ГИБЕЛИ «ПЕТРОПАВЛОВСКА» И С. О. МАКАРОВА

31 марта 1904 г.

В 6 час. утра я проснулся и узнал следующее: осмотрев Эллиот, наш минный отряд перед рассветом возвращался в [Порт]-Артур; в темноте отбившись от своих, миноносец «Страшный» оказался среди 4 японских, когда светало, подошло еще 2 японских броненосных крейсера, и произошел ожесточенный бой.

Командир Юрасовский был уничтожен первым же выстрелом, командование принял лейтенант Малеев, мичману Акинфиеву вырвало бок, он приказал уничтожить сигнальные книги, другой снаряд сорвал ему голову. Тут попавшим снарядом взорвало мину в аппарате, и миноносец стал тонуть. В это время из [Порт]-Артура вышел «Баян» и, вступив в бой, начал спасать команду «Страшного». Удалось снять только 4 чел[овек]. К японцам подошло еще 4 крейсера, и «Баян» дрался уже с 6-ю. «Страшный» утонул. Японцы отошли. Около 8 час. утра вышла наша эскадра. «Баян» телеграфировал: «Вижу японскую эскадру».

Когда из гавани вышли «Петропавловск» под флагом в[ице]-адм[ирала] Макарова, «Полтава», «Аскольд» и «Новик», против нас стояло 12 больших японских судов. Макаров, не дожидаясь остальных, пошел на японцев. «Баян» шел головным.

Расстояние быстро уменьшалось, скоро начался бой. Японцы сосредоточили огонь против «Баяна», снаряды ложились очень близко, но не попадали. Расстояние между нами было 27 кабельтовых.

Тем временем из гавани выходили «Пересвет», «Победа» и «Севастополь».

Японцы делали какой-то странный маневр. Расстояние увеличивалось, стрельба прекратилась.

Мы повернули и, соединившись с вышедшими только что из [Порт]-Артура тремя броненосцами, направились снова на неприятеля. Японцы пошли на О, мы склонились в ту же сторону. Главным шел теперь «Петропавловск». Вот он поднял сигнал: «Миноносцам идти в гавань».

Потом, будто в противоречие — боевой флаг. Все с радостью ожидали продолжения боя.

Но тут случилось что-то ужасное.

Вдруг впереди нас грянул страшный взрыв.

Я перегнулся через поручни у башни, и сердце у меня так и упало.

Этой ужасной картины я никогда в жизни не забуду.

Под правой скулой «Петропавловска» взорвалась мина, он сразу накренился и стал уходить носом в воду, над местом взрыва выкинуло громадное пламя и целую тучу дыма. После этого взрыва было слышно еще несколько, то взрывались котлы и зарядные отделения мин.

Палуба мгновенно была объята пламенем. Трубы и мачты сразу куда-то исчезли, корма выскочила из воды, винт левой машины заработал в воздухе, люди падали кучами, многие падали в винт, и их размалывало на наших глазах.

«Петропавловск» погружался быстро — через 2 минуты после взрыва его уже совершенно не было видно.

«Полтава», шедшая за флагманским броненосцем в момент взрыва, дала полный задний ход, и начали спускать шлюпки. Минут через 5 после исчезновения судна под водой к месту катастрофы уже подходили наш паровой катер с мичм[аном] Ломаном, катер с лейт[енантом] Рощаковским и вельбот с мичм[аном] Пчельниковым.

Тут происходило что-то ужасное, люди на наших глазах массами гибли, многие не успевали, не выдерживали. Со всех судов начали спускать шлюпки. Мы, кроме того, покидали в воду все дерево, буйки, пояса.

Среди команды началась паника, сдержать ее удавалось только крепким словом.

Я удивился, когда увидел плавающих людей, так как был уверен, что никто не спасется.

К месту взрыва подошел «Гайдамак» и миноносец. Шлюпки подбирали людей.

Тем временем с «Пересвета», где к[онтр]-адм[ирал] Ухтомский являлся заместителем командующего флотом, сделали сигнал: «Вступить в строй кильватера». Он направился в море, прогив японцев. Эти последние недвижно стояли на горизонте.

Все суда, кроме «Полтавы» и «Аскольда», довольно быстро собрались, мы же были заняты спасением людей и очень медленно приближались к остальным.

Вдруг раздались целые залпы с наших кораблей.

Я вскочил на свою башню и увидел, что все суда открыли огонь, между тем как японцев почти не было видно.

Вглядевшись, я заметил, что все стреляли почти в упор в воду.

Я, ничего не понимая, побежал на мостик; мне объяснили, что мы отражаем атаку подводных лодок, что, возможно, они причина гибели броненосца... Все только и думали, жив ли Макаров — это было самое важное.

Я побежал назад.

Вдруг опять взрыв — я ясно различил его мягкий раскатистый звук.

Глянул вперед — «Победа», сильно накренившись, идет полным ходом прямо в [Порт]-Артур. Это было уже слишком. За «Победой» пошли остальные.

Все были наверху и напряженно следили за водой, каждую минуту слышался крик: «Подводная лодка». Чья-то рука протягивалась к воде, и весь борт броненосца разряжался по какой-нибудь бочке или доске.

Никто не знал наверное — были ли действительно подводные лодки. Многим это чудилось. Мне тоже почудилась лодка, и я сделал из своей башни 4 выстрела, потом махнул рукой.

«Полтава» самым малым ходом ходила по одному месту, пока другие входили в гавань. Описать общее настроение нельзя. Мы были подавлены и огорчены до самой высокой степени.

Еще не было выяснено точно — кто спасся.

Мы до последней минуты надеялись, что Макаров жив, и нам так хотелось этого, что, когда вошли и стали во внутреннем рейде и кто-то сказал, что будто Макаров спасен и находится на «Гилляке», мы радостно закричали «ура». Но, к несчастью, это известие оказалось ложным.

На месте «Петропавловска» стала поврежденная «Победа».

Все бы мы перенесли легко, но гибель командующего — это уж слишком громадное несчастье. Мы теперь похожи на туловище умнейшего человека, которому отрубили голову...

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ БЫВШЕГО КОМАНДИРА ЭСКАДРЕННОГО
БРОНЕНОСЦА «РЕТВИЗАН» КОНТР-АДМИРАЛА Э. Н. ШЕНСНОВИЧА
О ПРИЧИНАХ ГИБЕЛИ «ПЕТРОПАВЛОВСКА» И
О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА В ПОРТ-АРТУРЕ

[После 1905 г.]

*Смерть вице-ад-
мирала Макарова.*

...Меня назначили председателем комиссии для производства расследования причин гибели «Петропавловска».

Расследование установило, что «Петропавловск» погиб от почти одновременного взрыва нескольких мин, поставленных ночью с 30 на 31 марта неприятелем на рейде Порт-Артура. Эта работа неприятеля была видна с дозорного крейсера «Диана», стоявшего в проходе; командир крейсера доложил адмиралу. Адмирал, бывший всю эту ночь на крейсере и спавший в каюте в кресле, не раздеваясь, вышел наверх и, сказав, что он не видит ничего, не разрешил не только стрелять, но и использовать прожектора, чтобы рассмотреть, что делается на рейде. Адмирал спустился вниз. Японцы продолжали работать. Командир, видя это, пошел опять к адмиралу просить дозволения открыть огонь. Адмирал снова вышел наверх, снова смотрел на указываемое место работы неприятеля, ничего не увидел и спустился вниз. Пока все это происходило на «Диане», неприятель сделал, что хотел, поставил несколько букетов мин и ушел.

Так показывали почти все свидетели с «Дианы».

Взрыв мины пришелся с правой стороны под отделением минного аппарата. Пироксилин в минах заграждения, лежавших в погребе около подводных минных аппаратов, детонировал, патронные погреба загорелись, и огонь стал распространяться по всему кораблю с поразительной силой.

Офицеры, бывшие в кают-компании, услышав взрыв, бросились наверх и в выходе кают-компании уже увидели желтые огненные языки горевшего пороха в таком количестве, какое не мог дать порох, быв-

ший вне погребов. Затем последовало несколько повторных взрывов.

Под «Петропавловском» взорвалось несколько мин вскоре одна за другой. Через две минуты корабль скрылся под водой, унеся с собой нашего незабвенного адмирала.

Указание на ряд повторных взрывов мин под «Петропавловском», а также на то, что установлено дознанием — на работу неприятеля на месте гибели «Петропавловска» ночью, накануне, указывает, что не может быть подозрения на появление подводных лодок около [Порт]-Артура, хотя у многих первое впечатление после взрыва было таково, что «Петропавловск» погиб от подводной лодки, и даже многие наши корабли, следовавшие за «Петропавловском», повернув в сторону после взрыва «Петропавловска» и следуя для исполнения сигнала младшего флагмана за «Пересветом», и многие, не вступив в кильватер этому кораблю, открыли огонь по воде, по плавающим на воде гильзам от патронов, выброшенных за борт, принимая и воду и гильзы за подводные лодки.

Впечатление о том, что подводные лодки были причиной гибели «Петропавловска», было настолько сильно, что через несколько дней одна из батарей открыла огонь по днищу опрокинутой части барказа с «Петропавловска», это днище всплыло и качалось на волне.

Комиссия в своем заключительном акте выразилась относительно подводных лодок, что, может быть, они и были на рейде, но что, во всяком случае, «Петропавловск» погиб от взрыва нескольких мин одновременно или следом одна за другой и уже взрыв пришелся под отделением подводного аппарата¹.

Потеря начальника, в которого все верили, произвела на весь [Порт]-Артурский флот неизгладимое впечатление. Прибытие

¹ Так в документе.

вице-адмирала Макарова 24 февраля всеми было встречено с восторгом. Он готовил флот, выходил не раз с флотом в море, производил маневры, убеждаясь умением кораблей маневрировать, и говорил, [что] как только «Ретвизан» и «Цесаревич» будут починены, [он] отнимет свободу действий у противника.

С гибелью адмирала Макарова невольно вспоминается вся тяжесть этой утраты. Мы потеряли начальника, в которого все верили. Здесь приведу некоторые примеры из деятельности адмирала Макарова в [Порт-]Артуре, которых я был свидетелем.

Адмирал не согласился ставить гальваноударные мины в море.

Адмирал был против установки мин в море в районе действия неприятельских судов. После бомбардировки 26 февраля обращался¹ к адмиралу с предложением установить мины заграждения в мертвых углах крепости. Адмирал отвечал, что он не может забрасывать рейд минами, так как это стеснит действия флота.

После того, как наши корабли (не помню, кто именно) выловили мину заграждения, поставленную неприятелем на нашем рейде, и тогда адмирал не соглашался ставить мины на пути неприятельских судов. Адмирал, видимо, предпочитал отгонять неприятеля артиллерией и миноносцами.

Деятельность миноносцев.

Несколько раз наши миноносцы выходили в море с разными целями и к югу, и к западу, и за Ляотешань, к северу от [Порт-]Артура в Печилийский залив. При адмирале Макарове погибло два миноносца, один с лейтенантом Сергеевым, другой с лейтенантом Юрасовским. Ни одного японского не погибло.

Японские миноносцы действовали так: сперва шли миноносцы, затем легкие крейсера, и миноносцы, в случае неудачи, отступали к крейсерам и нашим миноносцам приходилось уже сражаться с крейсерами, если они не в силах были бежать, быв ранее обстреляны миноносцами.

Мы не могли так действовать. У нас не было легких крейсеров. Один «Новик» был очень слаб против четырех японцев в

¹ Так в документе. Очевидно: «я обращался».

4000 тонн. Более тяжелые наши крейсера «Диана» и «Паллада» были негодны для этой цели. Их ход не превышал 16—17 узлов. Только «Баян» и «Аскольд» были бы пригодны, но жалко было ими рисковать. Они, наверно, много бы пострадали в борьбе с японскими крейсерами, которые всегда выходили вместе по 4—6 штук. «Баян» не раз был сильно обстрелян. Вся кормовая часть его была разрушена.

У нас недоставало легких быстроходных крейсеров, которые могли бы действовать одновременно с японскими.

Из 20 миноносцев могли действовать одновременно не более половины вследствие недостатка личного состава, быстро утомлявшегося в море, а также вследствие постоянных исправлений. Один только раз, 30 марта, было послано 14 миноносцев.

Таковы были средства, которыми обладал адмирал.

Наши миноносцы посылались попарно. Японские миноносцы ходили всегда по четыре вместе. Такие отряды из четырех миноносцев не могли быть обременительны для начальника отряда, да и при встрече с нашими парами миноносцев они всегда были сильнее.

Адмирал вызывал несколько раз инициативу командиров миноносцев для какого-либо действия. Не знаю, кому из командиров принадлежит честь какой-либо инициативы, которая была бы осуществлена, но знаю, что адмирал стремился всеми силами вызывать инициативу у командиров.

Лейтенант Рощаковский предложил вооружить моторный катер с «Ретвизана» минным аппаратом, 47-мм пушкой и покрыть его палубой для действия в море, получил согласие адмирала и исполнил это. Однако ему не суждено было пустить ко дну кого-либо из неприятельских кораблей. Даже не раз он поджидал на рейде неприятеля, но тот не подходил в эти ночи. Потом катер ходил в экспедицию на Дальний, ничего не сделал, выскочил на берег и погиб.

30 марта адмирал послал два отряда ми-

ноносцев к островам Эллиота для отыскания там противника и атаки. Миноносцы ночью вышли из [Порт-]Артура, ничего не нашли у Эллиота и на утро, когда возвращались, попали под обстрел неприятеля. Адмирал ночью сам находился на дежурном крейсере в проходе и, когда услышал в море стрельбу, устремился сам в море и погиб от мины, которую накануне ночью готовили японцы. Но адмирал этого не видел.

Высылая в море миноносцы, адмирал приказал им вернуться ночью в Дальний, но к [Порт-]Артуру не подходить.

Трудно предположить, чтобы адмирал ночью с 30 на 31 марта скрывал, что он видит миноносцы, которые видели другие, рядом с ним стоявшие на мостике «Дианы». Если же допустить, что адмирал видел миноносцы, то непонятно, почему адмирал этого не сказал тут же, что он опасается расстрелять свои же миноносцы, а потому и запрещает стрелять по судам, которые работали над постановкой мин в ночь на злополучное 31 марта.

Адмирал не позволял не только стрелять, но не позволял светить с «Дианы» фонарями, чтобы осветить противника.

Неужели адмирал принимал все то, что видели на «Диане», за наши миноносцы. Не допускаю этого...

Минное заграждение.

После прибытия вице-адмирала Макарова в [Порт-]Артур, после 26 февраля, были установлены мины заграждения сухопутного ведомства на проводниках от Лютин-рока до противоположного берега, севернее Белого Волка, не по прямому направлению, а с изломом, недалеко от прохода, оставленного для кораблей и отмеченного двумя небольшими вешками.

Это заграждение не предохраняло рейда от пароходов-заградителей. Пароход, взорванный миной заграждения, продолжал двигаться и затопляться, далеко пройдя линию минного заграждения.

Если имелось в виду оградить пространство рейда от затопления пароходов близ проходов на внутренний рейд, то следова-

ло выставлять мины дальше в море по крайней мере за несколько миль. Но будет ли при этом достигнут результат — это не проверено.

После прохода парохода-заградителя минеры долго хлопотали над приведением в порядок мин; несколько дней подряд их шлюпки работали у минного заграждения.

Следующий случай характеризует минное заграждение сухопутного ведомства, бывшее у [Порт-]Артура.

Одна из шлюпок минеров пошла для работ между минами заграждения, под ней взорвалась мина. Оказалось, что это была неприятельская мина, попавшая между нашими минами. Некоторые делали допущение, что эту мину принесло ветром или течением к [Порт-]Артуру, но потом, при вытравливании мин неприятеля ни одна из них не имела такого якоря, на котором можно было бы мину носить. Более вероятно, что это не единственная мина неприятеля, стоявшая между нашими минами, и что неприятель их поставил совершенно случайно в нашем заграждении.

Сухопутное минное заграждение еще раз доказало в [Порт-]Артуре свою непригодность, не сделав ничего полезного для защиты рейда и потребовав затраты и огромной энергии у минеров в [Порт-]Артуре на постановку мин и ...¹ заграждения.

Затопление пароходов.

После одной из атак пароходами-заградителями адмирал Макаров решил затопить на рейде два парохода из числа бывших в [Порт-]Артуре и принадлежавших частным компаниям. Эти пароходы были затоплены очень удачно и вместе с затопленными в разных частях рейда японскими пароходами-заградителями составили надежную защиту рейда от пароходов-заградителей и убежище от внезапного появления неприятельских миноносцев для потопления крейсеров, выставляемых в проход для наблюдения за действием неприятеля в море.

¹ Пропуск в документе.

Инструкция вице-адмирала Макарова.

Проходы, оставшиеся свободными между пароходами, были закрыты бонами из бревен.

Прибыв в [Порт-]Артур, вице-адмирал Макаров дал командирам инструкцию, составленную его превосходительством лично для маневрирования флотом. Там были введены сигналы, обозначенные одним флагом, что, конечно, давало большое [преимущество] в сигналопроизводстве.

Несколько раз адмирал выходил в море со всем флотом для маневрирования и, возвратившись в гавань, каждый раз собирал командиров для обсуждения сделанных промахов. К сожалению, будучи занят спасением «Ретвизана», я имел случай присутствовать только на последнем собрании, оставившем у меня впечатление, что адмирал был очень недоволен маневрами судов.

Это заседание было после маневрирования, едва не имевшего печальное последствие гибели одного из наших броненосцев. Столкнулись «Пересвет» с «Севастополем», «Пересвет» согнул себе кончик тарана — повреждение ничтожное, «Севастополь» согнул лопасть винта и должен был ее переменить.

На собрании командиров адмирал предложил сначала высказаться по поводу этого маневра командиру «Севастополя» капитану 1 ранга Чернышеву и, выслушав его объяснения, спросил таковые же объяснения капитана 1 ранга Бойсмана, командовавшего «Пересветом». Адмирал был очень сдержан, но, тем не менее, сказал: «С такими командирами мне приходится вступать в сражение» [и] замолчал. Молчание продолжалось несколько минут. Все молчали. Адмирал встал и ушел к себе в кабинет. Присутствовавшие с младшим флагманом вышли в каюту командира.

Вслед за тем адмирал потребовал к себе младшего флагмана контр-адмирала Ухтомского.

Чернышев был сменен, Бойсман остался командиром корабля младшего флагмана контр-адмирала Ухтомского.

Что адмирал думал — трудно сказать, к сожалению, [я] знал адмирала слишком мало, чтобы иметь возможность вывести какое-либо заключение из того, что слышал на заседании, но, во всяком случае, у меня осталось сильное впечатление, что «с такими командирами», какие были тогда, адмирал не мог считать эскадру готовой к бою. Это, впрочем, мое впечатление. Может быть, другие командиры выскажут какое-либо иное понятие об этом заседании.

Инструкция, составленная адмиралом, была очень ценной, и теперь, после боя 28 июля¹, стало ясно, насколько в ней было предусмотрено все боевое. Адмирал не успел вдохнуть морякам все истины, изложенные в инструкции. Он слишком мало командовал эскадрами.

Адмирал занимал береговую должность главного командира Кронштадтского порта и последнее время не плавал. Не знаю, применял ли адмирал инструкцию на практике. В этой инструкции было чрезвычайно ценным обозначение каждого наиболее важного сигнала одним флагом, чего в нашем своде нет.

Один из сигналов, указанных в инструкции, делаемый флагом «Ч», мог сыграть выдающуюся роль в бою 28 июля. Сигнал «Ч», поднятый на флагманском корабле, обозначал, что адмирал выходит из строя и приказывает следующему после себя в строю кораблю быть головным, вести боевую линию. Подними такой сигнал «Цесаревич» 28 июля, когда у него убило адмирала Витгефта, не произошло бы переполоха, тогда происшедшего, и «Ретвизан» повел бы линию. За ним последовал бы весь флот. «Ретвизан» не остался бы один, и мы не знаем, каков был бы результат боя. Адмирал Макаров, видимо, много работал и широко смотрел на дело боя, предусматривая необходимость выхода из строя го-

¹ Имеется в виду неудачная попытка Порт-Артурской эскадры под командованием Витгефта прорваться во Владивосток. В результате боя в Желтом море главные силы эскадры были окончательно заперты в Порт-Артуре, а японский флот обеспечил себе господство на море.

ловного корабля. Он установил сигнал, который одним флагом приказывал вести строй без каких-либо перестроений, всегда смешивающих боевую линию. Скученность кораблей всегда представляет наилучшую цель для неприятеля.

На последнем собрании командиров перед выходом в море под начальством контр-адмирала Витгефта инструкция была отвергнута всеми командирами, так как с ней никто не упражнялся. Поздно было учиться, когда надо было сражаться, и решено было следовать общей эволюционной книге, по которой за время плавания эскадры делались сигналы. Командиры, и я в том числе, не обратили внимания на важный сигнал, выраженный флагом «Ч», имевший критическое значение при конце боя 28 июля.

Командуй 28 июля эскадрой адмирал Макаров, не тем бы окончился бой...

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 101, лл. 42—51. Копия.

№ 385

ИЗ ЗАПИСОК ОФИЦЕРА ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «ПОЛТАВА» КАПИТАНА 2 РАНГА С. И. ЛУТОНИНА О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА В ПОРТ-АРТУРЕ

[После 1905 г.]

...24 февраля прибыл в [Порт-]Артур командующий флотом адмирал Макаров, и настроение на эскадре сразу же изменилось. Мы почувствовали, что конец сидеть в бассейнах, что адмирал перейдет к активным действиям. Прибытие нового начальника ознаменовалось удачным снятием с камней в проходе «Ретвизана», его повели и поставили в Западном бассейне под несмолкаемые крики «ура». Макаров сразу же посетил все свои суда, расспрашивал о бое 27-го, интересовался, как давались расстояния, расспрашивал комендоров, как они наводили пушки, одним словом, входил во все детали и, съезжая с «Полтавы», сказал офицерам и команде, что он надеется, [что] во всех делах команда «Полтавы» будет помнить славное имя нашей победы и будет достойна своего названия. Приветливое обращение адмирала, его мощная фигура, его прошлое — все настолько подняло дух личного состава, что мы спокойно стали смотреть на будущее и уверовали в успех.

Работа всюду закипела, кессоны для «Цесаревича» и «Ретвизана» строились с утроенной энергией; для миноносцев адмирал

решил использовать бывший китайский малый док, и начались работы по его уширению, а также адмирал приказал расширить ворота большого дока, чтобы вводить туда броненосцы. Рассмотрев карту прохода и смерив сам глубины, адмирал убедился, что вход и выход из [Порт-]Артура возможен почти все время; лишь за 2 часа до и 2 часа после малой воды нельзя выходить из бассейнов. Эскадра начала быстро выходить в море, и Макаров успевал выходить и входить в бассейн всей эскадрой в одну воду, о чем до него и думать не смели. Желая иметь всегда готовую к выходу эскадру, адмирал издал правила быстрого подъема паров, а во все время стоянки в бассейнах кочегарки были завешены брезентами, в котлах держалась горячая вода, расход же угля был самый ничтожный. Японцы было попробовали вторично бомбардировать [Порт-]Артур с моря, Макаров тотчас же повел эскадру в море, и едва лишь вышли из бассейна «Петропавловск» и «Полтава», как японцы перестали стрелять по бассейнам и отошли от [Порт-]Артура. Выход из бассейна во время перекидной стрельбы был очень труден и опасен, так как японцы сосредоточили весь свой огонь на проход. «Полтава» шла буквально среди всплесков 12-дюймовых вражеских снарядов, кругом все кипело от осколков, бомбы рвались то у правого, то у левого борта, но, к счастью, попаданий не было — мы благополучно проскочили на рейд. Выйдя в море с двумя броненосцами, адмирал любовался, как мимо него дефилировал в 100 кабельт[ов] весь японский броненосный флот.

Того не рискнул обрушиться на нас и ушел на О. 9 марта японцы вторично сделали попытку заградить проход, и попытка эта не удалась, хотя доблестный Хирос поставил свой пароход в самом проходе и, остался он жив, в 3 попытку, вероятно, проход был бы загорожен. Когда показались заградители, Макаров выслал в море миноносец, который вступил в бой с конвоирующими пароходы японскими миноносцами. Тем временем брандеры продолжали свой путь. Во время боя вестовой, желая что-то передать командиру, по пути на мостике упал на протянутый от свистка шкерт и дернул его и тем дал свисток. Заградители, услышав свисток, положили лево на борт и выкатили под Золотую гору в стороне от прохода. После оказалось, что у них был условный сигнал свисток. Тогда пароходы должны были круто свернуть вправо и взрываться, что они и сделали. Таким образом, случай нам помог и проход остался свободным. Паровой катер с «Полтавы» успел выпустить метательную мину и в один из заградителей — «Янки-Мару» до его посадки на берег, и командир катера мичман Ренгартен был награжден адмиралом Анной 4 ст. Также награжден был и мичман Леонтьев, бросившийся на втором катере в середину заградителей и открывший по ним стрельбу из 37-мм орудий и ружей. Я осматривал вторые заградители, и на них тоже, несмотря на адский по ним огонь, почти не было пробоины, кое-где виднелись дыры — видимо, артилле-

рия была бессильна остановить и затопить далеко в море заградителей. Чтобы обеспечить себе выход, адмирал решил защитить его своими затопленными пароходами, оставив узкий, извилистый выход; для этой цели вправо были затоплены огромные пароходы Китайской жел. дор. «Харбин» и «Хайлар», а влево затопили, предварительно загрузив трюмы камнями, «Шилку» и «Эдуард Бари». «Эдуард Бари» был нагружен командой «Полтавы».

С приездом адмирала наши миноносцы стали часто выходить по ночам в море, но благодаря тому, что командиры не знали берегов, а также и потому, что неевские миноносцы постоянно хромали, и мы потеряли, как я уже говорил, «Стерегающий». Погиб также один прекрасный миноносец французского типа «Внушительный», но уже по собственной вине. Он возвращался из ночного крейсерства в [Порт-]Артур и вблизи входа увидал, что два японских быстроходных крейсера хотят его отрезать от [Порт-]Артура. Другой, шедший с ним рядом наш миноносец дал полный ход и успел проскочить в бассейн, а «Внушительный» зачем-то повернул обратно и решил спастись в Голубиной бухте, где не было, кстати, ни одной батареи. Забравшись в Голубиную бухту, миноносец решил затопиться, что и сделал, а команду съезли на берег. Японские крейсера сначала прошли мимо, но, увидя, что впереди миноносца нет, решили осмотреть Голубиную бухту и, увидев его там, расстреляли. В один из ночных выходов наших миноносцев произошел удачный бой с японскими, причем лейтенант Карцов, командир «Властного», утопил миной японский миноносец. Миноносцы лейтенантов Карцова и Рихтера сильно были избиты, и «Полтава» посылала своих мастеровых чинить их повреждения. Дух на эскадре окреп, мы верили в адмирала и рвались с ним идти в море.

Макаров не ограничился отогнанием японских броненосцев, бомбардировавших [Порт-]Артур, он стал выводить эскадру в море на эволюции, и однажды мы отошли от [Порт-]Артура миль на 50, осмотрели группу о-вов Миао-Тао, где застали маленький японский пароход, и «Новик» его уничтожил, сняв предварительно команду. Выход эскадры в море сильно огорчил адмирала — броненосцы, простояв все время в резерве или на якорю, отвыкли маневрировать, и на спокойной воде с 10-узл[ового] хода «Севастополь» въехал в «Пересвет» при самом простом маневрировании. Все труды адмирала Скрыдлова пропали даром, это была не его эскадра, стройно маневрировавшая на 14-узловом ходе, а просто сборище кораблей. Адмирал, ознакомившись с правилами, действовавшими в эскадре адмирала Скрыдлова, вновь ввел их в жизнь и разработал подробно все детали эскадренного боя, указав главную целью сосредоточение огня всей эскадры на головном корабле неприятеля. Дистанции между кораблями были указаны самые короткие, строй являлся сплоченным в противовес японцам, державшимся в разомкнутом строе.

В один из выходов в море на рейде мы увидали плавающую

японскую мину. Тотчас Макаров организовал траление и всегда выходил, посылая вперед себя тралить «Гайдамак» и «Всадник». Для наблюдения за рейдом высылались по очереди крейсера, стоявшие под защитой затопленных пароходов с целью следить по ночам за действиями японцев, забрасывавших минами рейд. Пасху мы встретили очень тревожно. Почему-то явилась уверенность, что японцы обязательно атакуют нас в пасхальную ночь или опять пошлют заградители, рассчитывая, что мы заняты богослужением. Адмирал распорядился начать заутреню раньше и литургию не служить, дозор был усилен, но японцы не предприняли ничего и не тревожили нас еще дня два.

Макаров обратил внимание на слабость вооружения наших миноносцев, и на каждый миноносец было прибавлено или по пулемету или по автоматической 4-ств[ольной] пушке Норденфельдта; их сняли около 5 штук с японских заградителей. На миноносец «Страшный» Норденфельдт был установлен средствами «Полтавы», и она же снабдила патронами. Впоследствии эта пушка до конца стреляла на «Страшном» в смертном бою 31 марта. 30 марта адмирал выслал на разведки отряд в 8 миноносцев под ночь; инструкция им была дана не подходить близко к входу во время темноты и держаться вдали на рейде до рассвета. Миноносцы пошли и, так как практики ходить ночью в строю без огня не было, то скоро все они рассыпались, и «Страшный» остался один. Командир его Юрасовский берегов [Порт-]Артура не знал, не знал и японских миноносцев, он только что приехал из Петербурга. Отбившись от своих товарищей, он стал одиноко и, когда стало уже рассветать, увидел 4 миноносца, идущих из [Порт-]Артура. Юрасовский принял их за свои, не поднял давление пара, а шел себе 18-узловым ходом. Неприятель, подобравшись к «Страшному», открыл по нем огонь, и с первых же выстрелов Юрасовскому оторвало голову. В командование вступил лейтенант Малеев. Пары быстро подняли, ход доведен до полного, попадания пока были самые ничтожные, и все шансы склонялись за благополучный исход. Но участь «Страшного», видимо, была predetermined заранее. Почти одновременно японский снаряд попал в котлы, вывел половину их из действия, а другой угодил в минный аппарат, в которой вложена была мина. Произошел страшный взрыв, прислуга вся была перебита, механику Дмитриеву оторвало голову. Миноносец сразу сбавил ход, японцы окружили его и начали избиение. Молодой мичман Акинфиев с вырванным боком употребляет последние усилия уничтожить секретные сигнальные книги, вблизи шлепается снаряд и разрывает его на части, вся палуба завалена убитыми и ранеными, всюду потоки крови. Лейтенант Малеев с окровавленной головою лично управляет Норденфельдтом, сбивает трубу с одного японского миноносца, он ободряет команду, о спуске флага, о сдаче и помыслов ни у кого нет. «Страшный» весь избит, отовсюду льется в пробоины вода, он медленно погружается,

японцы сметают снарядами последнюю прислугу Норденфельдта. На помощь из [Порт-]Артура несется «Баян», но уже поздно, в воде лишь барахтаются оставшиеся в живых 5 человек его команды. Шлюпка спущена, люди подобраны, это все, что осталось из 4 офицеров и 58 матросов. В [Порт-]Артуре в эту ночь произошло следующее: адмирал лично отправился на сторожевой крейсер «Диана» и пробыл на нем на мостике до 2 часов ночи. На «Диане» видели, как по рейду ходили какие-то суда с огнем, адмирал лично видел это, и когда ему высказывали предположение, что ходят по рейду японцы и ставят мины, то Макаров стоял на своем, считая мелькающие огни за наши миноносцы, ожидающие рассвета для входа в гавань. Часть наших миноносцев в это время остановилась на якоре в бухте Тахэ в 7 милях от [Порт-]Артура, с батареи № 22 их видели, но почему-то не донесли адмиралу; ежедневно и он принимал ходящие по рейду суда за свои миноносцы. Какая роковая случайность. Вот еще одно наглядное доказательство [того], что оборона приморских крепостей должна быть обязательно в руках моряков, а не у сухопутных. Будь адмирал начальником крепости, разве могло бы случиться подобное роковое недоразумение. Макаров, который перед этим всегда выходил в море с тралами, в гибельный для нас день 31 марта, введенный в заблуждение, пошел без предосторожности, он предполагал, что рейд чист. «Петропавловск» стоял в Западном бассейне крайним к выходу, за ним была «Полтава», потом во второй линии стояли «Победа», «Пересвет», «Севастополь» был в Восточном бассейне. Лишь только донесся до нас шум выстрелов боя «Страшного» и виден был отдаленный столб пламени взрыва, адмирал поднял сигнал: «Флоту поднять пары, выйти в море». Быстро были подняты пары. «Петропавловск» лихо выскочил в проход, за ним вплотную идет «Полтава», подняв свой огромный шелковый флаг — дар полтавского дворянства, остальные броненосцы замешкались. Макаров их не ожидал — с двумя броненосцами, «Баяном» и крейсерами он полным ходом пошел навстречу броненосным японским крейсерам. Расстояние между ними сблизилось до 50 кабельтов. «Петропавловск» открыл огонь, за ним «Полтава». Крейсера дали полный ход и быстро ушли вне досягаемости наших выстрелов. Японский беспроволочный телеграф работает все время, вот мы разбираем их телеграммы: «саре — остановиться» — затем опять какое-то приказание. Мы преследуем все дальше и дальше крейсера, мы уже в 25 милях от [Порт-]Артура. На горизонте показываются дымки. Это навстречу идет нам Того со всем своим броненосным флотом. Погода была пасмурная — серые облака низко неслись над морем, юго-западный ветер разводит волну, вон уже и зайчики забегали. Макаров, видя огромное неравенство сил, поворачивает обратно, к нам присоединяются «Победа», «Пересвет», полным ходом мчимся мы к [Порт-]Артуру, Того преследует строем кильватера, его «Миказа» ясно вырисовы-

вался из-под горизонта. «Севастополь» застрял в проходе, виден только его нос. Намерение адмирала для нас ясно — заманить японцев ближе к [Порт-]Артуру аналогично 27 января, но Того не хочет сближения — он остановился в 100 кабельт[овых] и чего-то выжидает. «Петропавловск» разворачивается вправо. Я стою на мостике и наблюдаю всю картину. Вдруг из-под носа «Петропавловска» вылетает облако белого дыма, броненосец вздрогнул, в воздухе пронесся какой-то глухой гул. «Петропавловск» взорвался», — кричит сигнальщик. Вслед за первым взрывом раздается второй, высоко взлетает в воздух столб желтого дыма — это взорвались носовые зарядные погреба. Весь нос «Петропавловска» окутан дымом, мостик скрылся, видна только одна задняя труба. Командир «Полтавы» тотчас же вслед за первым взрывом стопорит машины, дает полный задний ход. «Полтава» медленно двигается вперед и останавливается в саженях в 50 от кормы «Петропавловска». Раздается третий взрыв, черное облако закутало гибнущий броненосец, нос «Петропавловска» ушел в воду, корма высоко поднялась, «Петропавловск» ложится на правый бок, весь руль его вылез наружу, левый винт оголен, медленно рассекает воздух и давит прыгающих в воду людей. На юте черно от них, на глаз там человек 300, кто прыгает в воду, кто в отчаянии бежит взад и вперед; вот корма еще больше легла, и вся эта людская масса сыплется за борт. Вслед за первым взрывом я начинаю спускать шлюпки, проклятые найтовы второпях не отдаются, их рубят топорами; вельбот, паровой катер и гребной на воде, мичмана Пчельников, Ломан, лейтенант Рошаковский спешат спасти гибнущую команду «Петропавловска». С «Полтавы» сброшено все, что может служить спасением тонущих, летят за борт круги, койки, доски от минных плотиков, пояса. Приливное течение и ветер разносят в разные стороны плавающих людей; кучки разбились, где один, где два, где пять борются с волнами за спасение своей жизни. Тяжело было смотреть, как гибли в воде спасшиеся от взрывов люди; оглушенные, попавшие в 4° тепла воду, бедняги быстро выбивались из сил и погружались на дно; наши три шлюпки спасли 38 человек, остальные 40 человек были спасены «Гайдамаком» и миноносцами; некоторые уже спасенные из воды умирали на шлюпках — сердце останавливалось. Так умер у нашего борта доктор Волкович и мичман Акимов. В воде плавает какая-то черная масса с вице-адмиральскими погонами, наш гребной катер спешит туда. Что это? адмирал? нет, адмирала нет, это плавает его тужурка. Шедший за нами «Пересвет» и «Победа» после первого взрыва кладут лево на борт, поворачивают назад, в лавань. Вдруг у борта «Победы» поднимается черный столб дыма, она ложится на бок и стремительно несется ко входу в бассейн. «Севастополь» успел уже развернуться и войти внутрь. На «Пересвете» сигнал: «Полтаве» остаться на месте. С «Победы», с «Пересвета»; с крейсеров вслед за взрывом «Победы» откры-

вается отчаянный огонь прямо в воду. 10-дм, 6-дм снаряды бурвят волны, рикошеты несутся через «Полтаву». Откуда-то пронеслось: «Мы атакованы подводными лодками». Теперь, пережив еще большие ужасы всей осады [Порт-]Артура, вспоминая 31 марта, кровь холодеет в жилах. Тогда же в кипучей работе каждый из нас не мог вполне ясно почувствовать те горестные моменты, когда гиб на глазах наших в густых облаках дыма «Петропавловск», гиб адмирал Макаров, наша надежда, наша душа. Гибнущие в волнах люди, груды обломков, подводные лодки, мины, надвигающийся весь японский флот и одиноко стоящая на месте гибели «Полтава» — вот что мы видели тогда. Шлюпки со спасенными людьми у борта, командир приказывает им отваливать, идти самостоятельно в гавань. «Я даю ход», — раздается с мостика. Концы отданы, шлюпки идут в гавань, всюду фонтаны от падающих снарядов, шум и грохот стоит в воздухе. Боевая тревога пробита, люди на местах, японский флот медленно надвигается. «Полтава» одиноко стоит, вот-вот начнется бой, против нас весь броненосный флот Того. Люди начинают нервничать, выстрелы других судов в воду губельно действуют на воображение, плавающие обломки легко принимаются за перископы подводных лодок, видно, что вот-вот комендоры не выдержат, откроется беспорядочная стрельба, куда попало. Офицеры сдерживают команду, но надо разрядить напряжение — бьется короткая тревога, залп по обломкам, дробь, затем с перерывом опять залп. Успокоение достигнуто, разряд совершился, команда опять в руках, паника предотвращена...

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 123, лл. 24—31. Копия.

№ 386

ИЗ ВОСПОМИНАНИИ ОФИЦЕРА ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА
«ПЕРЕСВЕТ» ЛЕЙТЕНАНТА С. Н. ТИМИРЕВА О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
С. О. МАКАРОВА В ПОРТ-АРТУРЕ

[1906 г.]

...Около 3 час. ночи 27 [февраля] мы были разбужены рассыльным с флагманского корабля, который передал нам предписание Макарова, согласно которого нам предлагалось немедленно отправиться: Трухачеву — на «Севастополь», Лодыгину на «Победу», мне на «Пересвет», куда мы были назначены вахтенными начальниками. Наскоро собрав самое необходимое, мы поспешили на пристань, где не без труда достали шлюпки, которые согласились доставить нас на наши суда. На судах мы застали полный аврал — оказалось, что с рассветом вся эскадра должна была выйти в море (чтобы воспрепятствовать неприятелю повторить бомбардировку). Часам к 7 утра вся эскадра вышла на

рейд, не без инцидентов, что вполне понятно, так как с боя 27 января она ни разу не выходила (а до этого стояла в резерве). Проход был вполне свободный для самых больших судов, хотя два японских брандера затонули совсем близко от прохода. (Один из них приходилось резать саженях в 10.) Вообще первую попытку японцев загородить проход следует считать весьма удачной, приняв во внимание все трудности этого предприятия. Отойдя миль на 20 и никого не найдя, Макаров повернул обратно и стал заниматься простейшими эволюциями; эти эволюции проделывались очень дурно; несколько раз чуть не происходило столкновения; все это легко объясняется почти полным отсутствием практики в эволюциях у командиров и штурманов: большая часть судов, пришедшая на Восток в минувшем году, вовсе еще не плавала в эскадре; в осенние и зимние месяцы, вместо того, чтобы практиковаться в эволюциях, она стояла в резерве. Макаров пришел в ужас и говорил своим штабным: «При таких обстоятельствах, конечно, мы не можем вступить в бой с японцами; нужно раньше выучиться держаться в строю». Под вечер вернулись и втянулись в гавань.

14 марта японцами была сделана вторая попытка загородить проход, но уже менее успешно, чем первый раз; береговые батареи и сторожевые суда потопили все пароходы, не допустив до прохода на 200—300 сажен. 9 марта японцами была произведена вторая перекидная стрельба через Ляотешан; она очень скоро прекратилась, так как эскадра вышла на рейд; японцы тотчас же после этого удалились. В промежутках между выходами и бомбардировками Макаров усиленно наводил порядок на эскадре; в частности, отдельные корабли были в порядке, но общности, единения не было никакого. Макаров прежде всего дал понять, что у флота есть голова — именно в его особе. Кроме того, Макаров детально разработал план минной обороны [Порт-]Артура и разведочной и сторожевой службы крейсеров и миноносцев, но, к сожалению, очень немногое из своих проектов ему удалось осуществить при жизни. Подход к самому проходу был нарочно сужен затопленными пароходами (образовано было нечто вроде канала сажен в 300 длиною), в 2 милях от входа на юг были поставлены три ряда инженерных мин (взрывающихся автоматически, после замкнутия тока на берегу) с проходом 300 сажен посредине. Все эти меры имели целью затруднить для японцев постановку мин, а также сделать для них невозможными попытки загородить вход. Кроме того, подход к [Порт-]Артуру был прегражден несколькими рядами бревенных бонов, на ночь совершенно замыкавшихся, кроме очень узенького и известного прохода. При Макарове же началось траление рейда перед выходами судов; но, к сожалению, вследствие новизны этого дела работа эта вначале выполнялась неудовлетворительно, следствием чего отчасти и была гибель Макарова. Всем офицерам эскадры предложено было представить свои проекты наиболее целесообразных

действий миноносцев и минных катеров; многими из этих проектов Макаров воспользовался и применил их на практике; это очень способствовало развитию частной инициативы среди офицеров и побудило их более сознательно относиться к различным мерам, принимаемым для морской обороны [Порт-]Артура, кроме же того, дало адмиралу возможность познакомиться с личным составом. Многие цензовавшие командиры были заменены более молодыми и способными...

ЦГАВМФ, ф. 763, д. 119, л. 5. Копия.



ПРИЛОЖЕНИЯ



КРАТКИЙ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ

А

Аванпорт — внешняя часть порта, защищенная от волнения и приспособленная для погрузки судов.

Анкерок — небольшой бочонок, употребляемый в качестве балласта, а также для хранения пресной воды, вина, уксуса и пр.

Ареометр — прибор для определения удельного веса жидкостей или их плотностей.

Ахтер-люк — люк в палубе позади грот-мачты для погрузки грузов, а также помещение в трюме судна, служащее для хранения провизии, перевозимой в бочках.

Ахтерштевень — задняя оконечность судна; брус, идущий вертикально или наклонно от киля; к нему навешивается руль.

Б

Бакишов — конец, выпускаемый с кормы стоящего на якоре судна для крепления за него шлюпок.

Банка — мель среди глубокого места.

Барбетная артиллерийская установка — установка орудий на кораблях за неподвижной броневой вертикальной защитой (барбетом).

Барказ — самая большая (14—22-весельная) шлюпка.

Батарей или батарейная палуба — палуба, идущая ниже верхней; на ней устанавливается артилле-

рия. В свободных частях этой палубы располагаются жилые и служебные помещения.

Багометр — прибор для получения проб воды с глубины с целью ее лабораторного исследования.

Бимс — поперечная балка, поддерживающая палубу и составляющая часть поперечного набора судна.

Бон — плавучее сооружение из бревен, поплавков, сетей для заграждения входа в гавань.

Бомманат — звание строевого унтер-офицера 1-й статьи в царском флоте.

Брага — стальной трос, обнесенный вокруг судна при буксировке его или вытаскивании на берег.

Бракеты — небольшие стальные листы для скрепления и подкрепления отдельных частей каркаса судна.

Брандвахта — судно, поставленное на рейде в гавани для наблюдения за входящими и выходящими судами.

Брандер — судно, предназначенное для закупорки неприятельских баз путем его затопления на входных фарватерах.

Брашпиль — механизм с горизонтальным валом для подъема якорей.

Брештук — горизонтальный треугольный лист, служащий для скрепления бортов судна в носу.

Буй, буек — поплавок, устанавливаемый для указания какого-либо места на поверхности воды.

Буйреп — трос, соединяющий буй с якорем.

Бухта троса — трос, снасть, свернутая цилиндрами, кругами или восьмеркой.

В

Ватерлиния (грузовая) — линия осадки корабля при полной его нагрузке.

Вельбот — легкая, быстроходная шлюпка, служащая для посылок и разведов.

Верп — небольшой судовой якорь, употребляемый преимущественно для завозов.

Виндзейль — вентиляторная труба, считая из парусины, для вентиляции внутренних помещений судна.

Выстрел — рангоутное дерево, укрепляемое снаружи борта корабля; во время стоянки судна под ним ставятся шлюпки.

Высучить канат — означает произвольное чрезмерное расслабление якорной цепи вследствие неисправности брашпиля или под влиянием держащей силы якоря.

Вьюшка — барабан для наматывания троса.

Г

Гакаборт — верхняя закругленная часть кормовой оконечности судна.

Гидрокинетр — прибор для усиления циркуляции воды в огнетрубном котле при разведении паров.

Гик — горизонтальное рангоутное дерево, упирающееся передним концом в мачту, по нему растягивается нижняя кромка паруса.

Гитовы — снасти для подтягивания и уборки парусов.

Гласис — невысокая броневая защита из плит, установленных наклонно вокруг машинных и других люков, дымовых труб, вентиляторов и пр.

Гордень — снасть, проходящая через одношкивный неподвижный блок.

Грот-мачта — вторая мачта от носа судна.

Грот-стенга — стенга грот-мачты.

Гюйс — флаг, поднимаемый на носу военных кораблей во время стоянки их на якорю

Д

Девияция — отклонение магнитной стрелки компаса от линии меридиана вследствие влияния больших масс судового железа.

Джонка — китайское парусное судно.

Дифферент — разница между углублениями судна носом и кормой.

Дрек — небольшой якорь, употребляемый на шлюпках.

Дымсель — небольшой парус треугольной или четырехугольной формы, ставящийся впереди камбузной трубы, когда судно стоит против ветра, и препятствующий распространению по палубе дыма.

И

Инжекция — питание паровых котлов посредством насосов (инжекторов), в которых напор воды создается при помощи струи пара.

К

Кабельтов — 1) мера длины, равная $\frac{1}{10}$ морской мили (185,2 м); 2) трос толщиной от 6 до 13 дюймов (152—330 мм).

Каботаж, каботажный — морская перевозка грузов и пассажиров между портами одной страны; флот прибрежного плавания.

Каземат — бронированное помещение на корабле для установки орудий среднего калибра.

Канифас-блок — блок с особой оковкой, имеющей откидную скобу; служит для отвода канатов или тросов при проводке их на лебедку.

Карапасная палуба — бронированная, покатая палуба, в виде спины черепахи, покрывающая оконечность корабля.

Карлингс — продольная подпалубная балка, поддерживающая бимсы.

Картуз — мешок из быстро сгорающей ткани для порохового заряда.

Квадрант — прибор для измерения углов при наводке орудий.

Квартирмейстер — первое унтер-офицерское звание в царском флоте.

Кессон — приспособление (в виде ящика) для ремонта или осмотра подводной части судна.

Кильватер — струя, остающаяся за кормой идущего судна; строй кильватера — порядок следования судов один за другим в кильватерной струе.

Кингстон — клапан в подводной части судна, служащий для доступа забортной воды.

Киса — парусиновый мешок.

Клинкет — запорный клиновидный клапан для трубопроводов.

Клотик — точеный кружок, надеваемый на флашток или топ мачты.

Клюз — отверстие в борту судна для выпуска якорной цепи или швартова.

Кнехты — парные чугунные или стальные тумбы на палубе судна, служащие для закрепления швартовых или буксирных канатов.

Комиссариатский запас — запас провизии; от слова комиссар — чиновник на корабле, заведующий провизией.

Конец — снасть небольшой длины.

Контр-галс — курс корабля относительно ветра, противоположный данному курсу.

Контр-миноносец — в 1900-е годы так называли в русском флоте большие, хорошо вооруженные миноносцы.

Кюффердам — водонепроницаемый отсек, расположенный вдоль бортов, не защищенных броней, и предназначенный для предохранения судна от затопления через бортовые пробоины или расшатавшиеся болты.

Кошка — маленький четырехлапый якорь весом 10—12 кг.

Кранец — тросовый обрубок, деревянный брус или парусиновый мешок, набитый и оплетенный пенькой; вывешивается за борт и служит для смягчения ударов о рядом стоящее судно или пристань.

Криптограф — шифр.

Крюйт-камера — помещение на судне для хранения взрывчатых веществ.

Л

Лайба — морское каботажное парусное судно, применяется главным образом в Финском заливе.

Лесер — туго натянутая веревка, оба конца которой закреплены; применяется для предохранения людей от падения за борт, для постановки косых парусов, для просушки белья и пр.

Лот — прибор для измерения глубины.

Лядунка — медная коробка для хранения запаса зажигательных трубок.

М

Магазин — склад в порту для хранения корабельного имущества.

Магистральная труба — главная линия трубопровода, от которой ответвляются трубы в разные помещения судна.

Марсграф — прибор для регистрации колебаний уровня воды в море.

Марс — площадка на мачте, используется для наблюдений и разных работ по управлению парусами.

Мат — пеньковый ковер, употребляемый на судах для предохранения тросов и дерева от трения, порчи, загрязнения, а также в качестве дорожек.

Мателот — соседний в линии строя корабль.

Миля мерная — измеренная в море линия для точного определения скорости судна.

Минбалка — простейший кран для подъема из воды торпед.

Минный крейсер — так в конце XIX — начале XX в. в русском флоте назывались большие миноносцы, впоследствии они были заменены эскадренными миноносцами.

Муссинг, мусинг — узел, сделанный на середине снасти.

Н

Найтов — 1) перевязка тросом двух или нескольких рангоутных деревьев или соединение двух тросов одним; 2) трос, которым крепятся различные предметы на корабле.

Начальная скорость снаряда — скорость, с которой снаряд вылетает из дула орудия.

Нок — оконечность всякого горизонтального или наклонного рангоутного дерева.

Нок-тордень — снасть, которой подтягивают боковые шкаторины прямых парусов к нокам рея.

О

Обух — болт, имеющий вместо головки неподвижное кольцо.

П

Панер, апанер, опанер — положение якоря при его выборе, когда якорная цепь стала уже почти вертикально, но якорь еще не отделился от грунта.

Партия — часть команды корабля, выделявшаяся по расписанию для какой-либо определенной цели (абордажа, высадки десанта и т. д.).

Пеленг, пеленговать — замечать по компасу направление (пеленг) на какой-либо предмет.

Перлинь — трос толщиной от 4 до 6 дюймов (100—152 мм).

Пертулень, пертульня — трос или цепочка, удерживающая якорь за скобу, когда он убран.

Планищирь, планишир — 1) на гребных судах — брус, покрывающий верхние концы шпангоутов вокруг всей шлюпки, с гнездами для уключин; 2) толстые доски, связывающие верхние концы топтимберсов.

Пластырь — особое приспособление для временной заделки небольших пробоин.

Полупоргики — ставни в борту корабля, служащие для закрывания пушечных портов, окон или амбразур.

Порты — отверстия в борту судна для стрельбы из орудий, для погрузки товаров, угля и пр.

Предупредитель или лот-предостерегатель Джемса — прибор, автоматически сигнализирующий о подходе судна на заданную глубину.

Приз — неприятельская собственность или военная контрабанда, захваченные в морской войне.

Принайтовить — привязать, скрепить найтовом.

Р

Равендук — толстая льняная ткань, род парусины.

Рангоут — круглые деревянные части вооружения судов, предназначенные для постановки и растягивания парусов (мачты, стеньги, реи и т. п.).

Рей — рангоутное дерево, подвешенное за середину к мачте или стеньге и служащее для привязывания прямых парусов.

Репетичный корабль — корабль, специально назначенный для репетования (повторения) сигналов.

Репетовать — повторять сигнал, приказание и т. п.

Румб — всякое направление по компасу. За основное направление принимается северное, отсчет от него ведется в градусах от 0 до 360 по часовой стрелке. Весь горизонт делится на 32 румба, имеющих специальное название, главных — 8 (N, NO, O, OS, S, SW, W, NW).

Румпель — рычаг, насаженный на голову руля для поворачивания его.

Рундук — закрытые нары, ящики или лари для хранения личных вещей матросов; одновременно служат койками для команды судна.

Рустов — цепочка, поддерживающая якорь за нижнюю часть, когда он убран.

Рым — стальное или железное кольцо, протоее в обух.

Рыскливость — отрицательное свойство некоторых судов плохо держаться на курсе, отклоняться от курса то в одну, то в другую сторону.

С

Секстан — морской угломерный прибор, принятый на корабле для астрономических наблюдений.

Смычка — отдельный конец якорной цепи длиной 12,5 саж. (22,86 м).

Сплеснивание — сращивание двух концов троса.

Сплескивать — срастить два троса, скрепить их без узла, взаимно переплетая концы прядей.

Стационар — судно, постоянно находящееся на стоянке (станции) в иностранном порту.

Створ, створные знаки — береговые навигационные знаки; линия, проходящая через две точки, обозначенные ими, указывает направление хода судна по фарватеру.

Стеньга — рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее.

Стоп-анкер — самый тяжелый из судовых верпов.

Стрингер — продольная непрерывная связь корпуса судна в виде листов, поставленных перпендикулярно наружной обшивке, обеспечивает продольную прочность и жесткость судна.

Т

Тали — грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного), соединенных между собой тросом.

Таран — выдающаяся вперед подводная часть форштевня; служит для нанесения удара неприятельскому кораблю.

Томбуй — поплавок для указания места нахождения отданного якоря.

Топ — верхний конец всякого вертикального рангоутного дерева.

Топтимберсы — верхние части шпангоутов.

Траверз — направление, перпендикулярное курсу корабля.

Травить — ослаблять, выпускать (пар, буксир, швартов, якорную цепь и т. п.).

У

Узел — единица скорости корабля, равная 1 миле в час.

Ф

Фал — снасть, служащая для подъема некоторых рангоутных деревьев, парусов, флагов и пр.

Фальшборт — легкая обшивка борта открытых палуб.

Фальшкиль, фальш-киль — брусья или доски, прибиваемые снизу к килю деревянного судна для предохранения киля от повреждений о грунт.

Фиш-балка — деревянная или железная балка, выступающая за борт на носу судна; служит для приведения веретена якоря (при его уборке) в горизонтальное положение с помощью фиш-талей.

Флашток — 1) стойка или шест, на котором поднимается кормовой флаг; 2) самая верхняя часть стеньги.

Фланцы — соединительные части трубопроводов и валов, состоящие из дисков с отверстиями для болтов.

Флор — вертикальный стальной лист, идущий по днищу поперек судна.

Флюгарка — флаг специального рисунка и расцветки, присвоенный всем шлюпкам данного корабля.

Форсированная тяга — усиленная тяга, получаемая с помощью вдувных и вытяжных вентиляторов, широко применяется в котельных установках военных кораблей.

Форштевень — брус (или специальная конструкция), являющийся продолжением киля и составляющий переднюю оконечность судна.

Футшток — длинный шест, разбитый на футы и служащий для измерения небольших глубин — до 4 м.

Х

Хронограф — прибор, предназначенный для измерения коротких интервалов времени.

Ц

Цементация, цементование — насыщение поверхностного слоя мягкой стали углеродом для придания ей высокой поверхностной твердости с сохранением вязкой сердцевины.

Циркуляционная помпа — насос, подающий охлаждающую воду в холодильник.

Циркуляция — кривая, описываемая судном при руле, положенном на какой-либо угол.

Ч

Чернь — черная краска.

Ш

Швартов — трос, которым судно привязывается к пристани, берегу или другому судну.

Швартовиться — привязывать судно швартовами к берегу, пристани и т. д.

Шельф — продольная связь (брус) деревянного судна, протянутая по борту под бимсами.

Шкаторина — край, кромка паруса, обшитая мягким тросом.

Шкентель — короткий конец троса, имеющий в одном из своих концов кольцо (коуш) или блок.

Шкерт, штерт — тонкий, короткий конец.

Шлюпбалка — металлическая балка, изогнутая в верхней части; служит для подъема на корабль и спуска на воду шлюпок.

Шпангоуты — поперечные ребра корпуса судна, придающие ему поперечную прочность.

Шпигат — сквозное отверстие в борту для стока воды с палубы или для снастей.

Штевни — особо прочные части корпуса судна, которыми оно за-

канчивается в носу и корме (ахтерштевень и форштевень).

Шток — всякое древко, шест, имеющий специальное назначение.

Шторм-трап — трап, свешиваемый с гика, за кормой судна; к нему пристают шлюпки во время сильного волнения.

Шхуна — парусное судно, имеющее две и более наклонные мачты с косыми парусами.

Э

Эволюция — маневр, производимый находящимися в строю кораблями для перемены строя, направления движения и пр.

Эжектор — насос, действие которого основано на использовании скорости паровой или водяной струи; применяется для откачивания воды, выбрасывания мусора и т. д.

Экстрополяция, экстерполяция — нахождение по ряду данных значений функции других ее значений, находящихся вне этого ряда.

Эллины — место на берегу, оборудованное для постройки судов.

Ю

Ют — кормовая часть верхней палубы.





КОММЕНТАРИИ

К документу № 2.

* Во второй половине XIX в. в русском флоте пропагандировалась и разрабатывалась идея «крейсерской войны», т. е. действий крейсеров на океанских коммуникациях. При этом учитывалось, что вероятным основным противником России будет Англия, угроза торговому судоходству которой во время войны может дать большие результаты.

Эта идея получила реальное отражение в судостроительных программах 1857—1870 гг., предусматривавших создание крейсерского флота из четырех отрядов (быстроходные паро-парусные клипера, корветы и фрегаты). В 80-е годы в связи с новым обострением отношений между Россией и Англией «крейсерской войне» в русских морских кругах придавали особо важное значение. Специальная комиссия Морского министерства, выработывая в 1881 г. принципиальные положения для программы судостроения, пришла к выводу, что «крейсерская война будет единственным активным средством для нанесения вреда торговым интересам, колониям неприятеля, как, например, Англия» (М. А. Петров. Подготовка России к мировой войне на море. М., Воениздат, 1926, стр. 26).

Эти взгляды во многом определили развитие русского флота и, в частности, создание броненосных и вспомогательных крейсеров. Для военно-морского флота России с его базами, невыгодно расположенными по отношению к английским коммуникациям, очень важное значение приобрело решение проблемы автономности и дальности плавания. Во время плавания корвета «Витязь» (1886—1889 гг.) С. О. Макаров внес ряд ценных предложений по этой части — установка вспомогательных двигателей для крейсерского хода, экономия топлива и т. п. В числе этих мероприятий на «Витязе» была осуществлена выпечка хлеба (см. «С. О. Макаров». Документы, т. I), которая способствовала обеспечению автономности и вместе с тем свидетельствовала о проявлении Макаровым заботы о личном составе, так как питание печеным хлебом вместо сухарей благотворно отражалось на здоровье матросов. Это предложение Макарова получило всеобщее признание: в дальнейшем на кораблях всех флотов сухари стали включать только в состав аварийного запаса пищи.

К документу № 3.

* С. О. Макаров придавал очень большое значение занятию выгодной позиции в артиллерийском бою. В середине 90-х годов в иностранных флотах считалось наиболее выгодным вести артиллерийский бой при курсовом угле 0°, т. е. имея противника прямо по носу. В статье «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований» («Морской сборник», 1886 г.,

№ 2, 3) Макаров придерживался аналогичных взглядов. Но, как видно из документа № 3, теперь он изменил свое мнение, считая более правильным «держатъ неприятеля под углом 45° от траверза». Впоследствии, в своих «Рассуждениях по вопросам морской тактики» (§ 122 и 123), Макаров подробно разобрал тактические преимущества такой позиции стреляющего корабля: возможность использования наибольшего числа пушек; броня борта и траверзов находится под острым углом к противнику, что понижает пробивную способность снарядов.

К документу № 4.

* Эскадренный броненосец «Император Александр II» был вторым кораблем этого класса, построенным для Балтийского флота. Он был заложен на верфи Нового адмиралтейства в Петербурге в 1886 г. и вступил в строй в 1889 г. Основные тактико-технические данные корабля: водоизмещение 9244 т, мощность главных механизмов 8500 л. с., скорость хода 15,3 узла, дальность плавания 2160 миль, артиллерия: II — 305/30, IV — 229/35, VIII — 152/35, X — 47, VIII — 37, 4 десантных орудия; бронирование: борт — 102—356 мм, каземат — 76—152 мм, башня и рубка — 254 мм, палуба — 60 мм.

При проектировании кораблей этого типа выявилось стремление русских кораблестроителей перейти к строительству башенных броненосцев с небольшим водоизмещением. Постройка броненосцев «Император Николай I» и «Император Александр II» знаменовала собой переход от броненосных кораблей с артиллерией главного калибра в казематах и барбетах к броненосцам с артиллерией, расположенной в башнях. Впервые в истории русского флота на корабле устанавливалась артиллерия главного калибра одновременно двух калибров — 305 и 229 мм.

К документу № 5.

* В этом документе и дальше (док. № 10 и др.) под миноносками С. О. Макаров понимает судовые минные катера, т. е. паровые катера, находившиеся на вооружении боевых кораблей — эскадренных броненосцев и крейсеров. Являясь развитием макаровских «возимых» минных катеров периода русско-турецкой войны 1877—1878 гг., такие катера просуществовали в русском флоте вплоть до первой мировой войны. Их вооружение состояло из одного торпедного (минного) аппарата и одного — двух скорострельных орудий малого калибра. В конце XIX в. они применялись для сторожевой службы на якорных стоянках, для ночных минных атак и других целей.

К документу № 13.

* Активизация внешней политики царизма в 60—70-е годы XIX в. и необходимость обороны Уссурийского края требовали создания в этом районе военного порта, который соответствовал бы возросшим нуждам русского флота в Тихом океане. В 1871 г. во Владивостоке был учрежден военный порт, но так как с наступлением морозов он замерзал, то русские корабли уходили на зиму в японские порты.

В связи с разработкой плана «крейсерской войны» против Англии (см. комментарий к документу № 2) в середине 80-х годов очень остро встал вопрос о том, удовлетворяет ли Владивосток всему, что требуется от военного порта, и может ли он служить главной базой флота на Дальнем Востоке. Управляющий Морским министерством адмирал И. А. Шестаков настаивал на том, чтобы остановиться окончательно на Владивостоке, направив все усилия на скорейшее его оборудование. Специальным совещанием министров в 1886 г. было принято соответствующее решение, действовавшее до японо-китайской войны 1894—1895 гг. В 1887 г. на Владивосток базировалась эскадра вице-адмирала В. П. Шмидта, в состав которой входил и корвет «Витязь». С. О. Макарову, командовавшему в то время корветом, принадлежит немалая заслуга в освоении Владивостокского порта. На «Ви-

тяже», в частности, были произведены промер и съемка залива Петра Великого. В отличие от некоторых адмиралов, выдвигавших авантюристические планы создания базы на Тихом океане путем захвата отдельных портов Японии, Кореи или Китая, Макаров считал необходимым развивать Владивостокский порт. «Зимовка флота в таком виде (т. е. во Владивостоке.— В. Ш.),— писал он в 1888 г.,— придает нашему положению в Тихом океане большую силу. Нужно только доказать, что флот, зимующий во Владивостоке, не заперт льдом и что во всякий момент он может вырваться оттуда в полной боевой готовности и появиться там, где его менее всего ждут» («С. О Макаров», Документы, т. I, стр. 471). Особое внимание Макаров уделял созданию запасов в порту. Впоследствии он неоднократно возвращался к этому вопросу о роли Владивостока как базы флота (см. док. № 91, 93, 272).

К документу № 15.

* Отмеченные С. О. Макаровым в ходе маневров 1891 г. недостатки в организации торпедных стрельб, а также необходимость разработки инструкций и тактических задач для миноносцев были им учтены во время командования эскадрой Средиземного моря в 1894—1895 гг. и Практической эскадрой Балтийского моря в 1896 и 1898 гг. и при работе над книгой «Рассуждения по вопросам морской тактики» (см. разделы III и IV настоящего Сборника и гл. гл. VII и XIII «Рассуждений по вопросам морской тактики»).

К документу № 16.

* Иениш, Виктор Христианович (1852—1893)— крупный специалист в области боевого использования корабельной артиллерии. В 1890—1893 гг. заведывал Артиллерийским офицерским классом и обучением Учебно-артиллерийской команды. Являясь одновременно и преподавателем Класса, разработал курс лекций «Тактическая часть морской артиллерии» (часть I— «О маневрировании в морском бою» и часть II— «О маневрировании при стрельбе по неподвижной цели»), который был издан литографским способом в 1892 г. Погиб 7 сентября 1893 г. вместе с учебным судном Артиллерийского класса броненосцем береговой обороны «Русалка», которым командовал во время практического плавания.

К документу № 17.

* Бринк, Антон Францевич— помощник главного инспектора морской артиллерии, крупный ученый в области артиллерии. Читал курс теории проектирования орудий, внутренней баллистики, бездымных порохов и проектирования снарядов в Михайловской артиллерийской академии. Автор нескольких ценных трудов по вопросам артиллерийской техники и по теории скрепления орудий. Сконструировал ряд образцов артиллерийских установок: 6-дм длиной в 35 калибров, 1885 г.; 8-, 10- и 12-дм, 1892 г. и другие. Высокую оценку научной конструкторской деятельности Бринка С. О. Макаров дал в своем «Беглом очерке работ по морской артиллерии с осени 1891 г. по осень 1894 г.».

К документу № 18.

* Увеличение длины ствола орудий являлось одним из способов повышения мощности артиллерии, особенно морской.

В русском флоте конструкции нарезных пушек коренным образом менялись в 1867, 1877, 1885 и 1892 гг. Пушка образца 1867 г. имела в среднем длину около 17 калибров. В связи с введением нарезков прогрессивной крутизны в пушках образца 1877 г. длину ствола пришлось увеличить до 28 калибров. После внедрения в артиллерию в начале 80-х годов медленно горящих бурых порохов большой плотности потребовалось удлинить пушки до 35 калибров. Одновременно сплошные толстые орудийные стволы были заменены стволами из двух слоев: собственно ствола и внутренней трубы

Внутреннюю трубу (меньшего диаметра и веса) можно было значительно лучше обработать, а также заменять в случае износа.

Введение бездымного пороха и улучшение качества металла позволило еще более удлинить ствол орудия. В 1891—1892 гг. были разработаны и приняты на вооружение 12-дм орудие в 40 калибров, 10-дм, 8-дм, 6-дм, 122-мм — в 45 калибров и 75-мм — в 50 калибров. В орудиях с большой длиной ствола более эффективно используется давление пороховых газов. Иными словами, при стрельбе бездымными порохами из орудий с удлиненными стволами при меньшем давлении в канале ствола получаются такие же начальные скорости снаряда, как в старом орудии. Это свойство, а также применение новых марок стали, позволило уменьшить общий вес орудий и добиться увеличения начальных скоростей снаряда.

12-дм орудие образца 1892 г. длиной в 40 калибров в течение 15 лет являлось основным в русском флоте. Только накануне первой мировой войны в связи с проектированием новых линейных кораблей на Обуховском заводе было создано 12-дм орудие длиной в 52 калибра, что явилось крупнейшим достижением русской научно-технической мысли.

К документу № 21.

* В связи с введением бездымного пороха, образующего при сгорании большое количество вредно действующих на организм человека газов, перед кораблестроителями и артиллеристами стала проблема обеспечения безопасности орудийной прислуги. Как это видно из документов № 21 и 44, а также из «Беглого очерка работ по морской артиллерии...», С. О. Макаров уделял этому вопросу большое внимание.

К документу № 22.

* Быстрое развитие морской артиллерии в последней четверти XIX в. потребовало изменения и улучшения всей системы подготовки кадров артиллеристов рядового, унтер-офицерского и офицерского состава. Артиллерийский офицерский класс в Кронштадте был учрежден в 1878 г. В 1890—1892 гг. было выработано новое положение о Классе и пересмотрены учебные программы. В связи с недостатком артиллерийских офицеров на флоте установлен одногодичный курс обучения. В своей деятельности на посту главного инспектора морской артиллерии С. О. Макаров проявлял постоянную заботу как об Артиллерийском офицерском классе, так и вообще о подготовке кадров морских артиллеристов (см. документы № 22, 26, 35, 37, 38, 49).

К документу № 31.

* В 1877 г. на вооружение русского флота было принято 2 $\frac{1}{2}$ -дм десантное орудие системы В. С. Барановского — выдающегося русского инженера-артиллериста (1846—1879). Это орудие представляло собой несколько измененную скорострельную пушку образца, принятого на вооружение в русской армии. При высадке корабельного (судового) десанта в его состав обычно включалось несколько подобных орудий, приспособленных для перевозки и стрельбы со шлюпок в момент приближения к берегу, а также для действий на берегу. С. О. Макаров поднял вопрос об установлении единообразия в использовании десантной артиллерии на берегу, приняв для этого правила и наставления полевой артиллерии.

К документу № 32.

* См. комментарий к документу № 31.

К документу № 33.

* К вопросу об однообразии (стандартизации) вооружения, механизмов и предметов снабжения корабля С. О. Макаров возвращался впоследствии неоднократно. В обстановке усиленного строительства военно-морского флота в России в конце XIX — начале XX в. эта проблема приобрела

важное экономическое и практическое значение. Ее решение привело бы к удешевлению постройки кораблей и производства боеприпасов, облегчило подготовку специалистов, дало возможность взаимобмена боеприпасами между кораблями, а также между армией и флотом. Так, например, установление единого калибра тяжелой артиллерии для армии и флота в 10 дм позволило в период обороны Порт-Артура в 1904 г. организовать взаимный обмен боеприпасами и тем самым значительно усилить оборону крепости с моря.

К документу № 34.

* В период, предшествовавший русско-японской войне 1904—1905 гг., в русском флоте считалось, что морской бой будет вестись на дистанциях 10—15 кабельтовых при начальной дистанции в 25 кабельтовых. В соответствии с этим составлялись таблицы стрельбы, устанавливались оптические прицелы и велось обучение личного состава. Как видно из документа № 34, тогдашняя техника (т. е. артиллерийские системы) допускала ведение огня и на большие дистанции. С. О. Макаров и некоторые другие специалисты-артиллеристы утверждали, что морской бой будет вестись на дистанциях больших, чем 30—40 кабельтовых. Так, в книге Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики» (§ 104, 105, 121) речь идет о предельных дистанциях при углах возвышения 15° для 12-дм орудий — 70 кабельтовых, для 6-дм — 52 кабельтова. Однако официальная точка зрения на этот счет осталась неизменной, и несостоятельность ее выявилась в первых же боях с японским флотом, когда русскому флоту пришлось срочно организовать обучение личного состава стрельбе на большие дистанции. Практические меры, принятые Макаровым во время исполнения им обязанностей главного инспектора морской артиллерии по составлению таблиц стрельбы для предельных дистанций, имели в этом отношении большое значение. Благодаря им русские моряки-артиллеристы в ходе войны быстро перестроились и освоились с новыми дистанциями для ведения огня.

К документу № 36.

* С. О. Макарову, как видно из этого документа, принадлежит идея снабжения снарядов специальными (бронбойными) наконечниками, значительно повысившими их бронепробиваемость. Первые испытания бронбойного наконечника были проведены 19 и 23 марта 1893 г. и сразу же дали положительные результаты.

Однако с уходом Макарова в конце 1894 г. с поста главного инспектора морской артиллерии разрешение вопроса о снабжении снарядов бронбойными наконечниками затянулось на долгие годы. В то время как другие флоты мира, в том числе и японский, приняли на вооружение наконечник Макарова, в русском флоте этот вопрос не был решен к началу русско-японской войны, что отрицательно сказалось на эффективности огня русской корабельной артиллерии во время боев с японским флотом.

Подробно история этого изобретения С. О. Макарова в годы его жизни изложена в документах № 39, 41, 43, 57, 61, 67—80.

К документу № 45.

* Веселаго, Феодосий Федорович (1817—1895) — крупный историк русского флота. Наиболее известными трудами Веселаго являются: «Очерк истории Морского кадетского корпуса» (1852), «Краткие сведения о русских морских сражениях за два столетия с 1656 по 1856 год» (1871), «Список русских военных судов с 1668 по 1860 год» (1872), «Очерк русской морской истории» (ч. I, 1875), «Материалы для истории русского флота» (ч. 5—15, 1875—1895), «Общий морской список» (8 частей, 1885—1894), «Краткая история русского флота» (2 вып., 1893—1895). «Описание дел архива Морского министерства за время с половины XVII до начала XIX столетия» (7 тт., 1877—1895). Особенно ценными являются «Очерк

русской мореходной истории» и «Краткая история русского флота», долгое время остававшиеся единственными пособиями при изучении истории русского флота. Их-то и имеет в виду в своем письме С. О. Макаров.

Труды Ф. Ф. Веселаго являлись большим достижением русской дворянско-буржуазной военно-морской историографии. Заслуга Веселаго состоит в том, что в его работах собран и систематизирован огромный фактический материал по строительству, организации и боевой деятельности русского флота. Однако его работам, как и трудам других представителей дворянско-буржуазной исторической науки, было свойственно идеалистическое толкование законов развития общества. История флота сводилась поэтому к описанию деятельности выдающихся личностей — царей, министров, флотоводцев.

Вопросы развития военно-морского искусства освещены в книгах Веселаго слабо.

Из письма С. О. Макарова Ф. Ф. Веселаго видно, что Макаров придавал важное значение изучению исторического опыта русского флота в деле воспитания молодых моряков.

К документу № 46.

* Английский броненосец «Victoria» (спущен на воду в 1887 г.) — водоизмещение 10 470 т, скорость хода 17 узлов, артиллерия: II — 16-дм; I — 10-дм, XII — 6-дм и 21 скорострельное орудие; бронирование борта — 17—18 дм.

Утром 22 (10) июня 1893 г. Средиземноморская эскадра английского флота в составе 8 броненосцев и 5 крейсеров под командованием вице-адмирала Дж. Трайон вышла из Бейрута в Триполи (Ливан). В районе Триполи при перестроении во время маневрирования броненосец «Camperdown» протаранил броненосец «Victoria» — удар пришелся в правый борт, впереди башни. Через 15 минут броненосец «Victoria» перевернулся и затонул. Погибло до половины экипажа — около 320 человек. (Официальные сообщения об этом и материалы судебного расследования обстоятельств гибели «Victoria» — см. «Морской сборник», 1893 г. № 7, 8, 9 и 12.)

С. О. Макаров неоднократно для подтверждения своих взглядов и обоснования предложений по вопросам кораблестроения обращался к этому случаю. Подробно причины, вызвавшие гибель броненосца, проанализированы им в работе «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов» (§§ 42—64).

К документу № 47

* В 1885 г. французский химик Тюрпен доказал, что пикриновая кислота, будучи в плавленом состоянии, способна детонировать. Новое взрывчатое вещество вскоре стало широко применяться во Франции и других государствах — пикриновые составы под названиями мелинит, лиддит, экразит, эмменсит, японская шимоза повсюду стали употребляться для снаряжения броневых и фугасных снарядов, что значительно повысило их разрушительное действие по сравнению со снарядами, снаряженными пироксилином. В русской армии и флоте также производились испытания мелинита, но они не закончились к началу русско-японской войны, и поэтому снаряды русской морской артиллерии производили значительно меньшие разрушения, чем японские, снаряженные шимозой.

К документу № 49

* Переход от барбетных артиллерийских установок на броненосцах к башенным вызвал необходимость разработки новых башенных устройств. Прежние башни имели существенные недостатки: большой эксцентриситет при повороте вызывал крен корабля, стрельба была возможной только при остановке башни и др. В начале 1893 г. на рассмотрение Морского тех-

нического комитета были представлены проекты башен трех русских и шести зарубежных заводов. По техническим условиям и дешевизне изготовления лучшими были признаны: для 12-дм орудий — башня Металлического завода в Петербурге и для 10-дм орудий — башня Путиловского завода. Эти башни и были установлены на всех новых броненосцах русского флота.

К документу № 51.

* Одним из способов увеличения мощи артиллерии является улучшение качества взрывчатых веществ. На протяжении нескольких веков основным взрывчатым веществом, применявшимся в артиллерии, был обыкновенный, дымный, порох. Во второй половине XIX в. был открыт ряд новых взрывчатых веществ (пироксилин, нитроглицерин), представляющих собой химические соединения, которые при сгорании развивают большую энергию, чем дымный порох. Кроме того, они обладали таким преимуществом, как постоянство состава, при их сгорании не получалось твердых остатков, не образовывалось дыма, что очень важно для артиллерии. Постепенно новые взрывчатые вещества вытеснили дымный порох при производстве подрывных работ. Затем пироксилин стал применяться для снаряжения снарядов, мин и торпед (70-е годы), изготовления охотничьего пороха. Однако первые попытки применения пироксилина для стрельбы из орудий, предпринятые в начале 60-х годов, оказались неудачными. С 1865 г. во всех европейских странах отказались от дальнейших опытов в этом направлении. Дело в том, что в отличие от обыкновенного, дымного, пороха, обладающего способностью при сгорании развивать постепенно и более правильно свою метательную силу, пироксилин и нитроглицерин детонируют, т. е. подвергаются почти мгновенному разложению. Развиваемая при этом высокая температура приводит к выгоранию канала ствола, а следовательно, к преждевременному выходу орудия из строя. Поэтому перед учеными встала проблема замедления горения этих взрывчатых веществ и получения тем самым возможности использовать в артиллерии другие их преимущества. Опасностей, связанных с детонацией, можно было избежать при уменьшении давления в канале ствола, но это привело бы к уменьшению начальных скоростей снарядов.

Усиленные поиски учеными разных стран выхода из создавшегося положения привели в 70—80-х годах к разработке нескольких типов бездымных пироксилиновых, пикриновых и нитроглицериновых порохов. Некоторые из них были широко применены для снаряжения винтовочных патронов. Однако нитроглицериновые пороха, принятые в Англии, Италии, Австро-Венгрии и США, оказались малостойкими.

В 1892 г. в России Научно-технической лабораторией морского ведомства под руководством профессора Д. И. Менделеева и И. М. Челызова был разработан способ массового производства коллоидного пироксилина. Пороха, изготовленные из этого продукта и получившие название пирокolloидных, оказались вполне стойкими, безопасными при всех условиях их хранения и при обращении с ними, пригодными для применения в орудиях всех калибров. В документах № 25, 51, 53 и 54 кратко изложена история этого выдающегося изобретения и внедрения его в морскую артиллерию. В «Беглом очерке работ по морской артиллерии с осени 1891 г. по осень 1894 г.» С. О. Макаров писал, что первые результаты стрельбы новым порохом из 12-дм орудий «так обрадовали и нас, и сухопутных артиллеристов, что этот день был общим праздником. Бездымный пушечный порох, который так долго искали, был найден» (см. гл. VII, § 59 «Беглого очерка...»).

Несмотря на очевидные преимущества нового пороха, представители военного ведомства всячески противодействовали налаживанию его производства на своих заводах. Морскому министерству пришлось изготавливать пирокolloидный порох для морской артиллерии в своей собственной мастерской, оборудованной осенью 1894 г.

К документу № 55.

* Броненосная лодка «Русалка» — корабль так называемого «мониторного» типа — вступила в строй русского флота в 1868 г. Водоизмещение ее 1870 т, скорость хода 9 узлов, артиллерийское вооружение: IV — 229-мм и 4 скорострельных орудия, бронирование борта 115 мм. В кампании 1869 г. на лодке плавал мичманом С. О. Макаров. В 1892 г. корабль был отнесен к классу броненосцев береговой обороны.

7 сентября 1893 г. «Русалка» погибла со всем личным составом (178 чел.) на переходе из Ревеля в Гельсингфорс. Обстоятельства гибели остались неизвестными.

Гибель «Русалки» вызвала в России чувство глубокой скорби. Погибшим на «Русалке» морякам был сооружен памятник в Ревельской (Таллинской) гавани на средства, собранные среди офицеров и матросов русского флота.

В печати в связи с гибелью «Русалки» подверглись критике порядки, существовавшие на флоте; высказывались самые различные суждения о причинах и месте гибели корабля. Вместе с тем поступило много предложений о средствах и способах отыскания и подъема затонувшего судна (обзор части этих предложений — см. «Морской сборник», 1894 г., № 2, неоф. отд., стр. 161—188).

С. О. Макаров, принявший близко к сердцу гибель корабля, на котором он начал свою офицерскую службу и военно-морскую научную деятельность, в записи своего разговора с лейтенантом А. А. Кононовым дает оценку некоторым предложениям и высказывает соображения об организации работ по поиску затонувшего судна.

Но усиленные поиски не дали никаких результатов. Только в 1932 г. водолазами ЭПРОН'а был обнаружен недалеко от Хельсинки корабль, похожий на «Русалку», но установить его название не удалось.

Царское правительство вынуждено было произвести подробное расследование обстоятельств гибели «Русалки» и привлечь к суду начальника Учебно-артиллерийского отряда, в состав которого входила «Русалка», и командира канонерской лодки «Туча», вышедшей из Ревеля вместе с «Русалкой».

Отчет о суде по делу о гибели броненосца береговой обороны «Русалка» — см. «Морской сборник», 1894 г., № 3 и 4.

К документу № 60.

* Эскадренный броненосец «Наварин» был построен в Петербурге на верфи Франко-русского завода под руководством талантливого кораблестроителя П. А. Титова (заложен в 1890 г., вступил в строй в 1894 г.) Его тактико-технические данные: водоизмещение 10 000 т, мощность механизмов 9000 л. с., скорость хода 15,8 узла; дальность плавания 6000 миль, артиллерия: IV — 305/35, VIII — 152/35, XVIII — 47-мм, XII — 37-мм, 2 десантных орудия; бронирование: борта — 305—406 мм, каземата — 127—305 мм, башен — 305 мм, боевой рубки — 254 мм, палубы — 51—75 мм.

П. А. Титов применил во время строительства «Наварина» ряд конструктивных и производственных новшеств, ускоривших и удешевивших его постройку. «Наварин» представлял собой известную веху в истории русского броненосного кораблестроения. Этот тип корабля определял вплоть до русско-японской войны 1904—1905 гг. строительство эскадренных броненосцев в России.

С. О. Макаров давал в целом положительную оценку «Наварину» (например, на совещании по выработке судостроительной программы 1903—1923 гг. — ЦГАВМФ, ф. 417, д. 25142, л. 127 об.). П. А. Титова он хорошо знал еще по времени постройки корвета «Витязь». Недостатки по части непотопляемости, отмеченные Макаровым, были свойственны «Наварину» в той же мере, как и всем другим кораблям русского и иностр.

ранных флотов, что объяснялось недостаточной разработкой теории непотопляемости корабля. Вопросы непотопляемости, впервые поставленные С. О. Макаровым в начале 70-х годов, как это видно из документов первого тома Сборника, частично были практически решены в русском флоте. Однако основные принципы теории непотопляемости были сформулированы А. Н. Крыловым только в начале XX столетия.

Надежное обеспечение непотопляемости кораблей продолжало глубоко волновать С. О. Макарова на протяжении всей его деятельности. Об этом убедительно говорят многие документы, помещенные в настоящем томе. Обращают на себя внимание его настойчивые требования проверки на водонепроницаемость главных поперечных переборок, уничтожения продольных переборок, введения на флоте должности флагманского специалиста по части обеспечения непотопляемости и т. п.

К документу № 67.

* Взгляды С. О. Макарова на бронирование кораблей не оставались неизменными. Так, в 1886 г. в статье «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований» он писал: «...броня, даже и не толстая, защищает от разрывных снарядов, а это уже огромная заслуга брони» («Морской сборник», 1886 г., № 3, стр. 31).

В первые годы своего пребывания на посту главного инспектора морской артиллерии Макаров, наряду с артиллерией уделял большое внимание совершенствованию броневого дела в России в целом и улучшению бронирования кораблей в частности (см. документы № 24, 29 и 48). Он настаивал на мощном бронировании цитадели, считая, что броней следует прикрывать наиболее важные части корабля, а оконечности лучше защищать только броневой палубой (док. № 36). Впоследствии эта система бронирования корабля получила название «американской».

Перелом во взглядах С. О. Макарова на значение брони для защиты корабля произошел в 1893—1894 гг., по-видимому, под влиянием результатов испытания изобретенных им бронебойных наконечников. Еще в апреле 1893 г. Макаров поднимал вопрос об улучшении качества броневых щитов для прикрытия орудийной прислуги, а уже в январе 1894 г. он считает, что «ни артиллерию, ни подачу (боезапаса.— В. Ш.) броней прикрывать не следует» (док. № 50).

Наиболее полно и обстоятельно новая точка зрения изложена Макаровым в его работе «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов», впервые напечатанной в 1894 г. («Морской сборник», № 6). Сущность ее состоит в следующем: бронебойные наконечники настолько улучшают действие снарядов, что вертикальная (бортовая) броня не представляет серьезной защиты, а потому лучше ее не ставить — за счет брони можно достигнуть уменьшения водоизмещения корабля, увеличить скорость хода и дальность плавания. Макаров предложил отказаться от постройки больших броненосцев, имевших в то время ряд недостатков в части живучести и непотопляемости, и создавать флот из малых неброненосных судов (водоизмещением в 3000 т) с сильным артиллерийским и торпедным вооружением и большой дальностью плавания. Свои предложения он неоднократно отстаивал как в печати (например, статьи «Броненосцы или неброненосцы» — газета «Котлин» от 5 августа 1898 г.; «Броненосцы или неброненосцы» — «Морской сборник», 1903 г., № 4), так и в официальных докладных записках (см. документы № 67, 162, 249, 272).

Признавая ошибочными эти взгляды выдающегося флотоводца, следует, однако, иметь в виду, что строительство броненосного флота после гражданской войны в США 1861—1865 гг. и австро-итальянской войны 1866 г. проходило при отсутствии какого-либо боевого опыта, который бы можно было учесть при постройке броненосцев. Опыт японо-китайской и испано-американской войн конца XIX в. был очень ограничен и не отразился серьезным образом на основных классах броненосных кораблей. Коренные изменения в военном кораблестроении произошли только после

русско-японской войны 1904—1905 гг.

Макаров сам не считал свои положения абсолютно правильными и утверждал, что только боевой опыт может решить спор о роли и значении броненосцев в составе военно-морского флота.

К документу № 86.

* В августе 1894 г. Япония объявила войну Китаю. В этой войне молодой, быстро развивающийся японский капитализм преследовал захватнические цели — аннексию Кореи и принадлежавшего Китаю острова Тайвань (Формоза). Корея и Тайвань нужны были японским милитаристам как крупные рынки сбыта и важнейшие стратегические плацдармы для дальнейшей экспансии на Азиатском континенте.

Отсталый феодальный Китай не мог противостоять Японии. Его вооруженные силы не имели единой организации, были снабжены устаревшей боевой техникой, личный состав их был плохо обучен; армия и флот снабжались неудовлетворительно, а отсутствие сколько-нибудь пригодных средств сообщения исключало всякую возможность переброски войск из других районов обширной страны. Страшным бичом Китая были взяточничество, продажность чиновников и генералов, массовое расхищение государственных средств, казнокрадство.

В короткий срок японцы оккупировали всю Корею, нанесли поражение китайскому флоту у устья реки Ялу (Ялуцзян), заняли Порт-Артур и Вэйхайвэй. В марте 1895 г. начались мирные переговоры, закончившиеся подписанием 5 апреля 1895 г. Симоносекского мирного договора. Условия мира были очень тяжелы для Китая: он признавал «независимость» Кореи, уступал Японии Тайвань и острова Пэнхуледао (Пескадорские), часть Ляодунского полуострова с Порт-Артуром, соглашался уплатить Японии большую контрибуцию и заключить с ней выгодный для японской торговли договор.

(После демарша России, Германии и Франции, поддержанного совместной демонстрацией их флотов, Япония вынуждена была отказаться от Ляодунского полуострова. По соглашению о пересмотре Симоносекского мирного договора, заключенному между Японией и Китаем 8 ноября 1895 г., Ляодунский полуостров возвращался Китаю, но сумма контрибуции была значительно увеличена.)

В начале войны царское правительство стояло на позиции невмешательства в конфликт между Японией и Китаем, предприняв, однако, дипломатические шаги, направленные к скорейшему прекращению военных действий. При этом внимание воюющих сторон обращалось на нежелательность «недоразумений» на русско-корейской границе. Желательным исходом войны считалось сохранение status quo в Корее.

Успехи Японии вызвали беспокойство у русских правящих кругов. 20 января 1895 г. царское правительство решило усилить русский флот в водах Тихого океана с таким расчетом, чтобы военно-морские силы России на Дальнем Востоке были по возможности значительно японских. Министерству иностранных дел было поручено войти в соглашение с Германией и Францией о коллективном воздействии на Японию, если она при мирном урегулировании предъявит требования, задевающие существенные интересы России. Вновь было подчеркнуто, что главной целью должно явиться сохранение существующего положения в Корее.

21 января 1895 г. управляющий Морским министерством Н. М. Чихачев уведомил министерство иностранных дел о предстоящем отправлении эскадры Средиземного моря в Тихий океан (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 13482, л. 79).

К документу № 89.

* Вице-адмирал С. П. Тыртов являлся типичным представителем царской военной верхушки. События на Дальнем Востоке застали его в момент окончания цензового срока пребывания в должности командующего эскадрой Тихого океана, т. е. практически на посту командующего соеди-

ненным русским флотом (эскадра Тихого океана и эскадра Средиземного моря) на Дальнем Востоке. С. П. Тыртов не обладал, однако, качествами, необходимыми для флотоводца, которому предстояло из-за отдаленности театра действовать более или менее самостоятельно. В этих условиях положение С. О. Макарова стало особенным. Как видно из его дневника, а также из других документов, Макаров стал ближайшим помощником командующего, который без совета с ним не принимал решения ни по одному сколько-нибудь важному вопросу. Фактически Макаров неофициально исполнял обязанности начальника штаба.

Биограф С. О. Макарова Ф. Ф. Врангель пишет по этому поводу: «...В архиве адмирала сохранились в подлиннике все, почти каждодневные за это время ожидания разрыва, письма С. П. Тыртова к С. О. Макарову и черновики его ответов, и эта объемистая переписка не оставляет сомнения относительно того, в чьи руки перешло в эти критические дни фактическое руководство нашими морскими силами. Это добровольное признание со стороны старшего адмирала умственного превосходства его подчиненного делает ему честь» (Ф. Ф. Врангель, Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. Часть II, Спб, 1913, стр. 203—204). К сожалению, составителям не удалось обнаружить в архиве эту переписку.

К документу № 90.

* Приказ по соединенным эскадрам Тихого океана и Средиземного моря от 25 апреля 1895 г. представляет собой замечательный для своего времени документ. Использование паровых броненосных кораблей в бою коренным образом отличалось от всего того, что дал в этом отношении многовековой опыт парусного флота. В то же время практический боевой опыт применения броненосных кораблей был весьма ограничен, а в русском флоте почти отсутствовал. Вот почему в сложившейся для русских эскадр на Дальнем Востоке напряженной обстановке особенно важно было направить все усилия командиров судов на решение простой, на первый взгляд, задачи приготовления кораблей к бою.

В этом приказе С. О. Макаров в ясной и сжатой форме изложил свои взгляды на этот счет, ранее высказывавшиеся им в печати. Очень интересны его указания на меры по поддержанию боеспособности, живучести и непотопляемости кораблей, обеспечению которых в мирное время не уделялось должного внимания. Весьма ценны также указания по использованию оружия, особенно на случай отражения атак миноносцев. Макаров дает и советы о мерах по сбережению сил личного состава, поддержанию высокого морального духа экипажей.

Основные положения приказа были развиты Макаровым во время разработки им проблем морской тактики.

К документу № 91.

* 17 сентября 1894 г. у устья реки Ялу (Ялуцзян) произошел бой между японским и китайским флотами. С японской стороны в бою участвовало 10 крейсеров, с китайской — 2 броненосца, 10 крейсеров и 2 миноносца. По уровню боевой подготовки, вооружению и скорости хода японские корабли имели неоспоримое превосходство. Командующий китайской эскадрой адмирал Тинг не сумел избрать выгодный боевой порядок, строй фронта не обеспечивал эффективного использования оружия и активного участия в бою наиболее сильных кораблей — броненосцев, оказавшихся в центре боевого порядка. Японский флот под командованием адмирала Ито действовал двумя тактическими группами — главные силы (6 крейсеров) и передовой отряд («летучая эскадра» — 4 крейсера). Сущность маневра японцев сводилась к тому, чтобы, избегая решительного боя с китайскими броненосцами, сосредоточенным огнем своей артиллерии наносить удары по наиболее слабым крейсерам, расположенным на флангах. В результате боя китайский флот потерял 5 крейсеров потопленными

и 1 — совершенно разбитым. У японцев было повреждено 4 корабля. Китайские броненосцы вели чрезвычайно упорный бой. Они получили значительное число попаданий в надстройки, несколько раз на них возникали пожары, но броня не была пробита ни разу. Это и имеет в виду в своем выступлении С. О. Макаров. См. также документ № 92.

К документу № 96.

* Приказом по флоту и морскому ведомству № 64 от 1 января 1896 г. С. О. Макаров был назначен исполняющим должность старшего флагмана 1-й флотской дивизии в Балтийском море. После спуска своего флага на броненосце «Император Николай I» Макаров на частном пароходе ушел в Сан-Франциско через Гонконг. Посетив ряд городов США, он обратил особое внимание на постановку ледокольного дела на Великих озерах. По свидетельству Ф. Ф. Врангеля, уже тогда у него зародилась мысль о достижении Северного полюса с помощью мощного ледокола.

К документу № 97.

* В состав Практической эскадры Балтийского моря на кампанию 1896 г. были включены эскадренные броненосцы: «Петр Великий» (1872 г. постройки, водоизмещение 9665 т, скорость хода 13,5 узла, артиллерия: IV — 12-дм; IV — 4-фн, XIII — скорострельных) и «Гангут» (1890 г., водоизмещение 6592 т, скорость хода 15 узлов, артиллерия: I — 12-дм, IV — 9-дм, IV — 6-дм, XXII — скорострельных), броненосцы береговой обороны «Адмирал Лазарев» (1867 г., водоизмещение 3462 т, скорость хода 11 узлов, артиллерия: III — 11-дм, IV — 4-фн, VI — скорострельных) и «Адмирал Чичагов» (1868 г., водоизмещение 3493 т, скорость хода 10,5 узла, артиллерия: II — 11-дм, IV — 4-фн, VI — скорострельных), минный крейсер «Воевода» (1892 г., водоизмещение 400 т, скорость хода 21 узел, IX — скорострельных) и 6 миноносцев — № 104, 107, 108, 109, 110, 112 (1886—1893 гг., водоизмещение около 80 т, скорость хода 18—23 узла).

Балтийский флот не имел в то время постоянной боевой организации корабельного состава. Поэтому на летнюю кампанию составлялась Практическая эскадра, основным назначением которой являлось обучение личного состава, боевая и тактическая подготовка кораблей различных классов.

К документу № 99.

* Вопрос о быстрой разводке пара на боевых кораблях поднимался С. О. Макаровым неоднократно и с большой настойчивостью. Чтобы понять эту настойчивость, нужно иметь в виду все значение проблемы разводки пара для парового броненосного флота. Существовавшая тогда система угольного отопления не позволяла без специальных приспособлений в короткое время привести корабль в боевую готовность, а в условиях быстрого развития миноносного флота, способного наносить внезапные удары, быстрота подготовки корабля к бою становилась важнейшим требованием.

К документу № 104.

* В кампанию 1896 г. Практическая эскадра провела несколько тактических учений, преследовавших в основном учебные цели — отработку отдельных задач и тактических приемов. Но, кроме чисто учебных целей, Макаров использовал эти учения для решения ряда важных проблем военно-морской науки, вставших перед ним в процессе работы над морской тактикой. Он подверг здесь практической проверке, насколько это позволяла, конечно, условия мирного времени, свои основные положения. Материалы учений были им тщательно изучены, обобщены, а затем использованы при написании книги «Рассуждения по вопросам морской тактики». См. также документы № 105, 113, 120.

К документу № 127.

* 12 июня 1897 г. эскадренный броненосец «Гангут» в районе Транзунда в Выборгском заливе получил пробойину при ударе о подводный камень, ранее не обнаруженный гидрографической службой и не указанный на картах. Продержавшись на плаву около 6 часов, броненосец затонул, опрокинувшись на левый борт.

Это печальное событие (к счастью, потерь в личном составе не было) вызвало широкие отклики русской общественности. «Печать с напряженным вниманием прислушивалась ко всем известиям из Транзунда, и в обществе циркулировала только одна тема для разговора: о броненосце «Гангут» и его трагической гибели» («Морской сборник», 1898 г., № 5, неоп. отд., стр. 178).

В статье «Рассуждения по вопросам о непотопляемости судов», написанной С. О. Макаровым под впечатлением гибели «Гангута», подробно разобраны причины, вызвавшие затопление корабля в результате полученного им повреждения («Морской сборник», 1898 г., № 7, неоп. отд., стр. 1—35).

К документу № 130.

* Афанасьев, Василий Иванович (1843—1913) — крупный русский ученый — инженер-механик флота, генерал-лейтенант. В 1870—1883 гг. преподавал прикладную математику, сопротивление материалов, технологию и паровую механику в Инженерном училище в Кронштадте. В 1883—1894 гг. — главный механик, затем начальник Кронштадтского парового завода. В 1894—1906 гг. — инспектор механической части Морского технического комитета.

Научные работы Афанасьева были широко известны во флоте и судостроительной промышленности России, а также за рубежом. Наиболее важные из них: «Сопротивление разрыву орудий, скрепленных кольцами» (1883 г.); «Практические законы движения судов» (1895 г.); «Материалы к изучению движения судна» (1899 г.); «Практические взгляды на электрические и магнитные явления» (1906 г.) и др.

Особое значение имеет предложенная В. И. Афанасьевым практическая формула определения мощности судовых машин, необходимой кораблю для сообщения определенной заданной скорости.

С. О. Макаров поддерживал тесный деловой контакт с В. И. Афанасьевым и неоднократно обращался к его помощи по техническим вопросам; Афанасьев, например, принимал активное участие в его работах по проектированию и строительству первого в мире арктического ледокола «Ермак»: им были выполнены расчеты по определению скорости ледокола, мощности машин и выбору гребных винтов.

Письмо В. И. Афанасьева С. О. Макарову представляет собой яркое свидетельство тяжелого положения ученого-новатора в царской России. Да и деятельность самого Макарова подтверждает это: несмотря на занимаемые им высокие посты, адмиралу приходилось с большим трудом «проталкивать» свои предложения и изобретения. Много, иногда десятки лет длилась его борьба с бюрократией из Морского министерства из-за обеспечения непотопляемости корабля, введения в морской артиллерии бронебойных наконечников, ускорения разводки пара, постройки «Ермака» и по другим вопросам.

К документу № 132.

* В состав Практической эскадры на кампанию 1898 г. были включены эскадренный броненосец «Петр Великий», броненосцы береговой обороны «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» (1893—1894 гг., водоизмещение 4126 т, скорость хода 16 узлов, артиллерия: IV — 10-дм, IV — 4,7-дм, XXVI — скорострельных) и «Адмирал Чичагов», минный крейсер

«Абрек» (1896 г., водоизмещение 535 т, скорость хода 21 узел, артиллерия: I—3-дм скорострельная, IV—47-мм скорострельных), пароход «Ильмень» и 8 миноносцев: № 104, 106, 107, 109, 110, 115, 116, 117 (миноносцы № 115, 116, 117—1893 г., водоизмещение по 85 т, скорость хода 20 узлов). О тактико-технических данных других кораблей— см. комментарий к док. № 97.

К документу № 163.

* Фритьоф Нансен (1861—1930)— знаменитый норвежский ученый и путешественник, исследователь Арктики. В 1890 г. он выдвинул проект достижения Северного полюса на специально построенном судне, способном выдержать сжатие льда во время длительного дрейфа. Его план основывался на предположении о наличии течения в Центральной части Арктического бассейна, в направлении с востока на запад. Летом 1893 г. Нансен на судне «Фрам» вышел из Норвегии и достиг Новосибирских островов, где и начал дрейф, продолжавшийся с сентября 1893 г. по 1896 г. Дрейф закончился для судна благополучно, но полюса достичь не удалось— «Фрам» пронесло значительно южнее. Неудачной оказалась и попытка Нансена вместе с членом экипажа «Фрам» Я. Йогансенем достичь полюса на собачьих упряжках и пешком. В целом экспедиция Ф. Нансена имела большое научное значение.

К документу № 172.

* После получения этой записки С. Ю. Витте запросил Главный морской штаб о разрешении С. О. Макарову выехать в командировку в Карское море и на Обь и Енисей, чтобы самому выяснить все поставленные в его докладной записке вопросы.

18 июня 1897 г. Витте писал Авелану: «...Вице-адмирал Макаров представил мне более подробные соображения по указанному предмету, из коих видно, что для полного выяснения означенного возбужденного им вопроса необходимо произвести предварительное исследование Карского моря...

Такое исследование, по мнению вице-адмирала Макарова, могло бы быть произведено посредством командирования специалиста, который, отправившись с пароходами, идущими из Англии в Енисей, лично осмотрел бы будущий путь проектируемых ледоколов и переговорил бы с людьми, совершавшими это плавание.

Признавая, с своей стороны, полезным произвести предлагаемое вице-адмиралом Макаровым исследование и принимая во внимание, что С. О. Макаров изъявляет согласие принять на себя, с разрешения вашего, выполнение сего исследования, я имею честь покорнейше просить ваше превосходительство не отказать почтить меня уведомлением, не встречается ли со стороны вверенного вашему управлению министерства препятствий к означенной командировке вице-адмирала Макарова. В случае последования на таковую командировку вашего согласия мною будет испрошена необходимая на нее сумма ...» 21 июня 1897 г. Морское министерство с соответствующего на то «высочайшего соизволения» дало разрешение на командировку Макарова (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 16399, лл. 1—2).

29 июня 1897 г. Макаров на яхте «Полярная звезда» отправился в Стокгольм, куда прибыл 1 июля; 2 июля он встретился с Норденшельдом, который высказал полное одобрение его планам. 9 июля прибыл в Гаммерфест (на севере Норвегии). Из Гаммерфеста на пароходе «Lofoten» ходил на Шпицберген. Во время перехода производились различные метеорологические и гидрологические наблюдения.

Пароходом «Lofoten» командовал О. Свердруп, известный полярный мореплаватель, бывший капитан нансеновского «Фрама». Макаров много разговаривал с ним об условиях плавания в Северном Ледовитом океане и т. п. 13 июля 1897 г. он сделал следующую запись в своем дневнике: «Ежедневно разговариваю с Свердрупом о плавании с ледоколами в Ледо-

витом океане и более и более убеждаюсь в полной их возможности, в особенности летом, ибо в это время лед состоит из отдельных островов».

14 июля Макаров возвратился в Гаммерфест и перешел на пароход «Иоани Кронштадтский» для следования на Енисей через Варде — Екатеринбургскую гавань — Югорский Шар — Карское море — Енисейский залив, а оттуда на речных пароходах вверх по реке до Красноярска, куда и прибыл 28 августа. Затем через Томск, Тобольск и Тюмень Макаров возвратился в Петербург (13 сентября). Подлинный дневник этой поездки — см. ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 62, лл. 166—190.

Во время плавания Макаров изучал ледовую обстановку и метеорологические условия, обсуждал с местными купцами и промышленниками вопросы освоения Северного морского пути и вывоза товаров из Сибири через порты Карского моря. Составленный Макаровым об этой поездке отчет был 7 ноября 1897 г. представлен Витте. Отчет издан отдельной брошюрой под названием: «Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 г. по поручению министра финансов С. Ю. Витте морского пути на реке Обь и Енисей». СПб, изд. департамента торговли и мануфактур, 1898, 81 стр. Подлинник отчета хранится в ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 511, лл. 56—104.

К документу № 177.

* Разработанные комиссией технические условия были предъявлены представителям трех крупнейших кораблестроительных фирм: Бурмейстер и Вейн в Копенгагене, Армстронг, Витворт и К° в Ньюкастле и Шихау в Эльбинге. Самыми выгодными условиями, на которых эти фирмы соглашались взять на себя постройку ледокола, оказались условия фирмы Армстронга — 1 500 000 руб. и 10 месяцев срока и, кроме того, увеличение запаса угля с 1800 т — до 3000 т. Поэтому было решено передать заказ на строительство ледокола этой фирме (см. С. О. Макаров, «Ермак» во льдах». СПб, 1901, гл. V). Для подробной разработки условий заказа и заключения договора с заводом Макаров был командирован в Англию (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 17060, лл. 10—15; ф. 17, оп. 2, д. 43, лл. 1—2). Вместе с заключением договора с фирмой Армстронг ему поручалось организовать наблюдение за ходом работ и определить порядок их оплаты. Перед своей поездкой в Англию Макаров посетил Саратов, где ознакомился с ледоколом, построенным заводом Армстронга для переправы через Волгу, и его работой. 27 ноября 1897 г. он выехал в Ньюкастль и после оформления там заказа вернулся в Петербург 27 декабря. Отчет о его поездке — см. ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 511, лл. 208—212.

Получив отчет Макарова, С. Ю. Витте 10 января 1898 г. обратился с письмом к П. П. Тыртову, в котором просил его исходатайствовать для Макарова разрешение на шестинедельную командировку в Англию и США. 18 января такое разрешение было получено, а 9 февраля С. О. Макаров выехал через Финляндию и Швецию в Англию, откуда 5 марта прибыл в Нью-Йорк. В Америке он ознакомился с работой ледоколов на Великих озерах. 21 марта возвратился в Ньюкастль, а оттуда 30 марта прибыл в Ревель. Отчет об этой командировке Макарова — см. ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 3, д. 926, лл. 79—86.

К документу № 192.

* До 9 марта 1899 г. «Ермак» находился в Кронштадте и готовился к переходу в Петербург — сгружали часть угля, чтобы обеспечить ледоколу проход Морским каналом. 8 марта 1899 г. С. О. Макаров получил от Биржевого комитета телеграмму о том, что вблизи Ревеля, у Суоропа, затерло льдом несколько пароходов с грузами. Получив разрешение министра финансов, Макаров 9 марта вышел в море на «Ермаке» для проводки этих судов в Ревельский порт. Близ Суоропа застряло всего 11 пароходов и ревальский портовой ледокол. 3 парохода и ледокол были выведены из ледового плена 12 марта и проследовали в Ревель самостоятельно, затем

«Ермак» с остальными пароходами перегнал их и весь караван был приведен в порт 13 марта. До 22 марта «Ермак» поддерживал навигацию в Ревельском порту — им было выведено в море 29 пароходов (действия «Ермака» подробно описаны в гл. VIII книги С. О. Макарова «Ермак во льдах»). 3 апреля «Ермак» ошвартовался в Гутуевском порту в Петербурге, на следующий день подошел к Николаевскому мосту, затем ошвартовался у стенки Балтийского завода. В Петербурге ледоколу была устроена торжественная встреча. Началась подготовка к экспедиции в Северный Ледовитый океан. В это время произошла размолвка между Макаровым и Менделеевым. Не сойдясь с Макаровым во взглядах на руководство экспедицией, желая, чтобы ее научная часть была совершенно независима от адмирала, которому предполагал он предоставить лишь мореходную и техническую стороны дела, Менделеев отказался от участия в экспедиции; вместе с ним отказался и подобранный им научный персонал. Макарову пришлось заново заниматься подбором сотрудников, снабжением инструментами и т. п.

В течение апреля «Ермак» поддерживал навигацию между Петербургом и районом Кронштадта. 8 мая он ушел в Англию. 14 мая прибыл в Ньюкастль, где был подвергнут осмотру на заводе Армстронга перед предстоящим полярным плаванием. См. «Ермак во льдах», гл. IX—XII.

К документу № 205.

* Во время работ по спасению броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» зимой 1899—1900 г. потребовалось установить связь между о. Гогланд и Петербургом. Расстояние от Гогланда до ближайшего пункта на побережье Финского залива (Котка) — 46 км — исключало применение старых средств связи или делало их в зимнее время малоэффективными. По предложению С. О. Макарова, назначенного в декабре 1899 г. главным командиром Кронштадтского порта, было решено использовать радио — великое изобретение преподавателя Минного офицерского класса в Кронштадте А. С. Попова, который летом 1899 г. на испытаниях в Черном море добился установления связи между кораблями «телеграфированием без проводов».

Со своими помощниками — ассистентом П. Н. Рыбкиным, лейтенантом А. А. Реммерт, капитаном 2 ранга Г. И. Залевским и унтер-офицером А. Бездежных, А. С. Попов установил две радиостанции: на о. Гогланд и около г. Котка. Радиограмма, посланная 24 января 1900 г. за подписью начальника Главного морского штаба Авелана командиру ледокола «Ермак», была первой официальной телеграммой, переданной с помощью нового средства связи. Благодаря ей рыбаки были спасены «Ермаком».

В дальнейших работах по оказанию помощи броненосцу «Апраксин» радио сыграло важную роль.

С. О. Макаров восторженно приветствовал гениальное открытие А. С. Попова, назвав его крупнейшей научной победой (док. № 242).

К документу № 209.

* 26 января 1900 г. крейсер «Адмирал Нахимов», уходивший из Ревеля в дальнее плавание, был затерт льдом. На следующий день, 27 января, ледокол «Ермак» пришел крейсеру на помощь и провел его во льдах до чистой воды 100 миль. Проводка такого крупного военного судна во льду зимой еще раз подтвердила важность ледоколов для военно-морского флота.

К документу № 214.

* 1 мая 1900 г. после вскрытия ото льда Финского залива «Ермак» вышел в Англию для переделки носовой части. 5 мая он прибыл в Ньюкастль. Во время работ по реконструкции «Ермака», завершившихся в начале января 1901 г., прежняя носовая часть была отрезана, но сам ледо-

кол в док не вводился. На стапеле была выстроена новая носовая часть, спущена на воду, при помощи особого понтона подведена к корпусу «Ермака» и соединена с ним.

К документу № 227.

* 21 июня 1901 г. «Ермак» вышел в свое второе арктическое плавание из Тромсе. 6 июля, находясь в 60 милях к западу от Северной Сульменевой губы, ледокол был затерт льдами и не мог освободиться из ледового плена до 24 июля. Положение «Ермака» было настолько тяжелым, что участники экспедиции подумывали о зимовке во льдах. После выхода из льдов было решено ввиду тяжелой ледовой обстановки у Новой Земли идти к Земле Франца-Иосифа. 27 июля подошли к Земле Франца-Иосифа, затем вернулись к Новой Земле, откуда опять пошли к Земле Франца-Иосифа, где 9 августа 1901 г. у мыса Флора участники экспедиции высадились на берег. «Ермак» был первым русским судном, посетившим эту землю. После производства океанографических работ в этом районе ледокол вернулся к Новой Земле, однако обойти ее не удалось и на этот раз. Пришлось ограничиться съёмочными и другими научными работами у северо-западных берегов Новой Земли. После окончания этих работ 16 августа ледокол пошел в Тромсе, где бросил якорь 20 августа. 1 сентября «Ермак» возвратился в Кронштадт. Плавание его подробно описано в дневнике С. О. Макарова (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 141, лл. 1—46). Кроме того, Макаров готовил к печати книгу о плавании «Ермака» в 1901 г., неоконченная рукопись которой хранится в ЦГАВМФ, в фонде С. О. Макарова (ф. 17, оп. 1, д. 142). Окончить обработку научных данных, полученных во время этого плавания, помешала русско-японская война и гибель Макарова.

Плавание «Ермака» в 1901 г. еще больше подорвало в официальных кругах доверие к мысли Макарова о применимости ледокола для проникновения в Центральный арктический бассейн. Наиболее характерным в этом отношении были следующие высказывание А. А. Бирилева из его телеграммы С. Ю. Витте от 24 августа 1901 г.: «Ермак» возвратился безрезультатно: льды остались непроходимыми, а «Ермак» — негодным судном как по замыслу, так и по исполнению, чтобы совершать полярные плавания и открыть полюс» (ЦГАВМФ, ф. 17, оп. 1, д. 124, л. 174). Но Макаров, как об этом свидетельствуют остальные документы главы, вовсе не был убежден в непригодности «Ермака» и продолжал настаивать на осуществлении своего замысла.

Был ли прав Макаров, с такой настойчивостью борясь за осуществление своего замысла? По мнению современных полярных исследователей, мощный ледокол и в настоящее время не сказал еще своего последнего слова. Если оказалось, что такой ледокол, как «Ермак», не может пройти далеко в Полярный бассейн, то это не значит, что такого задания не выполнит сверхмощный атомный ледокол, впервые в истории построенный в нашей стране и вошедший в строй действующих. Но Макарову принадлежит великая заслуга инициативы и первого опыта применения ледокола для исследования полярных стран. Плодотворность его идеи проявилась лишь много лет спустя после его смерти — во время арктических походов советских ледоколов и ледокольных пароходов. Усилиями советских людей Северный морской путь превратился в постоянно действующую водную магистраль, имеющую важное экономическое значение для районов Севера Сибири и Дальнего Востока.

К документу № 240.

* 13 ноября 1899 г. крейсер «Громобой», следуя из Кронштадта в Петербург, приткнулся к стенке Морского канала и не смог самостоятельно сняться с мели. К нему на помощь отправился «Ермак», но прибыла вода, и «Громобой» вышел на глубину без посторонней помощи. У броне носца же «Генерал-адмирал Апраксин», выскочившего на берег в районе

о. Гогланд, «Ермак» проработал всю зиму 1899—1900 г. и сыграл решающую роль в удачном осуществлении спасательных работ. См. об этом в частности гл. XV книги С. О. Макарова «Ермак» во льдах.

К документу № 251.

* Ценовая система продвижения офицерского состава по службе существовала в русском флоте до русско-японской войны 1904—1905 гг. включительно, будучи одним из наиболее прочно сохранившихся пережитков парусного флота. Сущность ее заключалась в следующем: для получения очередного воинского звания и назначения на высшую должность офицер должен был проплавать в своем звании и должности определенное количество кампаний («выплавать ценз», «окончить ценз», «выполнить ценз»). Заложенная в этой системе правильная идея — каждый офицер должен иметь определенный практический опыт плавания и командования кораблями для того, чтобы быть назначенным на более высокий пост, — была извращена ее бюрократическим применением. Ценз стал почти единственным условием для успешного продвижения по служебной лестнице. Малоинициативные, неэнергичные и просто бездарные офицеры при наличии в послужном списке формально положенного количества кампаний, вне зависимости от того, где и как они проведены, получали назначения на высокие должности. Ценовая система препятствовала выявлению и продвижению талантливых офицеров, действительно любящих флот и морскую службу. Особенно это сказывалось при присвоении адмиральских званий. Существование ценовой системы способствовало поражению русского флота в войне с Японией.

К документу № 257.

* С. О. Макаров высказывается в этом документе за необходимость консервации части миноносцев, главным образом с целью сохранения их в исправном состоянии к началу войны. Идея консервации части корабельного состава флота получила практическое воплощение после первой мировой войны и особенно после второй мировой войны. Содержание огромных флотов в мирное время стало непосильным бременем для бюджета даже великих держав. Поэтому в настоящее время считается целесообразным в мирных условиях сохранение ядра флота для обучения личного состава, боевой и оперативной подготовки. Остальные корабли зачисляются в резерв — сдаются на консервацию, осуществляемую с расчетом на возможность быстрого приведения их в боевую готовность.

К документу № 266.

* Этот проект С. О. Макарова, как и многие другие его предложения, не был реализован. Радиотелеграф внедрялся в русском флоте — его родине — очень медленно. К началу русско-японской войны 1904—1905 гг. русские корабли оказались менее подготовленными к использованию радиосвязи, чем японские. Отечественное производство радиоаппаратуры не было налажено, приходилось давать заказы иностранным фирмам.

К документу № 269.

* Адресата письма по материалам архивного фонда С. О. Макарова установить не удалось. Вполне вероятно, что это авторы или один из авторов книги: Шпидлер И. Б. и Лебединцев А. А., Труды Карабугазской экспедиции, СПб, 1902.

Интересно, что высказанное С. О. Макаровым предположение о возможности оседания в заливе поваренной соли — подтвердилось. В связи с изменением уровня Каспийского моря и других гидрологических условий в 1939 г. в Кара-Богаз-Голе впервые наблюдалась кристаллизация поваренной соли.

К документу № 290.

* Письмо С. О. Макарова с предупреждением об опасности стоянки флота на внешнем рейде Порт-Артура в период резкого обострения отношений между Россией и Японией является еще одним свидетельством глубокого понимания им особенностей современной войны и большой патриотической заботы о судьбе русского флота.

В связи с письмом не было принято никакого решения; резолюции и пометы на нем ярко характеризуют отношение высшего морского командования к этому вопросу, граничащее с преступной беспечностью.

Официальное русское описание русско-японской войны 1904—1905 гг. на море приходит к заключению, что «если бы даже предложенные адмиралом Макаровым меры были признаны необходимыми и приказание об исполнении их передано немедленно по получении письма по телеграфу в Артур, то и там они могли быть приведены в исполнение только утром 27 января (9 февраля) с полной водой.

Но если письмо это и не привело к предотвращению катастрофы 26 января (8 февраля), т. е. не имело реального значения, однако во всяком случае оно представляет из себя ценный исторический документ, обойти который молчанием при описании памятного для флота дня 26 января (8 февраля) — невозможно: оно навсегда останется свидетельством ума и пронзительности светлой личности С. О. Макарова, ярким примером для грядущего поколения понимания адмиралом долга службы не за страх, а за совесть» (Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга первая. Действия флота на Южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском генеральном штабе. СПб, 1912, стр. 195).

Позиция Морского министерства была осуждена в работе А. Н. Щеглова «Значение и работа Штаба на основании опыта русско-японской войны». Оправдываясь, бывший начальник Главного морского штаба З. П. Рожественский в своем рапорте морскому министру от 1 февраля 1906 г. пытался следующим образом опровергнуть обвинения Щеглова в неприятии Штабом каких-либо мер по письму С. О. Макарова: «Этот пункт несообразен с принципом «полная мочь главнокомандующему». А помимо того, начальник Главного морского штаба подлежал бы основательному порицанию, если бы какими-либо путями испросил повеление держать эскадру Тихого океана в гавани» (ЦГАВМФ, ф. 418, оп. 5, д. 770, лл. 8—9).

** Город и порт на о. Куба, блокированный американским флотом во время испано-американской войны 1898 г.

К документу № 298.

* Русское высшее морское командование не смогло из-за допущенных им ошибок своевременно завершить выполнение программы судостроения для Дальнего Востока и сосредоточить на театре военных действий необходимые силы флота. Недопустимое промедление произошло с отрядом кораблей под командованием контр-адмирала А. А. Вирениуса. Решение о его отправке на Дальний Восток было принято еще весной 1903 г., но только в декабре были собраны в Средиземном море эскадренный броненосец «Ослябя», крейсера «Дмитрий Донской», «Аврора» и «Алмаз», 7 эскадренных миноносцев, 4 номерных миноносца, 3 транспорта. Переход отрядом совершался очень медленно, главным образом потому, что в его состав входили тихоходные, часто выходившие из строя, маломореходные номерные миноносцы. Начало войны застало корабли Вирениуса в Красном море. Отряд был задержан в Джибути, а 2 февраля 1904 г. было решено вернуть его в Балтийское море.

К документу № 305.

* С. О. Макаров, прекрасно понимая важность единства тактических воззрений офицерского состава флота, хотел ознакомить офицеров Порт-

Артурской эскадры со своими взглядами на ведение боя, изложенными в книге «Рассуждения по вопросам морской тактики». Этим и вызвано его обращение в Главный морской штаб с просьбой о возможно скором напечатании нового издания его книги и присылке ее в Порт-Артур.

Однако З. П. Рожественский, недооценивавший значения научно разработанной тактики флота и не разделявший тактических взглядов Макарова, не спешил с рассмотрением этой просьбы. Лишь 10 марта 1904 г. (т. е. почти через месяц) в Порт-Артуре почтой был получен ответ начальника Главного морского штаба: «По докладе о сем управляющему Морским министерством, его превосходительству Федор Карлович [Авелан] не признал возможным отнести этот расход на военный кредит». Последовавшая за этим переписка с управляющим Морским министерством не дала положительных результатов. Тогда С. О. Макаров вынужден был 18 марта 1904 г. поставить в связи с этим вопрос в ультимативной форме о доверии к нему, как командующему флотом в Тихом океане (см. документ № 366). Находившийся тогда в Порт-Артуре заместитель на Дальнем Востоке адмирал Е. И. Алексеев также телеграфировал Авелану 21 марта 1904 г.: «Из разговора с адмиралом Макаровым — отказ издать его тактику он считает обидным служебному самолюбию и признаком недоверия. При настоящем положении признаю необходимым устранить это вероятное недоразумение вашим согласием исполнить его просьбу». Но еще до получения телеграммы Алексеева Морское министерство вынуждено было согласиться с Макаровым, в противном случае отказывавшемся командовать флотом.

Книга была напечатана (СПб, типо-лит. Шредера, 1904), но вышла она в свет уже после гибели Макарова, и ни один из офицеров в Порт-Артуре не получил ее во время войны.

Переписку по этому вопросу — см. ЦГАВМФ, ф. 417, лл. 29, 30, 50, 53—58, а также: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 24—27.

К документу № 308.

* Еще раньше — 13 февраля 1904 г., Макаров обратился с письмом к управляющему Морским министерством, в котором сообщал о необходимости установки радиостанций на всех миноносцах флота в Тихом океане. К сожалению, в ЦГАВМФ не удалось обнаружить этого письма, сохранилось лишь упоминание о нем в перечне писем и телеграмм, отправленных Макаровым с пути в Порт-Артур (ЦГАВМФ, ф. 417, д. 26565, л. 41), с пометой о том, что оно отправлено на рассмотрение в Морской технической комитет. Последний признал вполне осуществимым это предложение, постановил разработать опытные радиостанции с тем, чтобы впоследствии заказать их за границей, ограничившись на первое время установкой одной станции на каждую пару миноносцев (поскольку, как правило, миноносцы действовали парами).

Что же касается станций беспроволочного телеграфа с дальностью действия до 300 миль, то после переговоров А. С. Попова с Сименсом, а также информации об опытах Маркони было установлено, что такая дальность действия судовыми радиоустановками еще не достигнута.

После доклада управляющему Морским министерством последний распорядился установить радиостанции, «если на опыте окажется возможным», на одном из каждой пары именных миноносцев Тихого океана, а беспроволочного телеграфирования на дальние расстояния не заказывать. См. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2., стр. 78—80.

Других сведений о судьбе предложений Макарова до его гибели не обнаружено, после же смерти Макарова этот вопрос больше не возбуждался.

К документу № 312.

* Среди мер, намеченных С. О. Макаровым для усиления обороны крепости Порт-Артур с приморского фронта, были постановка минных за-

граждений, затопление пароходов у входа в бухту и установка бонов. Все это должно было воспрепятствовать проникновению в гавань неприятельских миноносцев и пароходов-брандеров.

К документу № 314.

* Вступив в командование флотом, С. О. Макаров обратил особое внимание на улучшение разведки, для чего в первую очередь были использованы миноносцы.

Вечером 25 февраля для разведки района островов Эллиот и Блонд были посланы миноносцы «Решительный» и «Стерегущий». У острова Кеп корабли были обнаружены миноносцами противника. Учитывая превосходство последнего в силах, они уклонились от боя и укрылись у островов Саньшаньдао. Потеряв за это время, миноносцы, не успевшие осмотреть весь назначенный им район, возвращались к рассвету в Порт-Артур. Около 6 часов 26 февраля у Ляотешаня «Решительный» и «Стерегущий» встретились с 4 японскими миноносцами, к которым вскоре присоединились еще 2 минных крейсера.

В происшедшем ожесточенном бою с превосходящими силами противника миноносец «Решительный», пользуясь преимуществом в скорости хода, успешно отбиваясь от преследовавших его кораблей, вырвался под защиту береговых батарей и возвратился в Порт-Артур. «Стерегущий» же, обладая значительно меньшей скоростью хода, несколько отстал от «Решительного» и был сразу же отрезан от него тремя кораблями противника. Экипаж «Стерегущего» под командованием лейтенанта А. С. Сергеева, а после его ранения — лейтенанта Н. С. Головинина мужественно сражался с противником. Осыпаясь снарядами шести японских кораблей, лишившись хода, «Стерегущий» бился до последнего снаряда, до последнего человека. Только тогда японцам удалось взять миноносец на буксир, но их торжество было кратковременным — «Стерегущий» затонул.

Из японских источников тогда же стало известно, что при приближении к миноносцу неприятельской шлюпки два матроса, оставшиеся в живых, не желая сдаться и сдать корабль, закрылись в машинном отделении, открыли кингстоны затопления и доблестно погибли вместе с кораблем (имена этих героев остались неизвестными). Версия эта была принята при сооружении памятника «Стерегущему» в Ленинграде.

Из 55 матросов и офицеров героического экипажа японцы подобрали только четверых. На основании показаний, данных во время пребывания в плену и после возвращения в Россию, иногда считается, что затопили миноносец машинист Василий Новиков и коцегар Алексей Осинин. Однако авторы официальной истории русско-японской войны на море утверждают, «что одновременные показания... 4 живых свидетелей боя настолько сбивчивы и разноречивы в подробностях, что считать их достоверными нет достаточных оснований» (Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга первая... Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском генеральном штабе... стр. 465).

В ЦГАВМФ хранятся еще два рапорта С. О. Макарова Е. И. Алексееву о гибели миноносца «Стерегущий» (ф. 469, д. 36, лл. 269—270, 271—273; опубл.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел III, кн. I, вып. 2..., стр. 38—39, 60—62). О пребывании в плену оставшихся в живых матросов «Стерегущего» и их показаниях см. ЦГАВМФ, ф. 417, д. 35211, лл. 322—324 — письмо находившегося в японском плену капитана 2 ранга Г. Г. Селецкого французскому консулу в г. Кобэ.





ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. АРХИВНЫЕ ФОНДЫ

Центральный государственный архив Военно-Морского Флота (ЦГАВМФ)

- ф. 17 — фонд С. О. Макарова.
- ф. 162 — Морской ученый комитет.
- ф. 248 — Высочайшие приказы по флоту и морскому ведомству о чинах военных и гражданских (коллекция).
- ф. 404 — Главное гидрографическое управление.
- ф. 417 — Главный морской штаб.
- ф. 421 — Морской технический комитет.
- ф. 423 — Комиссия морских артиллерийских опытов.
- ф. 469 — Морской походный штаб наместника на Дальнем Востоке адмирала Е. И. Алексеева
- ф. 497 — Штаб начальника Практической эскадры Балтийского моря.
- ф. 510 — Штаб начальника соединенных эскадр в Тихом океане вице-адмирала С. П. Тыртова.
- ф. 523 — Штаб командующего отдельным отрядом крейсеров Тихого океана контр-адмирала К. П. Иессена.
- ф. 524 — Штаб командующего флотом в Тихом океане вице-адмирала С. О. Макарова.
- ф. 544 — Штаб командующего эскадрой в Средиземном море контр-адмирала Ф. К. Авелана.
- ф. 625 — Штаб 1-й флотской дивизии Балтийского моря.
- ф. 763 — Дневники, заметки, записки, вырезки из газет о русско-японской войне, доставленные в историческую часть Морского генерального штаба (коллекция).
- ф. 930 — Управление Кронштадтским портом.
Коллекция приказов (типографские экземпляры), хранящиеся в научно-справочной библиотеке ЦГАВМФ.

Центральный государственный исторический архив в Ленинграде (ЦГИАЛ)

- ф. 95 — Отделы торгового мореплавания и торговых портов министерства торговли и промышленности.
Архив Академии наук СССР, в Ленинграде,

ф. 38 — фонд М. А. Рыкачева.
ф. 759 — фонд А. Н. Крылова.

Ученый архив Географического общества СССР

ф. 1 — 1902.

II. ПЕЧАТНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Периодическая печать

Газеты

«Котлин»: 1896 г., 25 августа, 1 декабря, 3 декабря; 1897 г., 19 января; 1900 г., 27 января, 19 апреля.
«Кронштадтский вестник»: 1896 г., 1 декабря; 1902 г., 23 июня.
«Новое время»: 1899 г., 4 марта.
«Россия»: 1899 г., 22 ноября.
«Русские ведомости»: 1902 г., 30 июля.

Сборники документов и материалов и другие неперIODические издания

Макаров С. О. Рассуждения по вопросам морской тактики. [Изд 3].
Петроград, 1916.

Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы.
Отдел III. Книга первая. Выпуск 2-й. СПб, издание Исторической комиссии
по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском гене-
ральном штабе, 1911.





СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АН — Академия наук.
в. кн. — великий князь.
ГМШ — Главный морской штаб.
д. — дело.
КМАО — Комиссия морских артиллерийских опытов.
л. — лист.
МТК — Морской технический комитет.
ф. — фонд.
ЦГАВМФ — Центральный государственный архив Военно-Морского Флота.
ЦГИАЛ — Центральный государственный исторический архив в Ленинграде.





БИБЛИОГРАФИЯ

ТРУДЫ С. О. МАКАРОВА
(в порядке опубликования)

1867

1. Инструмент Адкинса для определения девиации в море.— «Морской сборник», 1867, № 10, неоф., стр. 82—84, 1 илл.
Подпись: С. М.

1869

2 Установка пневматического телеграфа на фрегате «Князь Пожарский». — «Кронштадтский вестник», 1869, 12 дек., № 145.

1870

3. Броненосная лодка «Русалка». — «Морской сборник», 1870, № 3, неоф., стр. 1—40, 2 л. черт.; № 5, стр. 1—22, 1 л. черт.; № 6, стр. 1—18, 1 черт.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1870.

1873

4. О прекращении подводной течи на судах. (Необходимость иметь на судах средства для заделывания подводных пробоин.) — «Морской сборник», 1873, № 5, неоф., стр. 41—52 с черт.

То же, Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1873, 12 стр., 4 черт.

1874

5. Трюмы двухдонных судов. — «Морской сборник», 1874, № 3, неоф., стр. 125—140.

То же. Отд. оттиск. СПб., [1874].

1875

6. О непотопляемости судов. — «Морской сборник», 1875, № 6, неоф., стр. 1—58, 2 л. черт.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1875. 58 стр., 2 л. черт.

1876

7. О содержании и исправности непроницаемых переборок и водоотливных приспособлений.— «Морской сборник», 1876, № 7, неоф., стр. 15—38. То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1876. 24 стр.
8. Средства против потопления судов.— «Морской сборник», 1876, № 1, неоф., стр. 1—41, 2 л. черт. То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1876. 41 стр., 2 л. черт.

1877

9. Рапорт командующего пароходом «Великий князь Константин» лейт. Макарова главному командиру Черноморского флота и портов 13 августа 1877 года [об операциях 6—11 августа 1877 года].— «Морской сборник», 1877, № 10, м. хр., стр. 7—13. См. также «Яхта», 1877, 3 сент.
10. Телеграмма главному командиру Черноморского флота [об операции парохода «Константин» по содействию отряду полк. Шелковникова 4—8 августа и атаке минными катерами турецкого броненосца на Сухумском рейде 11 авг. 1877 г.].— «Морской сборник», 1877, № 10, м. хр., стр. 4—6.

1878

11. Рапорт командующего пароходом «Великий князь Константин» кап.-лейт. Макарова главному командиру Черноморского флота и портов ген.-адъют. Аркасу 18 декабря 1877 года [об атаке минными катерами турецких судов на Балтийском рейде 16 дек. 1877 г.].— «Морской сборник», 1878, № 2, м. хр., стр. 10—14.

1879

12. О вооружении парохода «Великий князь Константин» минами и миноносными катерами. Сообщение флигель-адъютанта, капитана 2 ранга Макарова. (Читано в собрании минных и других офицеров флота 12 октября сего [1879] года.) Стенографический отчет.— «Известия Минного офицерского класса», вып. 1, 1879, стр. 7—27, 2 л. черт.

1882

13. Предположение об устройстве морской части в Закаспийском крае. [Прилож. к ст. К. Г. «Участие моряков в Ахалтекинской экспедиции 1880—1881 гг.»].— «Морской сборник», 1882, № 4, неоф., стр. 131—135, 1 л. табл.

1884

14. Обзор личного состава машинных команд на русских коммерческих пароходах.— «Морской сборник», 1884, № 3, неоф., стр. 63—110, 6 табл. То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1884. 48 стр.

1885

15. Записка о реке Атреке. Октябрь 1881 года.— В кн.: Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. 15. СПб., 1885, стр. 140—148.
16. Исторический журнал Практической шхерной эскадры под начальством командующего... контр-адмирала Шмидта в кампанию 1883 года.— «Морской сборник», 1885, № 2, офиц., стр. 1—52, после стр. 38.

17. О подогревании воды в паровых котлах с возможно меньшим расходом топлива и о быстрой разводке пара. Записка. СПб., тип. Мор. м-ва, 1885. 31 стр., 3 л. черт.

18. Об обмене вод Черного и Средиземного морей. Исследование флигель-адъютанта капитана 1 ранга С. О. Макарова. (Читано в заседании физико-математического отд. Академии наук 21 мая 1885 года.) — «Записки имп. Академии наук», т. 51, 1885, прил. № 6, 148 стр., 7 л. черт.

Рец.: Рык а ч е в М.— «Морской сборник», 1885, № 5, библи., стр. 1—45.

1886

19. В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований.— «Морской сборник», 1886, № 2, неоф., стр. 37—63; № 3, неоф., стр. 1—35, 1 л. черт.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1886. 63 стр., 1 л. черт.

20. О двойственных течениях в проливах.— «Известия имп. Русского географического общества», т. 22, 1886, вып. 2, стр. 109—150.

Извлечение из труда С. О. Макарова «Об обмене вод Черного и Средиземного морей».

21. Корвет «Витязь». Извлечения из донесений командира, флигель-адъютанта капитана 1 ранга Макарова.— «Морской сборник», 1886, № 10, приб. к офиц. отд., стр. 21—23; 1887, № 2, приб. к офиц. отд., стр. 82—84; № 7, приб. к офиц. отд., стр. 39—41; 1888, № 7, приб. к офиц. отд., стр. 1—4; № 12, приб. к офиц. отд., стр. 6—8; 1889, № 1, приб. к офиц. отд., стр. 10—12; № 4, приб. к офиц. отд., стр. 1—6.

1887

22. Якорные стоянки в Босфоре.— «Записки по гидрографии», 1887, вып. 1, стр. 22—29.

1889

23. Извлечение из донесений командира корвета «Витязь» флигель-адъютанта Макарова о гидрографических работах у о. Дажелет.— «Записки по гидрографии», 1889, вып. 3 (от начала издания вып. 9), стр. 1—4, 1 карта.

24. Описание промерных работ в заливе «Петр Великий», произведенных офицерами корвета «Витязь» в 1887 году.— «Записки по гидрографии», 1889, вып. 1 (от начала издания вып. 7), стр. 7—15, 1 карта.

25. Православие в Японии. СПб., 1889. 28 стр.

1891

26. Замечания командира корвета «Витязь» флигель-адъютанта Макарова по всем частям по окончании кругосветного плавания с 1886 по 1889 год.— «Морской сборник», 1891, № 4, приб. к офиц. отд., стр. 1—50, с табл., 2 л. диагр.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, [1891]. 50 стр., 2 л. илл.

27. Некоторые испытания ареометров корвета «Витязь». — «Журнал Русского физико-химического о-ва», т. 23, 1891, вып. 6, физ. часть, отд. 1, стр. 324—333.

То же. Отд. оттиск. СПб., 1891. 10 стр.

28. Об измерении удельного веса морской воды. (Сообщено в собрании хим. отд. Физико-химич. о-ва в С.-Петербурге 8 января 1891 г.) — «Журнал Русского физико-химического о-ва», т. 23, 1891, часть хим., отд. 2, вып. 1, стр. 30—86.

То же. СПб., тип. В. Демакова, 1891. 66 стр., 1 л. илл.

Рец.: Ю. Ш. [Ю. Шокальский].—«Морской сборник», 1891, № 7, библ., стр. 20—21.

29. Об уменьшении гибельных последствий при столкновении судов.—«Морской сборник», 1891, № 5, неоф., стр. 1—26, 1 л. черт.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1891. 26 стр., 1 л. черт.

1892

30. О трудах русских моряков по исследованию вод Северного Тихого океана. [Лекция, прочитанная С. О. Макаровым в Морском кадетском корпусе 9 марта 1892 г.]—«Морской сборник», 1892, № 5, неоф., стр. 15—47, 1 табл., 2 карты.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1892, 32 стр., 3 л. илл.
Рец.: «Землеведение», 1894, кн. 1, стр. 309.

1893

31. Замечания и. д. главного инспектора морской артиллерии контр-адмирала Макарова по осмотру им портов, судов и заводов при командировке за границу в сентябре—ноябре 1893 года. СПб., тип. Мор. м-ва, 1893. [2], II, 50 стр., 13 л. илл. (Отчет о занятиях Морского технического комитета по артиллерии за 1893 год. Прибавление 1.)

32. Несколько слов по поводу лекции генерал-лейтенанта Ф. В. Пестича 18 марта 1892 г.—«Морской сборник», 1893, № 2, неоф., стр. 139—144.

1894

33. «Витязь» и Тихий океан». Гидрологические наблюдения, произведенные офицерами корвета «Витязь» во время кругосветного плавания 1886—1889 годов, и свод наблюдений над температурой и удельным весом воды Северного Тихого океана. Т. 1—2. СПб., тип. Акад. наук, 1894.

Т. 1. [2], XLIV, 337 стр. с илл.

Т. 2. [4], 515 стр. с илл.

Рец.: Рыкачев М.—«Морской сборник», 1894, № 7, неоф., стр. 1—40.

Рыкачев М. А. Отзыв о труде С. О. Макарова: «Витязь» и Тихий океан».—В кн.: Отчет имп. Русского географического о-ва за 1895 год. СПб., 1896, прилож., стр. 13—19.

А. В.—«Землеведение», 1894, № 8, стр. 319—323.

Шпиндлер И. Океанография в 1891—1894 гг.—«Ежегодник имп. Русского географического о-ва», т. 5, 1896, ч. 1, стр. 1—23.

Рыкачев М. А. Отчет о пятом присуждении премии Макария, митрополита московского. Прилож. к 75 тому «Записок имп. Академии наук», № 4, 1895, стр. 2—5, 24—60.

34. О необходимости международного соглашения по опубликованию материалов, заключающихся в морских метеорологических журналах.—«Известия имп. Русского географического о-ва», т. 30, 1894, прилож., стр. 1—13, 1 табл.

То же. «Морской сборник», 1894, № 10, неоф., стр. 1—13.

Именуются отд. отт. (на рус., англ., франц. и нем. яз.)

35. Разбор элементов, составляющих боевую силу судов.—«Морской сборник», 1894, № 6, неоф., стр. 1—106, 3 л. черт.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1894. 108 стр.

То же в кн.: «Рассуждения по вопросам морской тактики». М., 1942, стр. 11—86 и М., 1943, стр. 12—112.

То же в кн.: Собр. соч., т. 1. Пг., 1916, стр. 1—106.

Рец. на изд. 1894 г. Е. И.—«Русский инвалид», 1894, 20 авг.

36. Таблицы для обработки удельных весов морской воды. (Извлечено из труда того же автора «Витязь» и Тихий океан.) СПб., Акад. наук, 1894. 31 стр.

Параллельн. текст на франц. яз.

37. О средствах для сохранения целости борта судов при столкновении.— «Морской сборник», 1895, № 5, неоф., стр. 1—12, 5 л. черт.

38. Эскадра Средиземного моря. (Извлечения из рапортов командующего эскадрой контр-адмирала Макарова.)— «Морской сборник», 1895, № 4, приб. к офиц. отд., стр. 1—7, после стр. 34 и 1—4; № 5, приб. к офиц. отд., стр. 32—43, после стр. 18 и 1—4; № 6, приб. к офиц. отд., стр. 1—4, после стр. 12 и 1—4; № 8, приб. к офиц. отд., стр. 1—2, после стр. 42 и 1—4.

39. Возможно ли искусственным путем воспрепятствовать замерзанию бухты Золотой Рог? (Сообщение, сделанное во Владивостокском музее Общества изучения Амурского края членом его контр-адмиралом Макаровым.)— «Записки О-ва изучения Амурского края», т. 5, 1896, вып. 1, стр. 1—14, 2 л. илл. и карт.

40. Извлечение из рапорта от 3 октября 1895 г. командующего эскадрой Средиземного моря контр-адмирала Макарова (о гидрографических и гидрологических работах в NW части Тихого океана).— «Записки по гидрографии», т. 17, 1896, стр. 84—90.

41. Краткое сообщение контр-адмирала С. О. Макарова о гидрологических работах, произведенных им во время последнего плавания в 1894—1896 годах. (Читано в засед. соединен. отд-ний географии матем. и географии физ. 19 апр. 1896.)— «Известия имп. Русского географического о-ва», т. 32, 1896, вып. 3, стр. 195—203, 2 илл.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. А. С. Суворина, 1896. 9 стр., 1 л. илл.

42. На пароходе «City of Peking».— «Морской сборник», 1896, № 6, неоф., стр. 35—55.

43. О средствах для сохранения целости борта судов при столкновении. [Перевод стеногр. отчета из газ. «Hongkong Daily Press» о сообщении С. О. Макарова в комитете Торгового совета («General Chamber of Commerce») в Гонконге 23 янв. 1896 г.; в конце статьи приложено письмо С. О. Макарова редактору журн. «Морской сборник» о просмотре перевода и с замечаниями по существу своего сообщения.]— «Морской сборник», 1896, № 7, неоф., стр. 71—89, 1 л. черт.

44. Беглый очерк работ по морской артиллерии с осени 1891 г. по осень 1894 г. Составлен бывшим и. д. главного инспектора морской артиллерии контр-адмиралом Макаровым, по сдаче дел и отправлении в плавание. (Прибавление III к отчету о занятиях Морского технического комитета по артиллерии за 1894 год.) СПб., тип. Мор. м-ва, 1897. 102 стр.

То же в кн.: Врангель Ф. Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. Ч. 2. СПб., 1913, стр. 89—188.

То же. Врангель Ф. Ф. Отрывки из биографии Степана Осиповича Макарова.— «Морской сборник», 1912, № 6, неоф., стр. 16—18; № 7, неоф., стр. 35—51; № 8, неоф., стр. 23—40; № 9, неоф., стр. 83—102; № 10, неоф., стр. 81—102; № 11, неоф., стр. 95—116.

Глава 1 и 8, §§ 38, 87, 90 и 103 выпущены и считаются утраченными.

45. Доклад об исследовании Северного Ледовитого океана. (Прочитан в заседании отд-ния физической географии Академии наук 12 марта 1897 г.) СПб., Изд. Акад. наук, 1897. 8 стр.

46. О принятии яхт-клубами семафорной азбуки, установленной для военного флота. (Сообщение вице-адмирала С. О. Макарова на первом Всероссийском съезде любителей и деятелей водного спорта. Март—апрель 1897 г.)— «Котлин», 1897, 27 апр., № 93.

См. также в кн.: Труды первого Всероссийского съезда любителей и деятелей по яхтенному и вообще водному спорту. Ч. 1. Дневник съезда. Доклады. СПб., 1897, стр. 1—5.

47. Об исследовании Северного Ледовитого океана. (Читано в экстренном собрании Р. Г. О. 30 марта 1897.) — «Известия Русского географического о-ва», т. 33, 1897, стр. 369—402, 3 карты и диагр.

1. Доклад Ф. Ф. Врангеля, стр. 369—384.

2. Доклад С. О. Макарова, стр. 385—402.

То же. [Лекции на ту же тему, прочитанные в Кронштадтском морском собрании 7 апр. 1897 года]. — «Морской сборник», 1897. № 5, неоф., с. 1—140, 4 карт., диагр.

1. Лекция Ф. Ф. Врангеля, стр. 1—19.

2. Лекция С. О. Макарова, стр. 20—40.

См. также сборник «С. О. Макаров и завоевание Арктики», Л.—М., 1943.

Имяются отд. оттиски.

Написано в соавторстве с Ф. Ф. Врангелем.

Рец.: — «Московские ведомости», 1898, № 135.

48. Об уменьшении гибельных последствий при столкновении судов. (Сообщение вице-адмирала С. О. Макарова на съезде любителей и деятелей водного спорта.) — «Котлин», 1897, 29 марта, № 71.

49. Описание берега от залива св. Ольги до мыса Поворотного, составленное контр-адмиралом Макаровым во время морской съемки, произведенной офицерами броненосца «Император Николай I» в 1895 году. СПб., тип. Мор. м-ва, 1897. 13 стр. с илл.

50. Рассуждения по вопросам морской тактики. — «Морской сборник», 1897, № 1, неоф., стр. 17—84; 3 л. черт.; № 2, неоф., стр. 1—63, 5 л. диагр. и черт.; № 3, неоф., стр. 1—58, 15 л. черт. и диагр.; № 4, неоф., стр. 1—58, 3 л. черт.; № 7, неоф., стр. 1—12.

То же. Отд. оттиск из «Морского сборника» № 1—4.

Рец.: Новая книга вице-адмирала С. О. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики». — «Кронштадтский вестник», 1897, 20 июня.

Орлов Н. — «Русский инвалид», 1897, № 144, 145, 150, 151.

Лилье В. — «Котлин», 1897, № 134—135, 173—174.

Пузыревский А. — «Разведчик», 1897, № 345, стр. 469—471.

Скрягин С. А. — «Разведчик», 1897, № 352, стр. 631—633.

Орлов Н. — «Новое время», 1897, № 76—87 (Прибавление), стр. 7—8.

Скрягин С. — «Морской сборник», 1897, № 10, неоф., стр. 1—44 [Разбор труда Макарова в связи с работами Мэхэна].

1898

51. Броненосцы или не-броненосцы. — «Котлин», 1898, 5 авг., № 171.

52. Наставления, как пользоваться средствами непотопляемости. СПб., тип. И. Гольдберга, 1898, 71 стр. с илл.

То же в кн.: Повреждения на судах и их исправления судовыми средствами, т. 2. СПб., 1898, стр. 312—380.

53. О непотопляемости судов. (Отчет о сообщении вице-адмирала С. О. Макарова, сделанном 5 мая [1898] в Кронштадтском отд. имп. Русского технического общества.) — «Кронштадтский вестник», 1898, 13, 20 мая, № 54, 56; «Котлин», 1898, 6, 8, 9, 12 мая, № 98, 99, 100, 102.

54. О постройке ледоколов. — «Морской сборник», 1898, № 10, неоф., стр. 107—118.

55. Сообщение вице-адмирала Макарова [Об опытах с моделями судов для решения вопросов по непотопляемости судов]. — «Кронштадтский вестник», 1898, 9 окт.

56. Об однообразии в судовом составе флота. — «Морской сборник», 1898, № 4, неоф., стр. 1—40.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1898. 40 стр.

То же. «Кронштадтский вестник», 1898, 6, 11 февр.

Отчет о докладе на эту тему, сделанном С. О. Макаровым 4 февр. 1898 г. в КОИРТО, помещен в газ. «Котлин», 1898, 5, 6 февр., № 27, 28.

57. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года по поручению министра финансов С. Ю. Витте морского пути на реки Обь и Енисей. СПб., изд. департамента торговли и мануфактур, 1898. 81 стр.

58. Приказы С. О. Макарова [в бытность его командующим Практической эскадрой Средиземном море (1894 г.) и командующим Практической эскадрой Балтийского моря (1896 г.)].— В кн.: Скрягин С. А. Сборник приказов и инструкций адмиралов. СПб., 1898, с. 326—331.

59. Рассуждения по вопросам о непотопляемости судов.— «Морской сборник», 1898, № 7, неоф., стр. 1—35, 3 л. черт.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1898, 37 стр., 3 л. черт.

1899

60. Ледоколы. Речь вице-адмирала С. О. Макарова, произнесенная им на банкете английских судостроителей. [Перевод из англ. газеты.]— «Котлин», 1899, 21 июля.

1900

61. Телеграмма адмирала С. О. Макарова А. С. Попову 26 января 1900 г.— «Котлин», 1900, 27 янв. № 21.

То же в кн.: А. С. Попов. Сборник документов. Л., 1945, стр. 156.

1901

62. «Ермак» во льдах». Описание постройки и плаваний ледокола «Ермак» и свод научных материалов, собранных в плавании. Ч. 1—2. СПб., тип. СПб. акц. о-ва печатного дела в России, 1901.

Ч. 1. Постройка и плавание ледокола «Ермак». [4], XXI, 348 стр. с илл.

Ч. 2. Отчеты, журналы и заметки. [2], 349—507 стр. с илл.; 5 л. карт. Рец.: Врангель Ф.— «Морской сборник», 1901, № 8. библ., стр. 9—52.

«Котлин», 1901, 13 марта, № 58.

63. О приготовлении щей в командах. Кронштадт, тип. Кроншт. порта, 1901. 16 стр.

64. Приказ главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала Макарова по штабу 1-го мая 1901 г. № 260. [О варке щей в командах].— «Котлин», 1901, № 120.

См. также «Разведчик», 1901, № 556, стр. 545—547. (Извлечение из приказа).

65. Письмо директору Николаевской главной физической обсерватории М. А. Рыкачеву от 19 июня 1901 г. [о планах плавания к Новой Земле].— «Котлин», 1901, 8 июля, № 152. (м. хр.).

1902

66. Инструкция старшине обхода: а) Старшина имеет при себе свисток, книжку с отрывными листами и карандаш. б) Он должен помнить номер, которым его обход обозначен, и номер смены, в которой он за старшего.— «Котлин», 1902, № 52.

Подпись: Главный командир вице-адмирал С. Макаров. 28 февраля 1902 г.

67. Телеграмма капитану Свердрупу по случаю возвращения из полярного плавания.— «Котлин», 1902, 10 сент., № 204 (м. хр.).

1903

68. Записка вице-адмирала С. Макарова о программе судостроения на двадцатилетие 1903—1923 гг. Ч. 1—2 [СПб., 1902]. 117 стр.
Изд. литогр.
69. Без парусов.— «Морской сборник», 1903, № 12, неоф., стр. 1—44.
То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1903. 46 стр.
Реф.: А.— «Военный сборник», 1904, № 1, библи., стр. 243—246.
В.— «Котлин», 1903, 11 дек.
«Кронштадтский вестник», 1903, 12 дек.
Реф.: Камчатский И.— «Котлин», 1903, 17 дек.
По поводу статьи «Без парусов».— «Котлин», 1904, 28 апр.
70. Броненосцы или безбронные суда? Краткий отчет о сообщении, сделанном вице-адмиралом С. О. Макаровым 18 февраля в зале библиотеки Морского министерства в Петербурге.— «Кронштадтский вестник», 1903, 21 февр.; «Морской сборник», 1903, № 4, неоф., стр. 59—118, 7 л. черт.
То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1903, 62 стр. 7 л. с черт.
То же в кн.: «Рассуждения по вопросам морской тактики». М., 1942, стр. 289—339 и М., 1943, стр. 383—441.
71. Письмо в редакцию «Нового времени».— «Котлин», 1903, 11 марта, № 57.
72. [Показание С. О. Макарова на суде по делу кронштадтского полицмейстера Шафрова.]— «Котлин», 1903, 19 янв.
73. [Макаров С. О.] Рецензент. Руководство для плавания из Кронштадта во Владивосток и обратно. Вып. 8, ч. 1, СПб., изд. Гидрогр. упр., 1903.
Рец.: С. М[акаров].— «Морской сборник», 1903, № 3, библи., стр. 1—7.
74. [Телеграмма супруге полярного исследователя Э. В. Толль].— «Котлин», 1903, 1 ноября, № 248 (м. хр.).
75. Телеграмма С. О. Макарова [по случаю смерти С. П. Тыртова].— «Котлин», 1903, 14 янв. (м. хр.).

1904

76. Извлечения из отчета главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала С. О. Макарова за 1900—1901 годы и сборник его же приказов, обязательных постановлений и циркуляров по Кронштадтскому порту, городу и гарнизону 1900—1904 года, ч. 1—2. Кронштадт, тип. газ. «Котлин», 1904. VI, 200 стр.
77. О строящемся ледоколе «Ермак».— «Ежегодник Тобольского губ. музея» (Тобольск), вып. 14, 1904, стр. 3—5.

1905

78. Гидрологические исследования, произведенные в 1895 и 1896 гг. в Лаперузовом проливе и в других местах.— «Записки имп. Академии наук, по физ.-мат. отд., т. 16, 1905, серия 8, № 9, стр. 1—51, 5 л. черт. и карт.
Рец.: Рыкачев М. А. Отзыв о труде С. О. Макарова «Гидрологические исследования».— «Известия имп. Академии наук», т. 20, 1904, стр. XXXI—XXXIII.
Соколов С.— «Метеорологический вестник», 1906, № 1—2, стр. 65—68.

1911

79. Приказы командующего флотом Тихого океана вице-адмирала Макарова.— В кн.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота.

Документы. Отд. III, кн. I, вып. 2. Период командования флотом вице-адмирала Макарова. СПб, 1911, стр. 169—213, с черт.

1912

80. Письмо адмирала Макарова 26 (8) февраля 1904 г. (управляющему Морским министерством Ф. К. Авелану). [Предостережение о реальной опасности японских минных атак на русский флот, стоявший на внешнем рейде Порт-Артура.]— В кн.: Русско-японская война 1904—1905 гг. Кн. 1. СПб, 1912, стр. 192—194.

1916

81. Собрание сочинений. Т. 1. Пг., тип. Мор. м-ва, 1916.
Т. 1. Рассуждения по вопросам морской тактики. [Изд. 3-е] [8], VI, 432 стр., 15 л. илл. и порт. (Б-ка «Морского сборника» № 1.)

1941

82. Влияние ледоколов на военно-морские операции. Лекция С. О. Макарова, прочитанная 4 декабря 1899 г.— «Морской сборник», 1941, № 4, стр. 35—55, с илл.

1943

83. Вопросы морской тактики и подготовки офицеров. [Рассуждения по вопросам морской тактики.] Изд. 6-е. М., Военмориздат, 1943, 266 стр. с черт.

1945

84. Письмо адмирала Макарова А. С. Попову 26 апреля 1900 г.— В кн.: А. С. Попов. Сборник документов. Л., 1945, стр. 168—169.

1948

85. Об исследовании Северного полярного океана во время пробного плавания ледокола «Ермак». Записка вице-адмирала Макарова и засл. проф. Менделеева [министру финансов С. Ю. Витте. 11 мая 1898 г.]— В кн.: Научное наследство. (Естеств.-науч. серия), т. 1. Под ред. акад. С. И. Вавилова и др. М.—Л., 1948, стр. 180—182. (Акад. наук СССР. Ин-т истории естествознания.)

Написано в соавторстве с Д. И. Менделеевым.

1949

86. Проект записки, составленной вице-адмиралом Макаровым 22 февраля 1900 года [о положении в Порт-Артуре]. Отд. выдержки.— В кн.: Лурье А. С. О. Макаров. М., 1949, стр. 240—243.

87. Океанографические работы. Об обмене вод Черного и Средиземного морей. «Витязь» и Тихий океан. Гидрологические исследования, произведенные в 1895 и 1896 гг. в Лаперузовом проливе и других местах. М., Географгиз, 1950, 278 стр., 6 л. илл.

Рец.: Научные труды адмирала С. О. Макарова.— «Правда», 1950, 23 июля.

ЛИТЕРАТУРА О С. О. МАКАРОВЕ¹

Дореволюционная литература

Книги и статьи в книгах

88. Аренс Е. Роль флота в войну 1877—1878 гг. СПб., тип. Глав. упр. делов, 1903, стр. 80—92.
См. также «Военный сборник», 1903, № 7, стр. 13—41; № 8, стр. 12—46; № 9, стр. 1—24; № 10, стр. 1—26.
89. Афанасьев В. И. Материалы к изучению движения судна. III. Ледоколы. СПб., тип. Мор. м-ва, 1899, стр. 34—36, 42—54, 59.
90. [Беклемишев Н. Н.] Рейковый пластырь С. О. Макарова.— В кн.: «Повреждения на судах и их исправления судовыми средствами». СПб., 1898, стр. 42—45, 1 черт.
91. Бубнов М. Порт-Артур. Воспоминания о деятельности Первой Тихоокеанской эскадры и морских команд на берегу во время осады Порт-Артура в 1904 г. СПб., тип. Мор. м-ва, 1907. 287 стр.
92. Булгаков Ф. И. Порт-Артур. Японская осада и русская оборона его с моря и суши, т. 1. СПб., тип. А. С. Суворина, 1905, стр. 134—162.
93. Вице-адмирал С. О. Макаров. Его служебная деятельность, кончина и воспоминания о нем. М., тип. И. Полякова, 1904. 36 стр., 1 портр.
94. Врангель Ф. Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Библиографический [?Биографический] очерк, ч. 1—2. СПб., изд. Глав. мор. штаба, 1911—1913.
Ч. 1. 1911, II, 321 стр. с илл., 8 портр. и илл.
Ч. 2. 1913, VI, 550 стр. с илл.
Библиогр.: стр. 547—550.
См. также: Ф. Врангель. Отрывки из биографий Степана Осиповича Макарова.— «Морской сборник», 1910, № 11, 12; 1911, № 1, 2, 3, 4, 5; 1912, № 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12; 1913, № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.
95. Врангель Ф. Памяти Степана Осиповича Макарова. СПб., тип. Мор. м-ва, 1904. 21 стр., 1 портр.
Отд. оттиск из журн. «Морской сборник», 1904, № 7.
96. Гибель великого адмирала С. О. Макарова. СПб., кн. изд. бр. Васильевых, 1904. 24 стр. с портр.
97. Девиз. 1. В чем состоит долг русской женщины. 2. В память адмирала Степана Осиповича Макарова. СПб., типо-лит. «Евг. Тиле преемники». 1906. 16 стр.
98. Житков К. Г. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Сост. по поручению ком-та по постройке памятника лейтенантом К. Г. Житковым. [СПб., тип. В. Д. Смирнова]. 1913. 43 стр., 2 л. илл.
99. Житков К. Г. Макаров Степан Осипович. (Биографический очерк.)— В кн.: «Военная энциклопедия», т. 15. СПб., Изд. И. Д. Сытина, 1914, стр. 117—123, 4 портр. и илл.
- Библиогр. «Перечень сочинений» С. О. Макарова (52 назв.) и основная литература о нем (10 назв.).
100. Иениш Н. Из воспоминаний минного офицера на броненосце «Петропавловск». [СПб., тип. Монасевич, 1913.] 12 стр., 1 л. портр.
101. Иллюстрированная летопись Русско-японской войны. (По официальным данным, сведениям печати и показаниям очевидцев.) Вып. 3. СПб., тип. А. С. Суворина, 1904.
См. вып. 3. Гибель броненосца «Петропавловск» стр. 98—102. Из рассказов очевидцев катастрофы, стр. 102—108. Показания спасшихся с броненосца «Петропавловск», стр. 108—113. Памяти погибших на «Петропавловске». С. О. Макаров, стр. 113—119. О причинах гибели «Петропавловска», стр. 137—139.

¹ Литература представлена выборочно.

102. «История русской армии и флота», т. 15. Русско-японская война. М., «Образование», 1915, стр. 66—71.
103. Кладо Н. Адмирал С. О. Макаров и военная наука. СПб., тип. Мор. м-ва, 1914. 17 стр.
- Отд. отгиск из «Морского сборника», 1914, № 5.
104. Кладо Н. Л. Введение в курс истории военно-морского искусства. Цель и метод изучения преподавания военно-морского искусства. СПб., 1910, стр. 3, 108, 110, 111—119, 130—131, 374, 474—481, 489, 490, 522.
105. Ковалевский П. И. Геройские подвиги русских моряков. Национально-исторический очерк. СПб., изд. Всерос. национ. клуба, 1912, стр. 57—59.
106. Костенко М. И. Осада и сдача крепости П.-Артур. Мои впечатления. 2-е изд., испр. и доп., с 2-мя прилож. Киев, тип. Окруж. штаба, 1907, стр. 36—39, 56—60, 62—64.
107. Крейсер «Адмирал Макаров». Кронштадт, тип. т-ва «Кронш. вестник», 1912. 228 стр., 9 л. портр. и черт.
108. Куманин Б. «Помни войну!» Посвящается памяти адмирала С. О. Макарова. М., тип. т-ва А. И. Мамонтова, 1914. 29 стр.
109. Ларенко П. Страдные дни Порт-Артура, ч. 1. СПб., типо-лит. Шредера, 1906, стр. 97—128.
110. Леонов М. Макаров не умрет в сердцах русского народа. (На смерть героя Макарова.) СПб., тип. Максимова, [1904], 1 стр.
111. Макаров Степан Осипович.— В кн.: «Большая энциклопедия», т. 12. Изд. «Просвещение», 1903, стр. 508.
112. Макаров Степан Осипович. В кн.: «Энциклопедический словарь Гранат» Изд. 7-е, перераб., т. 28, стр. 12.
113. Макаров Степан Осипович.— В кн.: «Энциклопедический словарь». Изд. Ф. А. Брокгауз—И. А. Эфрон, 1896, т. 18, стр. 403.
- То же. Изд. 1915 г., т. 25, стр. 418—419.
114. На память русскому народу. Гибель великого адмирала. СПб., кн-во «Бр. Васильевы», (1904), 24 стр.
115. Немитц. Русско-японская война (1904—1905 гг. Б. м.), 1911. Литогр. изд.
2. [446] стр., 6 л. схем.
3. [398] стр., 9 л. схем.
116. Ножин Е. К. Правда о Порт-Артуре. Ч. 1. СПб., изд. П. А. Артемьева. 1906, стр. 37—96.
117. Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича, ч. 2. СПб., тип. Мор. м-ва, 1880, стр. 987—995.
118. Одинцов Е. Разбор со стратегической точки зрения роли русской эскадры в Порт-Артуре во время минувшей войны и выходов эскадры в море. СПб., тип. Мор. м-ва, 1908. 41 стр. с табл.
119. Окнерузам М. Адмирал С. О. Макаров о столкновении судов. СПб., тип. Э. Пороховщиковой, 1904. 48 стр., 2 л. илл.
120. Орлов Н. С. О. Макаров как адмирал.— В кн.: «Летопись войны с Японией». Т. 1, 1904, стр. 57—63, с илл.
121. Рассказ водолаза, видевшего адмирала Макарова на броненосце «Петропавловск» под водой. Народная легенда. М., тип. Ф. Филатова. [Б. г.] 1 стр.
122. Ренгартен И. И. Воспоминания порт-артурца. СПб., тип. Мор. м-ва, 1910, стр. 13—35.
123. Русско-японская война. Смерть адмирала С. О. Макарова и гибель броненосца «Петропавловск». М., тип. т-ва И. Д. Сытина, 1904. 36 стр.
124. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отд. II. Донесения главнокомандующих. Кн. I. Донесения наместника е. и. в. на Дальнем Востоке гос. имп. и ген.-адмиралу во время войны. СПб., Истор. комиссия по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Мор. ген. штабе, 1910, IV, IV, 226 стр., 3 черт. и карт.

125. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отд. III. 1-я Тихоокеанская эскадра. Кн. I. Действия на Южном морском театре войны. Вып. 2. Период командования флотом вице-адмирала Макарова. СПб., Изд. Истор. комиссии по описанию действия флота в войну 1904—1905 гг. при Мор. ген.-штабе, 1911. (6), XVIII, 216, V стр.

126. Русско-японская война 1904—1905 гг. Кн. 1. Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром [с 26 января по 23 апреля 1904 г.] Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морск. ген. штабе. СПб., тип. В. Д. Смирнова, 1912, стр. 416—554, с карт. и черт.

127. Семенов В. Адмирал Степан Осипович Макаров. Посмертное изд. СПб., т-во М. О. Вольф, 1913. 84 стр., 1 портр.

Рец.: Гурвич И.—«Исторический вестник», т. 83, 1913, стр. 1084—1085.

128. Семенов В. Расплата. Изд. 5-е, посмертн. 1—3. СПб., изд. т-ва М. О. Вольф, 1912—1913.

1. Порт-Артур и поход Второй эскадры. 1912. IV, VIII, 420, II стр. 5 л. план и порт.

2. Бой при Цусиме. [1912]. [6]. VI, 155 стр., 2 л. план. и портр.

3. Цена крови. 1913. [4], 182 стр.

Первое изд. вышло в 1907 г., ч. 2. трилогии выходила в 1915 г.

129. Семенов В. «Флот» и «морское ведомство» до Цусимы и после. Посмертное изд. СПб., изд-во М. О. Вольф, 1911, стр. 36—38, 52—74, 98—99.

130. С-кий Е. [Сильванский]. Памяти вице-адмирала Макарова. Одесса, Кн-во Е. П. Сильванского, 1904. 8 стр.

131. Тарасов В. В. Вопрос сообщения с бассейнами рек Оби и Енисея по проекту в.-адм. Макарова (с помощью ледоколов). (Несколько историй этого проекта и слов за него.) СПб., тип. дома призрения малолет. бедн., 1899. 24 стр.

132. Чубинский В. Об участии моряков в войне с Турцией 1877—1878 гг. СПб., тип. Мор. м-ва, 1889, стр. 130—179.

133. Шварц А. и Романовский Ю. Оборона Порт-Артура. Ч. 1. СПб., 1908, стр. 153—172.

134. Шокальский Ю. Памяти вице-адмирала Степана Осиповича Макарова. (По поводу десятилетия со дня его геройской кончины.) СПб., тип. Мор. м-ва, 1914. 7 стр., 1 портр.

Отд. отгиск из журн.: «Записки по гидрографии», т. 38, 1914, вып. 2.

135. Шульгин В. Адмирал Макаров. Пролог. Киев, тип. И. Н. Кушнеров и К^о, 1908. 64 стр.

Отгиск из «Киевлянин», 1908.

136. Щенснович Э. Руководство по общему курсу минного искусства. Вып. 1. СПб., тип. Мор. м-ва, 1884, стр. 13.

Журнальные статьи

137. Английский корреспондент на японской эскадре.— «Морской сборник», 1906, № 1, неоф., стр. 2—3.

138. Анучин Д. О заслугах адмирала С. О. Макарова в области физической географии моря.— «Землеведение», т. II, 1904, кн. 3, стр. 119—128.

139. [Анучин Д. Н.] Памяти С. О. Макарова.— «Землеведение», т. II, 1904, кн. 1/2, стр. 247—249.

Подпись — Д. А.

140. Артуров Г. Один из многих. (Рассказ из воспоминаний порт-артурцев.) — «Русская старина», 1914, март, стр. 577—581.

141. Беклемишев Н. Н. О русско-японской войне на море. (Из Записок имп. Русского технического о-ва, янв. и март 1907 г.) СПб., 1907, стр. 31—33.

142. Бубнов М. Порт-Артур. Воспоминания о деятельности Первой Тихоокеанской эскадры и морских команд на берегу во время осады Порт-Артура в 1904 г.— «Морской сборник», 1906, № 4, неоф., стр. 41—56; № 5, неоф., стр. 29—56; № 6, неоф., стр. 40—62; № 7, неоф., стр. 45—64;

№ 8, неоф., стр. 9—23; № 9, неоф., стр. 13—28; № 10, неоф., стр. 13—28; № 11, неоф., стр. 17—38; № 12, неоф., стр. 13—32, 1 карт.; 1907, № 1, неоф., стр. 21—41; № 2, неоф., стр. 35—46.

То же. Отд. оттиск. СПб., тип. Мор. м-ва, 1907. 287 стр.

143. Бутаков. Приказы начальника эскадры броненосных судов генерал-адъютанта вице-адмирала Бутакова в кампанию 1870 г.—«Морской сборник», 1871, № 5, офиц., стр. 1—80 (после стр. 95).

144. Бутаков А. 3-й. Памяти Степана Осиповича Макарова.—«Морской сборник», 1904, № 9, неоф., стр. 1—11.

145. Вице-адмирал С. О. Макаров.—«Родина», 1900, № 4, стр. 122—123, 1 портр.

146. Война с Японией. Официальные документы.—«Военный сборник», 1904, № 4, стр. 221—236; № 5, стр. 242—247.

147. Головачев В. Хроника военно-морских действий на Дальнем Востоке.—«Морской сборник», 1904, № 5, стр. 169—174.

148. Головизнин К. В. Участие моряков в Ахал-Текинской экспедиции 1880—1881 гг.—«Морской сборник», 1882, № 2, неоф., стр. 111—148; № 3, неоф., стр. 81—117; № 4, неоф., стр. 83—135, 4 л. черт., карт. Подпись—К. Г.

149. 24-го июля 1913 года [Открытие памятника С. О. Макарову в Кронштадте 24/VII—1913]—«Морской сборник», 1913, № 9, неоф., стр. 1—8, 1 илл.

150. Дудоров В. Искусство руководства в морской войне.—«Морской сборник», 1912, № 9, неоф., стр. 11, 36, 37, 38.

151. Житков К. Светлой памяти С. О. Макарова, вице-адмирала русского флота.—«Известия о-ва офицеров флота», № 7, 1912, стр. 1—60. Библиогр. его работ.

Рец.: «Морской сборник», 1913, № 6, библ., стр. 8.

152. Журнал № 8 от 4 марта 1904 г. [Морского технического комитета по минному делу].—«Известия по минному делу», вып. 41, 1904, стр. XVI—XIX.

153. Журнал № 9 от 9 марта 1904 г. [Морского технического комитета по минному делу].—«Известия по минному делу», вып. 41, 1904, стр. XIX—XXI.

154. Иванов И. Значение непотопляемости и остойчивости кораблей во время боя, влияние на исход сражения и подготовка кораблей к бою с этой стороны.—«Морской сборник», 1913, № 6, неоф., стр. 4—16, 1 портр.

155. Ивановский В. Заметки покойного адмирала С. О. Макарова о постройке ледокола «Ермак». (Автограф, принадлежащий библиотеке Тоб. губ. музея).—«Ежегодник Тобольского губ. музея» (Тобольск), вып. 14, 1904, стр. 1—3.

156. Исламов. Пробное плавание «Ермака» на север в 1899 г.—«Записки по гидрографии», вып. 23, 1901, стр. 192—217, с илл.

157. К событиям на Дальнем Востоке.—«Вестник знания», 1904, № 5, стр. 171—179.

158. Кетлинский К. Несколько слов о русско-японской войне. (По поводу выхода из печати первой книги описания войны, работы исторической комиссии при Морском генеральном штабе).—«Морской сборник», 1913, № 10, неоф., стр. 61—78.

159. Кладов Н. О теории военной науки.—«Морской сборник», 1914, № 8, неоф., стр. 57—104.

160. Кравченко Н. И. Воспоминания об адмирале Степане Осиповиче Макарове.—«Нива», 1914, № 17, стр. 338—340, с илл.

161. [Краткий отчет об экстренном собрании ИРГО 30 марта 1897 г., на котором С. О. Макаров выступил с докладом на тему о применении ледоколов к исследованию Северного Ледовитого океана].—«Известия имп. Русского географического о-ва», т. 33, 1897, стр. 424—425.

162. [Крейсерство парохода «В. К. Константин» под начальством лейтенанта Макарова по Черному морю].—«Морской сборник», 1877, № 6, м. хр., стр. 17—23; № 7, м. хр., стр. 34—46; № 8 м. хр., стр. 37—49;

- № 9, м. хр., стр. 42—47; № 10, м. хр., стр. 2—19; 1878, № 1, м. хр., стр. 35—37; № 2, м. хр., стр. 10—16; № 3, м. хр., стр. 10—16.
163. Крылов А. Н. Памяти Степана Осиповича Макарова.— «Журнал физического отделения Русского физико-химического общества», т. 36, 1904, отд. 1, стр. 110—112; «Известия Академии наук», т. 20, 1904, № 4, стр. 18—22.
164. Крылов Н. В защиту идей С. О. Макарова.— «Русское судоходство», 1904, № 7, стр. 1—11.
165. Крылов Н. Памяти С. О. Макарова.— «Русское судоходство», 1904, № 5, стр. I—XII.
166. Макаров С. О. Некролог.— «Исторический вестник», т. 96, 1904, май, стр. 761—763.
167. С. О. Макаров.— «Метеорологический вестник», т. 16, 1904, № 4, стр. 112—114.
168. Мертваго Д. Морская хроника. Военные известия: (с Черного моря). Пароход «Великий князь Константин».— «Морской сборник», 1877, № 6, неоф., стр. 17—23.
169. [Немитц А.] Беглый очерк морских операций русско-японской войны.— «Морской сборник», 1912, № 7, неоф., стр. 69—148, 1 л. схем.; № 9, неоф., стр. 103—183, 3 л. схем.; 1913, № 2, неоф., стр. 145—206.
170. Нехаев. Замечания по вопросам непотопляемости.— «Морской сборник», 1903, № 2, неоф., стр. 123—138, 1 л. черт.; № 3, неоф., стр. 123—142, 2 л. черт.; № 4, неоф., стр. 171—186; № 5, неоф., стр. 137—140, 1 л. черт.; № 6, стр. 93—101; № 7, стр. 55—65.
171. Новое изобретение покойного адмирала Макарова.— «Русское судоходство», 1904, № 5, стр. 165.
172. Нордман Н. Несколько мыслей по поводу сочинения Н. Л. Кладо «Введение в курс истории военно-морского искусства».— «Морской сборник», 1913, № 2, неоф., стр. 117—144.
173. О доставлении лицами, могущими сообщить случаи из жизни покойного адмирала С. О. Макарова, своих сообщений в редакцию журнала «Морской сборник». Объявление Главного морского штаба.— «Морской сборник», 1911, № 1, оф., стр. 45—46.
174. Обсуждение предложения вице-адмирала Макарова снабдить суда особыми отсеками в носовой части для взрыва мин.— «Известия по минному делу», вып. 41, 1904, стр. XVI—XIX.
175. [Ольгинский А.] Новые подробности гибели «Петропавловска».— «Родина», № 22, 1904, стр. 695—699, с илл.
176. Опытный бассейн и объяснение [С. О. Макаровым] гибели «Виктории».— «Разведчик», 1894, № 191, стр. 498. Подпись — Н.в.
177. Орлов Н. Азбука вице-адмирала Макарова для сигнализации.— «Разведчик», 1897, № 327, стр. 52—55, со схем.
178. Орлов Н. Сообщение о прочитанном в собрании имп. Русского географического общества докладе вице-адмирала С. О. Макарова о достижении Северного полюса при помощи ледоколов.— «Разведчик», 1897, апр., № 338, стр. 331.
179. Открытие памятника адмиралу С. О. Макарову.— «Исторический вестник», т. 133, 1913, № 9, стр. 1134—1136.
180. От Морского технического комитета. [Официальное сообщение о причинах гибели броненосца «Петропавловск»].— «Морской сборник», 1904, стр. I—III (перевод офиц. отд.).
181. Памяти С. О. Макарова.— «Иллюстрированное всемирное обозрение» (прилож. к журн. «Родина»), 1904, № 17, стр. 123—124; портр., стр. 125—128.
182. Панченко М. С. Вице-адмирал С. О. Макаров и его труды по гидрологии.— «Записки Новороссийского общества естествоиспытателей», т. 28, 1905, стр. 133—176.
183. Плавание «Ермака».— «Море и его жизнь», 1901/1902, № 4, стр. 280.

184. Под Порт-Артуром.— «Иллюстрированная летопись русско-японской войны», 1904, вып. 2, стр. 78—92.
185. Подгурский Н. Из воспоминаний об осаде Порт-Артура.— «Военный сборник», 1906, № 4, стр. 173—200; № 5, стр. 203—229.
186. Предложение вице-адмирала Макарова об установке беспроволочного телеграфа на всех миноносцах эскадры Тихого океана.— «Известия по миному делу», вып. 41, 1904, стр. XIX—XXI.
187. Приказ по морскому ведомству № 197, 24 июля 1913 года. [По случаю открытия памятника С. О. Макарову.]— «Морской сборник», 1913, № 9, офиц., стр. 9.
188. [Присуждение С. О. Макарову медали имени Ф. П. Литке за его труд «Витязь» и Тихий океан». 31 января 1896 г.]— «Известия им. Русского географического общества», т. 32, 1896, вып. 1. Действия о-ва, стр. 47.
189. Разъяснение Морского технического комитета по поводу статьи «Памяти С. О. Макарова».— «Русское судоходство», 1904, № 6, стр. I—IV.
190. Русско-японская война.— «Море и его жизнь», 1904, № 4, стр. 272—279. Подпись — В. М.
191. Рыкачев М. А. С. О. Макаров.— «Известия имп. Академии наук», серия 5, т. 20, 1904, № 4, стр. XVIII—XXII.
192. Саговский Е. С. О. Макаров и морское сообщение с бассейном Енисея.— «Русское судоходство», 1910, № 5, стр. 146—147.
193. Сведения об участии моряков в Ахал-Текинской экспедиции.— «Морской сборник», 1881, № 7, м. хр., стр. 1—5.
194. Семенов В. Адмирал Степан Осипович Макаров.— «Вестник Европы», 1910, кн. 3, стр. 61—85.
195. Скрягин С. А. Морская тактика и стратегия.— «Разведчик», 1897, № 352, стр. 631—633.
196. [Сообщение о докладе С. О. Макарова на тему «О необходимости международного соглашения относительно способа обработки и публикации судовых метеорологических журналов» в РГО 17 декабря 1893 г. и постановление о напечатании этого доклада.]— «Известия имп. Русского географического общества», т. 30, 1893, стр. 267—268, 272.
197. [Сообщение о докладе С. О. Макарова на тему: «Об изучении постоянных морских течений» в РГО 14 марта 1885 г.]— «Известия имп. Русского географического общества», т. 21, 1885, стр. 427—428.
198. [Сообщение о докладе С. О. Макарова о результатах своих наблюдений над скоростью течения р. Невы под льдом в РГО 25 апреля 1886 г.]— «Известия имп. Русского географического общества», т. 22, 1886, стр. 449—450.
199. [Сообщение о докладе С. О. Макарова на тему «О состоянии ледяного покрова Ледовитого океана в летнее время» на соединенном заседании отд-ний географии математич. и географ. физич. РГО 8 мая 1897 г.]— «Известия имп. Русского географического общества», т. 33, 1897, стр. 456.
200. Черкасов В. 1-й. О военно-морском образовании морских офицеров.— «Морской сборник», 1906, № 1, неоф., стр. 95, 99.
201. Шмидт В. П. Гибель эскадренного броненосца «Петропавловск».— «Морской сборник», 1911, № 9, неоф., стр. 19—28; № 10, неоф., стр. 19—28.
202. Шпиндлер И. Б. Метеорологические наблюдения, веденные на корвете «Витязь» в 1886—1889 гг.— «Записки по гидрографии», вып. 13, 1892, прилож., стр. 1—72.
203. Шульц А. лейт. О паровой морской практике.— «Морской сборник», 1904, № 2, неоф., стр. 129—145, с черт.; № 3, неоф., стр. 75—86.
204. Шумский К. Эпизоды из обороны Порт-Артура.— «Русская старина», т. 153, 1913, янв., стр. 155—158.
205. Эволюционная катушка штабс-капитана Курьяка.— «Морской сборник», 1876, № 5, 2-е приб. к офиц., стр. 3—5.
206. Эссен Н. О. Краткий очерк деятельности флота в Порт-Артуре: служба эскадренного броненосца «Севастополь».— «Журнал Общества ревнителей военных знаний», 1906, кн. 4, стр. 4—9, 76.

Книги и статьи в книгах

207. Абрамов И. В. Русские артиллеристы и оружейники.—В кн.: «Новаторы русского флота», М., 1949, стр. 78—91.
208. Анучин Д. Н. О заслугах адмирала С. О. Макарова в области физической географии моря.—В кн.: Анучин Д. Н. О людях русской науки и культуры. [Статьи, некрологи и заметки.] М., 1950, стр. 145—151. То же. М., 1952, стр. 145—151.
209. Анчарский П. Боевые подвиги наших моряков. [Б. м.], ОГИЗ, 1944, стр. 32—34.
210. Бауман А. Э. Передовой характер тактики русского парового флота (вторая половина XIX в.)—В кн.: «Русское военно-морское искусство». Сб. статей. М., Военмориздат, 1951, стр. 215—226.
211. Бендер Н. А. Имена русских людей на карте мира. М., Географгиз, 1948, стр. 6, 52—53, 77, 122—123.
212. Билев В. Адмирал Макаров. [Б. м.], Полит. упр. Тихоок. флота, 1945. 11 стр. (В помощь агитатору. Боевые традиции тихоокеанцев.)
213. Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. Под ред. д-ра воен.-мор. наук кап. 1 р. Н. В. Новикова. Сост. В. А. Двинин, В. Г. Егоров, Н. Н. Землин и др. М., Воениздат, 1948, стр. 250, 256—260, 267, 270—277, 279. (Акад. наук СССР. Ин-т истории.)
214. Борзов А. А. Степан Осипович Макаров.—В кн.: Борзов А. А. Географические работы. М., 1951, стр. 429—445. То же. М., 1954, стр. 447—465.
215. Быков П. Д. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия на море. М., Военмориздат, 1942, 104 стр., с илл., 1 схема. Библиогр. в подстр. примеч.
216. Визе В. Ю. История исследования Советской Арктики. Карское и Баренцево моря. Архангельск, Севкрайгиз, 1932, стр. 94—98, 101. То же. 1934, стр. 94—97, 101. То же. 1935, стр. 101—104.
217. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования. Л., Главсевморпуть, 1936, стр. 161—165, с илл. То же. Изд. 2-е. 1939, стр. 168—174, с илл. То же. 1948, стр. 132—137, с илл.
218. Витте С. Ю. Воспоминания. Царствование Николая II, т. 1. Берлин, «Слово», 1922, стр. 368, 509—511. То же. М.—Пг., Госиздат, 1923.
219. Военное искусство в русско-японской войне. 1904—1905 гг. Адмирал Макаров.—В кн.: «Военное искусство капиталистического общества (1789—1917 гг.)». Вып. 2, гл. 5. М., 1953, стр. 191—252, со схем.
220. Герасимов А. В. Краткий очерк развития учения о непотопляемости корабля в России. Л., 1949. 30 стр. (Высш. воен.-мор. ордена Ленина у-ще им. Дзержинского.) Библиогр. в подстр. примеч.
221. Грицай Е. Т. Вице-адмирал С. О. Макаров.—В кн.: Адмиралы Черноморской школы морской выучки. Севастополь, 1953, стр. 85—99, 1 л. портр.
222. Двинин В. и Мазунин Н. Подвиги русских моряков на Дунае и на Черном море в 1877—1878 гг. [Б. м.], тип. газ. «Краснофлотец», [1945], стр. 9—15.
223. Дмитриева А. А. Основоположники отечественной океанографии (С. О. Макаров, Ю. М. Шокальский, К. М. Дерюгин). Стеногр. публ. лекции, прочит. в Ленинграде в 1950 г. Л., 1950. 44 стр. (Всесоюз. о-во по распространению полит. и науч. знаний. Ленингр. отд-ние.)

224. Добровольский А. Адмирал Степан Осипович Макаров — выдающийся русский путешественник и океанограф. Стеногр. публ. лекции... М., «Правда», 1949, 23 стр. с портр. (Всесоюз. о-во по распространению полит. и науч. знаний.)
225. Добровольский А. Д. Адмирал С. О. Макаров путешественник и океанограф. (К столетию со дня рождения.) М., Географгиз, 1948. 112 стр. с портр. и карт. (Русские путешественники.)
Рец.: Ефремов Ю. К. Три книги об адмирале Макарове.— «Советская книга», 1950, № 1, стр. 42—44.
«Морской флот», 1949, 4 февр.
226. Добровольский А. Д. Степан Осипович Макаров.— В кн.: «Русские мореплаватели». М., 1953, стр. 299—316, с илл. и портр.
227. Допрос Колчака. Сборник. Л., ГИЗ, 1925, стр. 5—12.
228. Дремлюг В. В. и Ольховский В. Е. Океанография на службе современного судождения. Л., Водтрансиздат, 1954, стр. 16—20.
229. Еремеев Л. Адмирал Макаров. Л.—М., Военмориздат, 1939. 55 стр.
230. Зубов Н. Н. В центре Арктики. Л.—М., Главсевморпуть, 1940, стр. 50—54, с илл.
То же. 1948, стр. 61—65.
231. Зубов Н. Н. Макаров и Северный Ледовитый океан (1899—1901).— В кн.: «Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов». М., 1954, стр. 315—321, с карт.
Библиогр. в подстр. примеч.
232. Зубов Н. Н. Макаров и Тихий океан (1886—1889).— В кн.: «Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов». М., 1954, стр. 309—314, с карт.
Библиогр. в подстр. примеч.
233. Зубов Н. Н. Макаров — основоположник учения о проливах (1881—1882).— В кн.: «Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов». М., 1954, стр. 306—309.
Библиогр. в подстр. примеч.
234. Изобретение радио А. С. Поповым. Сборник документов и материалов. Под ред. А. И. Берга. М.—Л., Акад. наук СССР, 1945, стр. 24—30, 180—181, 221, 224, 235—236, 283. (Акад. наук СССР. 50 лет радио. 1895—1945. Вып. 2.)
235. История военно-морского искусства, т. 3. Военно-морское искусство эпохи империализма. Учеб. пособие для слушателей военных и военно-морских академий. М., Воениздат, 1953, стр. 53—110, со схем. (Глав. штаб ВМС. Истор. отд-ние.)
236. История военно-морского искусства, т. 3. Учеб. пособие для училищ. М., Воениздат, 1953, стр. 14—84, с илл. (Глав. штаб ВМС. Истор. отд-ние.)
237. История военного искусства. Сборник материалов. Вып. 3. Военное искусство эпохи империализма. М., Воениздат, 1952, стр. 69—141 (Высш. ордена Суворова I степени воен. акад. им. К. Е. Ворошилова.)
238. Кириллов А. Торпедный катер. М., Воениздат, 1948, стр. 3—25.
Рец.: Баковиков А. На морских дорогах войны.— «Новый мир», 1949, № 4, стр. 297—299.
239. Крылов А. Н. Вице-адмирал Макаров. М.—Л., Военмориздат, 1944. 56 стр. с портр. (Б-ка мор. офицера.)
Рец.: Золин И.— «Огонек», 1945, № 12/13, стр. 13.
240. Крылов А. Н. Вице-адмирал С. О. Макаров.— В кн.: Крылов А. Н. Собрание трудов, т. 1, ч. 2. М.—Л., 1951, стр. 126—146.
См. также: Крылов А. Н. Мои воспоминания. М., Акад. наук СССР, 1945, стр. 129—141, 446—448; М., Воениздаг, 1949, стр. 375—398; Воспоминания и очерки. М., Акад. наук СССР, 1956, стр. 450—474.

241. Кудрявцев-Скайф С. Адмирал Макаров. (Биографический очерк. Л.), Изд. Полит. упр. КБФ, 1943. 8 стр. (Молодому краснофлотцу.)

242. Лупач В. С. Грозное морское оружие.— В кн.: «Новаторы русского флота». М., 1949, стр. 62—77.

243. Лупач В. С. Русский флот — колыбель величайших открытий и изобретений. [М.], Изд. ДОСААФ, 1952, стр. 99—101, 127—128, 138, 156.

244. Лурье А. С. О. Макаров. М., Воениздат, 1949. 304 стр. с илл. Рец.: Шломин В. С. Мимо главного.— «Морской сборник», 1949, № 11, стр. 114—118.

Селянин В. Новатор военно-морского дела.— «Новый мир», 1949, № 11, стр. 250—251.

Ефремов Ю. К. Три книги об адмирале Макарове. «Советская книга», 1950, № 1, стр. 42—44.

Мягков.— «На вахте», 1949, 16 авг.

245. Магидович И. П. Известные русские мореплаватели. (Справка.)— В кн. «Русские мореплаватели». М., 1953, стр. 526—527.

246. «С. О. Макаров». Документы. В 2-х томах под ред. А. А. Самарова, т. 1. М., Военмориздат, 1953, XXXIX, 575, стр. 1 л. портр. (Глав. архив. упр. МВД СССР. Центр. гос. архив Воен.-Мор. Флота. Материалы для истории русского флота. Русские флотоводцы.)

Рец.: Семин Г.— «Флаг Родины», 1953, 2 июля.

Смирнов Ю. Наследие русского флотоводца.— «Страж Балтики», 1953, 17 мая.

Пасецкий В. Книга о С. О. Макарове.— «На вахте», 1953, 30 авг.

Волков Н. А.— «Вопросы истории», 1954, № 6, стр. 141—145.

Петраш В. Документы адмирала С. О. Макарова.— «Красная звезда», 1954, 6 апр.

Большаков Н. Военно-теоретическое наследие адмирала С. О. Макарова.— «Красная звезда», 1954, 11 апр.

Шломин В. Сборник документов «С. О. Макаров».— «Морской сборник», 1954, № 9, стр. 120—128.

247. С. О. Макаров и завоевание Арктики. «Ермак» во льдах. Материалы и документы о С. О. Макарове и ледоколе «Ермак». Л.—М., Главсевморпуть, 1943, 332 стр. с илл., 1 портр. (Русские исследователи Арктики.) Библиогр.: стр. 318—328.

Рец.: Дубравин А. И.— «Морской сборник», 1945, № 1, стр. 89—96.

Берг Л.— «Известия Всесоюзного географического о-ва», т. 77, 1945, вып. 1—2, стр. 125.

Лактионов А. Ф.— «Проблемы Арктики», 1944, № 2, стр. 123—126.

248. Макаров Степан Осипович (1848—1904).— В кн.: «Большая Советская Энциклопедия», 1-е изд., т. 37, стр. 730.

249. Макаров Степан Осипович (1848—1904).— В кн.: Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. Сб. документов и материалов. М., 1956, стр. 923.

250. Макаров Степан Осипович.— В кн.: «Малая Советская Энциклопедия», 1929, т. 4, стр. 813.

То же. Изд. 2-е, 1937, т. 6, стр. 483.

251. Мордвинов Р. Н. Выдающийся новатор русского флота вице-адмирал Степан Осипович Макаров.— В кн.: «Новаторы русского флота». М., 1949, стр. 27—38.

252. Мордвинов Р. Н. Героизм русских моряков в русско-японской войне 1904—1905 гг. («Адмирал Макаров.») [Б. м.], тип. газ. «Краснофлотец», 1945. 18 стр. (В помощь руководителю политзанятий со старшинским и сержантским составом флота.)

253. Осипов К. Адмирал Макаров. [М.], Госполитиздат, 1943. 112 стр. с портр.

Рец.: Новиков Н. В.—«Морской сборник», 1943, № 7/8, стр. 74—80.

Коробков Н.: Новая литература о русских флотоводцах.— «Военная мысль», 1946, № 1, стр. 89—90.

254. Осипов К. Степан Осипович Макаров. М., «Молодая гвардия», 1943, 40 стр. с илл. (Великие люди русского народа.)

255. Островский Б. Степан Осипович Макаров. 1848—1904. Л., «Молодая гвардия», 1951, 432 стр. с илл., 37 л. портр. и карт. (Жизнь замечательных людей.)

Библиогр.: стр. 426—430 (59 назв.).

Рец.: Осипов К.—«Военные знания», 1951, № 12, стр. 24.

Найда С.—«Красный флот», 1951, 28 дек.

Громов И. Книга о выдающемся русском адмирале.— «Флаг Родины», 1951, 6 окт.

Междев Ю.—«На страже Заполярья», 1951, 15 ноября.

Шломин В. С.—«Морской сборник», 1952, № 3, стр. 100—107.

Богуславский Г. Новая книга об адмирале Макарове.— «Знамя», 1952, кн. 3, стр. 190—192.

Чернов П. Досадные неточности.— «Звезда Востока», 1952, № 12, стр. 120—122.

Изд. 2-е, испр. и доп. Адмирал Макаров. М., Воениздат, 1954. 343 стр. илл.: 15 л. илл. и портр.

Рец.: Черноусько Л.—«Советский флот», 1954, 14 ноября.

Курилов С.—«Северная вахта», 1954, 3 дек.

256. Пантелеев Ю. А. Адмирал С. О. Макаров (1848—1948). Л., 1949. 56 стр. с карт. (Всесоюз. о-во по распространению полит. и научн. знаний. Ленингр. отд-ние.)

Рец.: Ефремов Ю. Н.—«Советская книга», 1950, № 1, стр. 42—44.

257. Пантелеев Ю. А. Выдающийся русский флотоводец С. О. Макаров.— В кн. «Русское военно-морское искусство». Сб. статей. М., 1951, стр. 283—299.

Библиогр. в подстр. примеч.

Отрывок из статьи в кн.: «Военное искусство капиталистического общества (1789—1917 гг.)». Вып. 2. М., 1953, стр. 222—224.

258. Пантелеев Ю. А. Макаров Степан Осипович (27 декабря 1848—31 марта 1904 г.).— В кн.: «Большая Советская Энциклопедия», 2-е изд., т. 26, стр. 92—94.

Библиогр.: 11 назв.

259. Петров М. А. Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота в связи с эволюцией военно-морского искусства. Л., РИО ВМС РККА, 1927, стр. 196—216.

260. Позднев А. Творцы отечественного оружия. М., Воениздат, 1955, стр. 294—296, 299—305.

См. также статью в журн. «Пропагандист и агитатор», 1949, № 15, стр. 17—30.

261. Попов А. А. Степан Осипович Макаров. 1848—1904. К столетию со дня рождения. [Л.], Изд. Гос. Публ. б-ки им. М. Е. Салтыкова-Щедрина, 1948. 1 стр. с портр. (Календарь памятных дат.)

262. Проектор Д. М. Адмирал Макаров и организация им взаимодействия сухопутных и морских сил.— В кн.: Проектор Д. М. Военное искусство эпохи империализма, вып. 2. (М.), 1952, стр. 48—54. (Воен. акад. им. М. В. Фрунзе.)

263. Рассказы о русском первенстве. Под общ. ред. В. Орлова. М., «Молодая гвардия», 1950, стр. 241—242, 284—285.

264. Рашевский С. А. Дневник полковника С. А. Рашевского. (Порт-Артур, 1904). [Ред. и вступит. статья «Ценный источник по героической обороне Порт-Артура», стр. 5—35, А. Л. Сидорова, Примеч. С. А. Залесского]. Сост. А. А. Брегман и И. В. Виноградов. М.—Л.,

Акад. наук СССР, 1954. 344 стр. со схем.; 6 л. илл. и карт. (Акад. наук СССР. Ин-т истории. Глав. архивн. упр. МВД СССР. Филиал Центр. гос. воен.-ист. архива СССР в Ленинграде. Ист. архив, т. 10).

265. Русско-турецкая война 1877—1878 гг.— В кн.: «Военное искусство капиталистического общества (1789—1917)». Сборник материалов для военных училищ. Вып. 2, М., 1953, стр. 155—188, с карт.

266. Смесов А. Адмирал Макаров.— В кн.: «Глобус». М.—Л., 1949, стр. 231—236, 4 илл.

267. Соколов А. «Витязь», корвет.— В кн.: «Большая Советская Энциклопедия». Изд. 1-е, т. 11, стр. 335.

268. Соловьев И. Н. Военно-морское искусство эпохи империализма. Критика первых империалистических военно-морских теорий. Передовой характер теоретических взглядов адмирала С. О. Макарова. Учеб. пособие. [Л.], 1955. 26 стр. (Воен.-мор. ордена Ленина акад. им. К. Е. Ворошилова.)

269. Сорокин А. Оборона Порт-Артура. М., Воениздат, 1947, стр. 10—19.

270. Сорокин А. И. Оборона и падение Порт-Артура. Исторический очерк. М.—Л., Воениздат, 1940. 100 стр. с илл.

Библиогр.: стр. 92 и в подстр. примеч.

271. Сорокин А. И. Оборона Порт-Артура. Русско-японская война 1904—1905 гг. М., Воениздат, 1948, стр. 42—60.

Рец.: Золин И.— «Красный флот», 1949, 19 марта.

Мусьяков П. Книга о героизме и стойкости русских людей.— «Военный вестник», 1949, № 10, стр. 46—52.

Найда С.— «Красная звезда», 1949, 28 янв.

Фортулатов П.— «Вопросы истории», 1950, № 1, стр. 118—120. То же, 1952, стр. 50—68.

Рец.: Дивин В. Героическая страница истории.— «На страже Заполярья», 1953, 5 июня.

То же, 1954, стр. 36—49.

272. Сорокин А. И. Героическая оборона Порт-Артура 1904—1905 гг. М., Изд. ДОСААФ, 1955, стр. 23—34.

273. Сорокин А. И. Русско-японская война 1904—1905 гг. (Военно-исторический очерк.) М., Воениздат, 1956, 375 стр. с илл. и карт.; 1 л. карт.

Библиогр.: стр. 371—373.

274. Сорокин М. Я. и Лурье А. Я. «Ермак» ведет корабли. М.—Л., Главсевморпуть, 1951, стр. 3—63.

Библиогр.: стр. 193—195.

Рец.: Масолов Н.— «Флаг Родины», 1951, 7 июня.

Миропольский В. Первый в мире мощный ледокол.— «Морской флот», 1951, 30 мая.

275. Черменский Е. Д. Русско-японская война 1904—1905 годов. М., «Знание», 1954, 48 стр. (Всесоюз. о-во по распротр. полит. и научн. знаний.)

276. Шулейкин В. В. Степан Осипович Макаров (1848—1904).— В кн.: «Люди русской науки», т. 2. М.—Л., 1948, стр. 1003—1012, 3 илл.

Библиогр.: стр. 1012.

277. Шеглов А. Значение и работа штаба на основании опыта русско-японской войны. М.—Л., Воениздат, 1941, стр. 9—13.

Журнальные статьи

278. Адмирал Степан Осипович Макаров. К 40-летию со дня смерти.— «Блокнот агитатора ВМФ», 1944, № 9, стр. 31—33.

279. Андреев А. Роль русского военно-морского флота в географических открытиях XIX и XX вв.— «Морской сборник», 1947, № 7, стр. 65—101.

280. Андреев М. Н. Наша страна—родина науки о тактическом маневрировании. Из истории русского кораблевождения.— «Морской сборник», 1950, № 7, стр. 59—72.

281. Баковиков А. С. О. Макаров и В. В. Вережагин.— «Советский воин», 1949, № 7, стр. 28, 2 портр.
282. Бауман А. Э. Развитие тактики русского флота в период обороны Порт-Артура. К 50-летию обороны.— «Морской сборник», 1954, № 12, стр. 65—77.
283. Богуславский Г. Выдающийся русский моряк адмирал С. О. Макаров.— «Морской флот», 1949, № 2, стр. 39—42.
284. Богуславский Г. А. А. С. Попов и адмирал С. О. Макаров.— «Электричество», 1949, № 12, стр. 69—71, с илл.
- Библиогр. в подстр. примеч.
285. Богуславский Г. Русский флотоходец адмирал Макаров. (К 100-летию со дня рождения.) — «Пропагандист и агитатор», 1948, № 23, стр. 38—42.
286. Бронников А. В. Краткий очерк развития учения о непотопляемости.— «Труды Ленингр. кораблестр. ин-та», вып. 14. 1954, стр. 65—67.
287. Булгаков С. Русский моряк.— «Вокруг света», 1948, № 12, стр. 47—51, с илл.
288. Вольский А. Макаров и ледокол «Ермак». — «Советская Арктика», 1938, № 6, стр. 91—101, с илл.; 1 л. илл.
289. Вышнепольский С. Приоритет русских в строительстве ледоколов.— «Морской флот», 1948, № 2, стр. 45—46.
290. Герасимов А. В. Учение Макарова — Крылова о непотопляемости корабля. К столетию со дня рождения С. О. Макарова.— «Морской сборник», 1948, № 11, стр. 94—111.
- Библиогр. в подстр. примеч.
291. Горбовский Л. Морские деятели старого режима и их деятельность в освещении С. Ю. Витте.— «Морской сборник», 1922, № 5/7, стр. 300—304.
292. Дивин В. А. Адмирал С. О. Макаров. К 100-летию со дня рождения.— «Наука и жизнь», 1949, № 1, стр. 39—42, 4 илл.
- Библиогр. в примеч.
293. Дивин В. Выдающийся русский адмирал. (К 100-летию со дня рождения адмирала С. О. Макарова.) — «Блокнот агитатора Вооруженных Сил», 1948, № 36, стр. 35—38.
294. Добровольская В. К вопросу об атрибуции картины «Адмирал С. О. Макаров и художник В. В. Вережагин». — «Искусство», 1954, № 1, стр. 75—76, с илл.
- Библиогр.: 8 назв.
295. Дремлюг В. В. Степан Осипович Макаров.— «Ученые записки Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала Макарова», вып. 1, 1955, стр. 3—13, с портр.
296. Дробышев Г. В. Русские моряки — создатели учения о живучести корабля.— «Морской сборник», 1950, № 7, стр. 73—90.
297. Дробышев Г. В. Что такое живучесть корабля? — «Морской сборник», 1950, № 8, стр. 62—73.
298. Дубравин А. И. Мысли адмирала Макарова о плавании кораблей во льдах.— «Морской сборник», 1943, № 12, стр. 31—43.
299. Еремеев Л. Адмирал Макаров.— «Партийно-политическая работа в ВМФ», 1940, № 17/18, стр. 64—67.
300. Еремеев Л. С. О. Макаров.— «Морской сборник», 1938, № 12, стр. 47—63, с илл.
- Библиогр. в подстр. примеч.
301. Еремеев Л. С. О. Макаров в русско-турецкой войне 1877—1878 гг.— «Морской сборник», 1938, № 11, стр. 49—53.
302. Зайцев П. Адмирал из народа.— «Краснофлотец», 1939, № 8, стр. 27—30, с илл.
303. Золин И. Флотоходец и ученый. К 50-летию со дня гибели вице-адмирала С. О. Макарова.— «Советский воин», 1954, № 6, стр. 25—26, с илл.

304. Игнаткович Г. Выдающийся русский адмирал. (К 50-летию со дня гибели С. О. Макарова) — «Блокнот агитатора» (Глав. полит. упр. М-ва обороны СССР), 1954, № 9, стр. 29—36.

305. Из переписки А. Н. Крылова с С. О. Макаровым, И. П. де Колонгом, Н. Е. Жуковским и другими. Публикация Т. А. Красоткиной. — «Труды института истории естествознания и техники», т. 15, 1956, стр. 54—168.

306. Карпатов В. Д. И. Менделеев и Северный полюс. — «Советская Арктика», 1937, № 6, стр. 72—76.

307. Карпов А. Роль русских ученых в создании и развитии учения о мореходных качествах корабля. — «Морской флот», 1948, № 2, стр. 42—45.

308. Карпов А. Русские ученые — создатели теории качки судов. — «Морской флот», 1953, № 2, стр. 28—29.

309. Коробков Н. Новая литература о русских флотоводцах. — «Военная мысль», 1946, № 1, стр. 85—90.

310. Коробков Н. Носители боевых традиций русского военно-морского флота. — «Агитатор», 1944, № 8, стр. 36—41.

311. Кривяков Н. Адмирал Степан Осипович Макаров. — «Краснофлотец», 1943, № 8/9, стр. 58—61, с илл.

См. также статью в журн. «Вымпел», 1948, № 24, стр. 7—9.

312. Крылов А. Н. Вице-адмирал Макаров. — «Морской сборник», 1944, № 4, стр. 26—43.

313. Крылов А. Н. С. О. Макаров. — «Известия Военно-морской академии РКВМФ», 1939, вып. 2, стр. 217—221.

314. Лурье А. Новое об адмирале Макарове. — «Знамя», 1946, № 8/9, стр. 156—178.

315. Лучининов С. Т. Адмирал — ученый-кораблестроитель. К столетию со дня рождения С. О. Макарова (1849—1949 гг.) «Судостроение», 1949, № 1, стр. 32—35, с илл.

Библиогр.: стр. 35.

316. Макаров С. О. — «Артиллерийский журнал», 1951, № 4, стр. 63.

317. Масолов Н. Из прошлого ледокола «Ермак». (По материалам совещания старых ермаковцев и Ленингр. отделения Центр. истор. архива.) — «Советская Арктика», 1939, № 12, стр. 92—96, с илл.

318. Мысли великого флотоводца. — «Краснофлотец», 1943, № 8/9, стр. 61.

319. [Новые материалы о флотоводцах М. П. Лазареве, П. С. Нахимове и С. О. Макарове в Центр. гос. архиве МВФ СССР.] — «Исторический архив», 1955, № 1, стр. 253.

320. О качествах воина. [Высказывания Суворова, Ушакова и Макарова.] — «Блокнот агитатора ВМФ», 1943, № 9, стр. 9.

321. Осипов К. Флотоводец Макаров. — «Новый мир», 1942, № 11/12, стр. 149—175.

См. также статьи в журн. «Семья и школа», 1947, № 6, стр. 14—17 и «Огонек», 1949, № 2, стр. 15—16.

322. Петров М. К. Наша страна — родина ледокола. — «Летопись Севера», 1949, № 1, стр. 64—70.

323. Петров М. К. Развитие ледокольного флота в СССР. — «Морской сборник», 1948, № 2, стр. 106—123.

324. Пештич С. Роль «Морского сборника» в разработке истории флота за сто лет. (К столетнему юбилею журнала.) — «Морской сборник», 1948, № 7, стр. 75.

325. По страницам английских исторических журналов. — «Вопросы истории», 1954, № 11, стр. 187.

326. Поливин И. Первая научная экспедиция ледокола «Ермак». — «Известия Всесоюзного географического общества», 1938, № 6 стр. 799—805.

327. Савкевич К. И. Адмирал Макаров. Рассказ племянницы адмирала Капитолины Ивановны Савкевич. — «Огонек», 1946, № 22, стр. 26, с портр.

328. Селяничев А. К. Выдающийся русский флотовец. К 50-летию со дня гибели С. О. Макарова.— «Морской сборник», 1954, № 4, стр. 63—68.

329. Томилов И. И. Деятельность Д. И. Менделеева и адмирала С. О. Макарова по созданию бездымного пороха и внедрению его в русском флоте.— «Сборник статей слушателей ВМАКВ им. А. Н. Крылова», вып. 2, 1952, стр. 65—82.

330. Томилов И. И. Создание бездымного пороха и внедрение его в русском флоте.— «Морской сборник», 1952, № 11, стр. 29—36.

331. Цукшвердт А. Э. Русские кораблестроители-новаторы.— «Труды ВМАКВ им. А. Н. Крылова», вып. 3, 1949, стр. 5—25.

332. Шлямин Б. А. Океанографические исследования адмирала Макарова в Средиземном море.— «Метеорология и гидрология», 1951, № 2, стр. 7—13.

Рец.: Эдельман М. К статье Б. А. Шлямина.— «Метеорология и гидрология», 1952, № 3, стр. 50—51.

333. Шокальский Ю. М. Степан Осипович Макаров и его работы по океанографии.— «Известия Русского географического общества», т. 61, 1929, вып. 2, стр. 361—366.

334. Шулейкин В. В. Степан Осипович Макаров. (К пятидесятилетию со дня смерти.)— «Наука и жизнь», 1954, № 4, стр. 37—38, с илл.

335. Юдовин Б. С. Из истории создания и развития силовых установок первых миноносцев.— «Судостроение», 1951, № 4, стр. 34—37, с илл.

336. Юдовин Б. С. Первый отечественный проект судовой турбоустановки с зубчатой передачей.— «Вестник машиностроения», 1954, № 7, стр. 90.

Художественная литература

337. Бигдай А. Памяти Макарова и команды броненосца «Петропавловск» [Песня.] Музыка А. Бигдай. Георгиевск., изд. автора, 1904, 5 стр.

338. Григорьев С. Победа моря. Повесть о детстве адмирала Степана Осиповича Макарова. М.—Л., Детгиз, 1945. 144 стр. с илл.

То же. 1947. 71 стр. («Новинки детской литературы», № 10 и 11.)

То же. Новосибир. обл. гос. изд-во, 1951. 140 стр.

Рец.: Соловьев Б. Три повести о русских флотоводцах.— «Знамя», 1946, № 8/9, стр. 215—222.

339. Дмитриев А. М. Есть, вести корабль. [Повесть.] Адмирал Макаров. [Роман], Л., Гослитиздат, 1936. 403 стр. с илл., 1 портр.

340. Зонин А. Воспитание моряка. Первая книга о жизни адмирала С. О. Макарова. [Ульяновск], Военмориздат, 1942. 256 стр.

341. Исикова Такубоку. Памяти адмирала Макарова. Стихи. Пер. с япон.— В кн.: «Японская поэзия». Сборник. М., 1954. стр. 234—237.

342. Купер С. День Марин. Роман. Л., Гослитиздат, 1938. 358 стр. с илл.; 6 л. илл.

То же. 1940. 396 стр., 1 л. портр.

343. Марич М. Отчина. (Страницы из романа) — «Сов. моряк», 1956, № 15, стр. 14—15, с илл.

344. Морозов А. Жизнь моряка. [Повесть.] М.—Л., Военмориздат, 1942. 280 стр.

То же. Изд. 2-е, 1944. 240 стр.

345. На смерть С. О. Макарова. [Стихотворение.] — «Море и его жизнь», 1904, № 4, стр. 291.— Подпись С. П.

346. Наши моряки на Дунае. Рассказы из минувшей турецкой войны. СПб., изд. журн. «Чтение для солдат», 1889, стр. 49.

347. Песнь Макарова. (Передана нижними чинами 2 роты 165 пех. Лужского полка) — В кн.: Агура Н. Учебник — памятка для молодых солдат. СПб., 1913, стр. 89.

348. Раевский В. Памяти адмирала С. О. Макарова. [Стихи.] — «Море и его жизнь», 1904, № 5/6, стр. 365.

349. Рудниковский М. Гибель великого адмирала (в народных рассказах). М., тип. Филатова (1905). 1 стр.

350. Степанов А. Адмирал Макаров. Из повести «Настоящий адмирал». — «Краснофлотец», 1946, № 2, стр. 15—16, 1 илл.

351. Степанов А. Адмирал Макаров в Порт-Артуре. Повесть. Владивосток, Примиздат. 1948. 149 стр.

То же. Краснодар, Крайиздат, 1948. 122 стр. с илл., 1 портр.

См. также в журн. «Дальний Восток», 1947. № 1, 2.

352. Степанов А. Порт-Артур. Историческое повествование. М., Гослитиздат, 1944. 704 стр.

То же. Изд. 2-е. 1946.

То же. «Советский писатель», 1947.

То же. М., Гослитиздат, 1950.





УКАЗАТЕЛЬ ИМЕН¹

А

Абрашкевич, Ульян Данилович (род. 1847) — в 1896—1903 гг. флагманский инженер-механик 1-й флотской дивизии — 259, 553.

Авелан, Федор Карлович (1839—1916) — адмирал; в 1894 г. контр-адмирал, командующий эскадрой в Средиземном море; в 1896 г. контр-адмирал, помощник начальника Главного морского штаба; в 1896—1903 гг. контр-адмирал, вице-адмирал, и. д. начальника и начальник Главного морского штаба; в 1903—1905 гг. управляющий Морским министерством — 129, 130, 144, 145, 152, 156, 243, 249, 281, 367, 402, 403, 407, 408, 454, 456, 457, 471, 476, 489, 544, 546, 547, 552, 557, 558, 564—568, 570—574, 577—579, 615, 617, 618, 621, 622, 624, 629, 635, 636, 694, 696, 700.

Авенариус, Петр Александрович — в 1897 г. инженер-механик — 364.

Аврамов, Евгений Павлович (род. 1858) — в 1896 г. капитан, член Комиссии по приему на флот орудий и снарядов — 105.

Агапесв, Александр Петрович (1868—1904) — в 1904 г. пол-

ковник Генерального штаба, заведующий делами штаба командующего флотом в Тихом океане по сухопутной части — 578, 622, 648.

Адлер, Юлий Францевич (род. 1858) — в 1896 г. штабс-капитан корпуса флотских штурманов — 257.

Азаров, Николай Николаевич (1852—1890) — капитан 2 ранга, крупный специалист и конструктор минного оружия — VIII.

Азарьев, Николай Николаевич (род. 1878) — в 1904 г. лейтенант — 620.

Акимов, Борис Николаевич (1882—1904) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Петропавловск» — 638, 668.

Акинфиев, Андрей Михайлович (1883—1904) — в 1904 г. мичман на миноносце «Страшный» — 652, 666.

Александр Михайлович (род. 1866), великий князь — вице-адмирал; в 1895 г. капитан 2 ранга, старший офицер эскадренного броненосца «Сисой Великий»; в 1899 г. старший офицер броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», в 1900—1903 гг. капитан 1 ранга, командир эскадренного бро-

¹ В указателе сообщаются должности и чины в период, соответствующий хронологическим рамкам документов; указывается и последний чин, если его удалось установить.

неносца «Ростислав»; в 1901 г. главноуправляющий торговым мореплаванием и портами; в 1903 г. контр-адмирал, младший флагман Черноморского флота; с 1898 г. член и председатель Совета по делам торгового мореплавания; президент Невского яхт-клуба — 234, 235, 395, 407, 435, 442, 443, 445.

Александровский, Николай Алексеевич (род. 1846) — контр-адмирал; в 1891 г. капитан 2 ранга, помощник командира 2-го флотского экипажа, командир миноносца «Луга»; в 1898—1900 гг. капитан 1 ранга, заведующий миноносцами и их командами 1-го флотского экипажа — 13, 38, 321, 470.

Алексеев, Евгений Иванович (1843—1909) — адмирал; в 1895—1897 гг. контр-адмирал, командующий эскадрой Тихого океана; в 1904 г. адмирал, наместник и главнокомандующий на Дальнем Востоке — XXXII, XXXIX, XL, 169, 188, 196, 218, 563, 568, 570, 577, 579, 582, 583, 585—587, 591, 595, 607—609, 613, 616—620, 623—626, 629, 632—634, 636—639, 641, 700.

Алексей Александрович (1850—1908), великий князь — в 1890—1904 гг. генерал-адмирал, главный начальник флота и морского ведомства — 3, 142, 144, 156, 161, 170, 280, 281, 465, 488, 554, 558, 559, 563, 571, 616.

Альберт I (род. 1848), принц Монакский — крупный ученый-океаногрф — 396.

Амосов, Федор Иванович (1841—1905) — вице-адмирал; в 1896 г. контр-адмирал, младший флагман Практической эскадры Балтийского моря — 265, 268.

Андреев, Павел Петрович (род. 1843) — вице-адмирал; в 1901—1904 гг. старший флагман 1-й флотской дивизии; в 1902 г. временно исполняющий должность главного командира Кронштадтского порта — 477, 480, 562.

Андрусов, Николай Иванович (1861—1924) — выдающийся русский геолог и палеонтолог — 378.

Анучин, Дмитрий Николаевич (1843—1923) — выдающийся русский антрополог, этнограф, археолог и географ; в 1900—1902 гг. академик, председатель географического отделения Общества любителей естествознания, антропологии и этнографии при Московском университете — 416, 425, 437, 438, 442—445.

Армфельд, Отто Федорович (Фридрихович) (род. 1847) — в 1891 г. капитан 2 ранга, заведующий обучением гимнастике в Кронштадте — 13.

Арсулов, Алексей Николаевич (род. 1854) — контр-адмирал; в 1900 г. капитан 2 ранга, заведующий миноносцами и их командами 6-го флотского экипажа — 470.

Афанасьев, Василий Иванович (1843—1913) — крупный русский инженер-механик, генерал-лейтенант; в 1891 г. член Морского технического комитета; в 1897—1899 гг. помощник и старший помощник главного инспектора механической части флота — 33, 282, 284, 352, 361—363, 397, 693.

Б

Бабкин, Василий Матвеевич — в 1860 г. подполковник, заведующий лоцманской и маячной частями Сибирской флотилии — 224.

Барановский, Владимир Степанович (1846—1879) — русский изобретатель и конструктор в области скорострельной артиллерии — 684.

Барановский, Станислав Осипович (род. 1876) — в 1903 г. младший, затем старший помощник судостроителя, и. д. заведующего общей чертежной Кронштадтского порта — 536.

Баранцев (Баранцов), Яков Яковлевич (род. 1860) — в 1900 г. старший инженер-механик — 455.

Барсуков, Дмитрий Сергеевич — в 1904 г. содержатель шхиперской части на крейсере «Варяг» — 578.

Батюшков, Михаил Константино-

- вич** (род. 1860) — в 1904 г. капитан 2 ранга — 615.
- Безденежных, Андрей** (ум. 1905) — в 1900 г. минный квартирмейстер, старший унтер-офицер радиостанции на о. Котка — 696.
- Беклемишев, Михаил Николаевич** (род. 1858) — в 1901—1904 гг. капитан 2 ранга, преподаватель Минного офицерского класса, крупный специалист по минно-торпедному оружию — VIII.
- Белопольский, Аристарх Аполлонович** (1854—1934) — выдающийся русский астроном и астрофизик — 455.
- Белый, Василий Федорович** (1854—1913) — генерал от артиллерии; в 1904 г. генерал-майор, начальник Квантунской крестной артиллерии — 622.
- Березин, Евгений Васильевич** (ум. 1886) — капитан 1 ранга, гидрограф — 338.
- Берснев, Федор Аркадьевич** (род. 1861) — в 1893 г. штабс-капитан, член Комиссии морских артиллерийских опытов — 54.
- Бирилев, Алексей Алексеевич** (1844—1915) — адмирал; в 1899—1901 гг. контр-адмирал, младший флагман Балтийского флота; в 1899 г. председатель комиссии по расследованию причин аварии ледокола «Ермак» — XXVIII, 390, 395, 398—400, 697.
- Бирилев, Павел Андреевич** (род. 1881) — в 1904 г. мичман на канонерской лодке «Кореец» — 578.
- Блинов, Петр Дмитриевич** (род. 1869) — генерал-майор; в 1904 г. старший инженер-механик, судовой механик миноносца «Выносливый» — 594.
- Бобчинский, Константин Петрович** — в 1901 г. 3-й механик на ледоколе «Ермак» — 437.
- Боголюбов, Николай Федорович** (род. 1844) — в 1901—1903 гг. помощник медицинского инспектора Кронштадтского порта — 474, 553.
- Бойсман, Василий Арсеньевич** (1855—1905) — в 1904 г. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Пересвет» — 630—632, 661.
- Бойсман, Владимир Васильевич** (род. 1883) — в 1904 г. мичман на канонерской лодке «Кореец» — 578.
- Бомон (Beaumont)** — французский адмирал, в 1895 г. командовал эскадрой в Тихом океане — 171, 194, 195.
- Бонапарт, Ролан** — в 1900 г. президент Центральной комиссии Французского географического общества — 416.
- Борисов, Александр Алексеевич** (1866—1934) — художник-пейзажист; в 1899—1900 гг. принимал участие в экспедиции на Новую Землю — 410.
- Боссе, Федор Эмилевич** (род. 1861) — контр-адмирал; в 1904 г. капитан 2 ранга, командир миноносца «Решительный» — 582.
- Боткин, Михаил Петрович** (1839—1914) — русский живописец и искусствовед; в 1897 г. председатель совета Русского общества пароходства и торговли — 348.
- Брандт, Виктор Теодорович** (род. 1849) — контр-адмирал; в 1896 г. капитан 1 ранга, заведующий миноносцами и их командами 6-го флотского экипажа — 270.
- Бринк, Антон Францевич** (род. 1851) — генерал-лейтенант; в 1891 г. капитан, и. д. помощника главного инспектора морской артиллерии; в 1893 г. подполковник, помощник главного инспектора морской артиллерии; в 1900 г. полковник, старший помощник главного инспектора морской артиллерии — 44, 54, 68, 125, 455, 683.
- Брусиллов, Лев Алексеевич** (1857—1909) — вице-адмирал; в 1903 г. капитан 2 ранга, офицер Главного морского штаба — 540.
- Бубнов, Александр Львович** (род. 1851) — контр-адмирал; в 1903 г. капитан 1 ранга, командир 3-го флотского экипажа — 553.
- Бубнов, Иван Григорьевич** (1872—1919) — выдающийся русский кораблестроитель; в 1900 г. старший помощник судостроителя, преподаватель Морской академии, инженер Балтийского судостроительного и механического завода — 455.
- Будкевич, Викентий Иосифович** (род. 1852) — в 1904 г. полков-

- ник, командир внутренней брандвахты в Кронштадте — 563.
- Буксваден, Герберт Оттович* (род. 1877), барон — в 1904 г. мичман 5-го флотского экипажа — 561.
- Бурачек, Павел Павлович* (1884—1904) — в 1904 г. мичман, флаг-офицер Штаба командующего флотом в Тихом океане — 638.
- Бурачек, Павел Степанович* (род. 1837) — вице-адмирал; в 1894 г. контр-адмирал, председатель Комиссии морских артиллерийских опытов — 87, 88, 91.
- Бутаков, Григорий Иванович* (1820—1882) — адмирал; выдающийся деятель русского флота, создатель тактики парового флота — VIII, XXIX, 162, 220, 333, 576.
- Бутлеров, Александр Михайлович* (род. 1879) — в 1904 г. мичман на канонерской лодке «Кореец» — 578.
- Beaumont*, см. Бомон.
- Bernadou, Джон* (John) В. — в 1898 г. лейтенант флота США — 277.
- Bollati di Saint-Pierre, Eugenio* — в 1900 г. капитан 2 ранга итальянского флота — 278.
- Brice* — английский ученый — 400.
- В**
- Вавилов, Павел Михайлович* (род. 1879) — в 1904 г. штабс-капитан, младший делопроизводитель Главного морского штаба — 615.
- Вайпрехт* (*Вейпрехт*), *Карл* (1838—1881) — австрийский полярный исследователь — 395, 431, 432.
- Вальронд, Ростислав Ростиславович* (род. 1863) — в 1896 г. лейтенант, командир таможенного судна «Лебедь» — 254.
- Ван дер Шкрупф, Михаил Ипполитович* (род. 1853) — в 1903 г. капитан 1 ранга, командир крейсера «Князь Пожарский» — 553, 554.
- Васильев, Михаил Петрович* (1857—1904) — в 1898—1901 гг. капитан 2 ранга, командир ледокола «Ермак»; в 1904 г. флагманский штурман Штаба командующего флотом в Тихом океане — 373, 374, 407, 408, 411, 426, 428, 437, 578, 636, 638.
- Вебер, Валериан Николаевич* (1876—1940) — горный инженер, заслуженный деятель науки и техники РСФСР; в 1901 г. участник экспедиции на ледоколе «Ермак» — 431.
- Верховский, Владимир Павлович* (род. 1838) — адмирал; в 1898—1900 гг. вице-адмирал, начальник Главного управления кораблестроения и снабжений — 285, 466.
- Веселого, Феодосий Федорович* (1817—1895) — генерал, известный историк русского флота — 69, 685, 686.
- Вешкурцев, Петр Филимонович* (род. 1858) — генерал-лейтенант; в 1904 г. — старший судостроитель, флагманский корабельный инженер Штаба командующего флотом в Тихом океане — 575, 578.
- Вилькицкий, Андрей Ипполитович* (1858—1913) — генерал-лейтенант, известный русский гидрограф-геодезист, исследователь морей Северного Ледовитого океана; в 1897—1899 гг. полковник, начальник гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана — 348, 402.
- Вильнев, Пьер-Шарль* (1763—1806) — французский адмирал — 513.
- Вирениус, Андрей Андреевич* (род. 1850) — контр-адмирал; в 1900 г. капитан 1 ранга, командир эскадренной броненосца «Орел»; в 1903 г. контр-адмирал, помощник начальника Главного морского штаба; в 1904 г. командующий отрядом судов, направленных на Дальний Восток — 457, 540, 566, 699.
- Виттефт, Вильгельм Карлович* (1847—1904) — контр-адмирал; с 5 мая 1904 г. командующий Порт-Артурской эскадрой — 662, 663.
- Витте, Сергей Юльевич* (1849—1915), граф — в 1897—1901 гг. министр финансов — 355, 362, 364—368, 370, 375, 377, 381, 387, 389, 390, 395, 396, 398,

- 407, 408, 410, 413, 416, 423, 425, 430—432, 694, 695, 697.
- Вишневецкий (Вишевский), Федор Федорович** (род. 1850) — контр-адмирал; в 1895 г. капитан 2 ранга, командир канонерской лодки «Кубанец» — 159.
- Вишняков, Порфирий Павлович** (род. 1878) — в 1904 г. и. д. старшего судового механика миноносца «Расторопный» — 647.
- Власьев, Геннадий Александрович** (род. 1844) — генерал-лейтенант; в 1904 г. начальник Обуховского завода — 145.
- Войков, Александр Иванович** (1842—1916) — крупнейший русский климатолог и географ, основоположник русской климатологии; в 1899 г. профессор Петербургского университета, председатель метеорологической комиссии Русского географического общества — 402.
- Волкович, Андрей Николаевич** (род. 1870) — в 1904 г. врач на броненосце «Петропавловск» — 638, 668.
- Врангель, Фердинанд Фердинандович** (род. 1844), барон — русский ученый, гидрограф; в 1897—1899 гг. преподаватель Морской академии — 101, 345, 348, 351—353, 364, 368, 369, 395, 396, 399, 402, 691, 692.
- Всеволожский, Дмитрий Андреевич** (1815—1893) — вице-адмирал; в 1863—1872 гг. капитан 1 ранга, контр-адмирал, капитан над Кронштадтским портом — 532.
- Вульф, Павел Николаевич** (род. 1843) — вице-адмирал; в 1895 г. капитан 1 ранга, командир крейсера «Адмирал Корнилов» — 188.
- Выходцевский, Николай Николаевич** (род. 1866) — в 1895 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Император Николай I» — 172.

Г

- Гаупт, Николай Александрович** (род. 1846) — вице-адмирал; в 1904 г. контр-адмирал, командир Владивостокского порта — 581.
- Гейслер** — конструктор приборов автоматического управления огнем корабельной артиллерии — 483.

- Гессен, Федор Егорович (Георгиевич)** (1841—1902) — вице-адмирал; в 1898 г. контр-адмирал, младший флагман 1-й флотской дивизии — 331.
- Гиндсбург (Гинсбург), М. А.** — в 1891—1904 гг. поставщик каменного угля для русского флота в Тихом океане — 35, 635.
- Гинтер, Анатолий Августович** (род. 1857) — в 1904 г. капитан 2 ранга, заведующий 2-м отрядом миноносцев Сибирского экипажа — 646.
- Гиппиус, Иван Иванович** — инженер; в 1904 г. представитель Невского завода в Порт-Артуре — 625.
- Глазырин, Николай Константинович** (род. 1840) — в 1891 г. старший судостроитель, член Морского технического комитета — 33.
- Гловещкий, Рихард Иосифович** (род. 1853) — в 1892 г. старший врач 9-го флотского экипажа — 52.
- Головачев, Виктор Филиппович** (ум. 1904) — известный историк русского флота — 455.
- Головизнин, Николай Семенович** (1877—1904) — в 1904 г. лейтенант на миноносце «Стерегущий» — 701.
- Горст** — в 1904 г. служащий Ревельского спасательного общества — 615.
- Гофман** — германский адмирал; в 1895 г. командующий эскадрой на Дальнем Востоке — 195.
- Гравьер, Жюрьен, де ла, Жан-Пьер-Эдмонд** (1812—1892) — французский адмирал, известный морской писатель — XXVIII.
- Григорович, Иван Константинович** (1853—1932(?) — адмирал; в 1895 г. капитан 2 ранга, командир крейсера «Разбойник»; в 1896 г. капитан 2 ранга, командир минного крейсера «Воевода» — 193, 255.
- Гуляев, Эраст Евгеньевич** (род. 1851) — генерал-лейтенант; в 1890—1891 гг. старший судостроитель, член кораблестроительного отделения Морского технического комитета — 6, 33.
- Гуров, Николай** — в 1904 г. сигнальщик на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 625.

Д

Давыдов, Алексей Павлович (1826—1904)—выдающийся русский изобретатель в области минного оружия и применения электроавтоматики при управлении артиллерийским огнем—484.

Давыдов, Сергей Николаевич (род. 1848)—генерал-лейтенант; в 1891 г. капитан 2 ранга, посредник на морских маневрах в Балтийском море—40.

Дева, Сигенори—японский адмирал; в 1904 г. контр-адмирал, начальник 3-го боевого отряда кораблей—609.

Деливрон, Карл Карлович (род. 1838)—адмирал; в 1893 г. контр-адмирал, председатель Комиссии морских артиллерийских опытов; в 1894—1896 гг. и д. главного инспектора морской артиллерии, и. д. председателя Морского технического комитета; в 1898 г. вице-адмирал, командир Петербургского порта—57, 62, 64, 65, 68, 74, 98, 99, 101, 189, 268, 284, 285.

Демяненков, Николай Афанасьевич (род. 1830)—генерал от артиллерии; в 1900 г. председатель Комиссии по вооружению крепостей—457, 458.

Денисов, Андрей Филимонович—в 1904 г. содержатель на крейсере «Варяг»—578.

Диков, Иван Михайлович (1833—1914)—адмирал; в 1890—1891 гг. контр-адмирал, инспектор минного дела на флоте; в 1897—1900 гг. вице-адмирал, председатель Морского технического комитета—11, 44, 108, 280, 407, 464, 469.

Дмитриев, Александр—в 1891 г. член Морского технического комитета—33.

Дмитриев, Павел Михайлович (1872—1904)—в 1904 г. старший инженер-механик на миноносце «Страшный»—666.

Добров—в 1894 г. техник Главного гидрографического управления—105.

Добсон, Георгий Фомич—в 1897 г. представитель фирмы Армстронг в Петербурге—362.

Докучаев, Василий Васильевич

(1846—1903)—великий русский ученый-естествоиспытатель—377, 378.

Долгоруков, Александр Александрович (род. 1866), князь—в 1895 г. лейтенант, старший флаг-офицер штаба командующего эскадрой Средиземного моря—171, 174, 190, 230.

Дубасов, Федор Васильевич (1845—1912)—адмирал, в 1877 г. лейтенант, командир минного катера; в 1901—1903 гг. вице-адмирал, председатель Морского технического комитета—X, 109, 110, 118, 120, 124, 125, 127, 129, 141, 483, 515, 538.

Дубров, Кир Терентьевич (род. 1857)—в 1899 г. подполковник, член артиллерийского отделения Морского технического комитета, и. д. помощника главного инспектора морской артиллерии—108.

Дукельский, Георгий Владимирович (род. 1870)—в 1904 г. лейтенант, флаг-офицер Штаба командующего флотом в Тихом океане—638.

Дурново, Иван Николаевич (1830—1903)—в 1900 г. председатель Комитета министров—407.

Дэвис—в 1902 г. лейтенант флота США, член Артиллерийского комитета—126.

Дюбуа—инженер Франко-Русского завода—545.

Дюшен, Сергей Петрович (род. 1857)—генерал; в 1896 г. подполковник, старший делопроизводитель Главного морского штаба—245.

Е

Елагин, Иван Николаевич (род. 1845)—контр-адмирал; в 1900 г. капитан 1 ранга, заведующий миноносцами и их командами 17-го флотского экипажа—470.

Елагин, Лев Петрович—в 1865—1873 гг. лейтенант Амурского экипажа—225, 226.

Епанчин, Гавриил Алексеевич (род. 1863)—генерал-майор; в 1895 г. лейтенант 4-го флотского экипажа; в 1904 г. капитан 2 ранга, военно-морской агент во Франции—185, 189, 190, 564, 566.

Еремеев—в 1900 г. матрос на лодке «Ермак»—409.

Ж

- Животовский** — в 1904 г. инженер, владелец каменноугольных копей на Дальнем Востоке — 609.
- Жорж, Василий Александрович** — в 1901 г. 2-й механик на ледоколе «Ермак» — 437.
- Жуковский, Николай Елорович** (1847—1921) — великий русский ученый, основоположник современной гидро- и аэромеханики; в 1900 г. профессор Московского университета и Московского высшего технического училища — 408.
- З**
- Забудский, Николай Александрович** (1853—1917) — генерал-лейтенант; выдающийся русский артиллерист, профессор Артиллерийской академии; в 1899—1901 гг. полковник, член Артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления; совещательный член артиллерийского отделения Морского технического комитета — 108, 113, 120, 135.
- Залевский, Героним Инатъевич** (1858—1914) — контр-адмирал; в 1900 г. капитан 2 ранга, командир канонерской лодки «Бобр» — 408, 696.
- Зальца, Иван Иванович** (род. 1859) — в 1904 г. подполковник, младший помощник капитана над Кронштадтским портом — 563.
- Зарудный, Виктор Иванович** (1828—1892) — вице-адмирал, известный русский гидрограф — 222.
- Зацаренный, Василий Максимович** (1852—1916) — адмирал; в 1902—1904 гг. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Победа» — 624.
- Зверев, Василий Васильевич** (1865—1904) — в 1904 г. старший инженер-механик на миноносце «Сильный» — 619.
- Зилотти, Сергей Ильич** (род. 1862) — генерал-лейтенант; в 1895 г. лейтенант, младший флаг-офицер штаба командующего эскадрой Средиземного моря — 173, 230.

- Зичовьев, Константин Николаевич** (род. 1874) — в 1903 г. младший врач 10-го флотского экипажа — 553.
- Золотухин, Сергей Харлампиевич** (род. 1859) — генерал-майор; в 1894 г. штабс-капитан, и. д. помощника начальника артиллерийской чертежной Морского технического комитета — 85.

И

- Иванов, Николай Николаевич** (род. 1855) — в 1893 г. капитан, и. д. старшего делопроизводителя Морского технического комитета — 68.
- Ивашищев, Василий Федорович** (1839—1899) — вице-адмирал; в 1892 г. капитан 1 ранга, начальник Учебно-артиллерийской команды Балтийского флота и командир броненосца береговой обороны «Первенец» — 51.
- Иков, Георгий Авенирович** (род. 1863) — в 1892 г. лейтенант 16-го флотского экипажа — 55, 56.
- Иениш, Виктор Христианович** (1852—1893) — в 1891 г. капитан 2 ранга, старший офицер броненосной батареи «Кремль»; в 1893 г. командир броненосца береговой обороны «Русалка» и заведующий обучением Учебно-артиллерийской команды — 43, 59, 63, 683.
- Иениш, Николай Викторович** (род. 1880) — в 1904 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Петропавловск» — 638.
- Иессен, Карл Петрович** (род. 1852) — в 1904 г. контр-адмирал, начальник Владивостокского отряда крейсеров — 579, 597.
- Иогансен, Яльмар** (1867—1913) — норвежский полярный путешественник, участник экспедиции Ф. Нансена на «Фраме» (1893—1896) — 694.
- Исав, Василий Исавич** (род. 1854) — в 1901—1904 гг. главный доктор Морского госпиталя в Кронштадте, и. д. медицинского инспектора Кронштадтского порта — 475, 562.
- Ито** — японский адмирал; в 1894 г. командующий японским флотом в сражении при Ялу — 691.

К

- Казимиров, Василий Владимирович** (род. 1856) — в 1891 г. лейтенант 5-го флотского экипажа — 39.
- Казнаков, Николай Иванович** (1834—1906) — адмирал; в 1891 г. вице-адмирал, командующий Практической эскадрой Балтийского моря; в 1893—1899 гг. главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор г. Кронштадта — 33, 37, 255, 267, 270, 274, 276, 277, 280, 285, 381.
- Камимура, Хиконоджо** — японский адмирал; в 1904 г. вице-адмирал, командующий 2-й эскадрой японского флота — 609.
- Каминский, Станислав Клементьевич** (род. 1841) — в 1891 г. генерал-майор, инспектор пороховых заводов в Петербурге — 48.
- Кане (Канэ), Густав** (1846—1908) — французский инженер, конструктор артиллерийских систем — 77.
- Каратеодори** — в 1895 г. управляющий Коринфским морским каналом — 164.
- Кариати, князь** — в 1895 г. итальянский поверенный в делах в Греции — 163.
- Карцов, Виктор Андреевич** (род. 1868) — контр-адмирал; в 1904 г. лейтенант, командир миноносца «Властный» — 582, 593, 665.
- Катаока, Сичиро** — японский адмирал; в 1904 г. вице-адмирал, командующий 3-й эскадрой японского флота — 610.
- Кедров, Михаил Александрович** (род. 1878) — контр-адмирал; в 1904 г. лейтенант, флаг-офицер Штаба командующего флотом в Тихом океане — 578, 620.
- Келлер, Павел Федорович** (род. 1883), граф — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 625.
- Кетлинский, Казимир Филиппович** (1875—1918) — контр-адмирал; в 1904 г. лейтенант, старший артиллерийский офицер на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 625.
- Кирилл Владимирович** (род. 1876), великий князь — в 1904 г. капитан 2 ранга, начальник военно-морского отдела Штаба командующего флотом в Тихом океане — XXXVI, 622, 638.
- Кислица, Иван** — в 1904 г. командор на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 625.
- Кладо, Николай Лаврентьевич** (1862—1919) — генерал-майор; в 1900 г. лейтенант, преподаватель Морской академии — 455.
- Кнорре, Владимир Карлович** (род. 1838) — в 1897—1901 гг. старший флагманский врач 1-й флотской дивизии — 277, 474.
- Кнорринг, Андрей Романович** (род. 1862) — в 1904 г. полковник, состоящий в распоряжении командующего Маньчжурской армией — 642.
- Ковалевский, Владимир Иванович** — в 1898—1901 гг. товарищ министра финансов — 364—367, 375, 423.
- Колбасев, Евгений Викторович** (1862—1920) — известный изобретатель в морском деле; в 1894 г. лейтенант, преподаватель Кронштадтской водолазной школы, руководитель мастерской по производству водолазного снаряжения — 85.
- Колбин, Осип** — в 1904 г. старший гальванер на эскадренном броненосце «Победа» — 625.
- Колокольников, Александр Александрович** (1833—1904) — генерал; в 1891 г. генерал-майор; в 1893 г. генерал-лейтенант, начальник Обуховского завода — 43, 45, 58.
- Коломб, Филипп Хоувард** (1831—1899) — английский вице-адмирал, автор теории «господства на море» — XIII.
- Колонг (Деколонг), Иван Петрович** (1839—1901) — русский ученый, специалист по компасному делу, член-корреспондент Академии наук; в 1894 г. генерал-майор, заведующий компасным делом во флоте — 105.
- Кондратенко, Роман Исидорович** (1857—1904) — генерал-лейтенант, военный инженер; в марте 1904 г. генерал-майор, командующий сухопутной обороной Порт-Артура — 614, 615, 633.
- Конкевич, Александр Егорович (Георгиевич)** — в 1897—1899 гг. управляющий отделом торгового

- мореплавания министерства финансов — 362, 363, 365—368, 395, 399, 400.
- Кононов, Анатолий Алексеевич* (род. 1856) — в 1894 г. лейтенант, руководил розыском затонувшего броненосца береговой обороны «Русалка» — 84, 688.
- Константин Константинович* (род. 1858), великий князь — в 1897 г. президент Академии наук — 349.
- Копытов, Николай Васильевич* (1833—1901) — вице-адмирал; в 1893 г. главный командир Черноморского флота и портов — 57.
- Королев, Николай Семенович* (род. 1849) — в 1901 г. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Пересвет» — 477.
- Коссович, Иосиф Васильевич* (род. 1855) — в 1900 г. капитан 2 ранга, заведующий миноносцами и их командами 13-го флотского экипажа; в 1901 г. капитан 1 ранга, командир крейсера «Паллада» — 470, 477.
- Котелов* — в 1895 г. матрос на эскадренном броненосце «Император Николай I» — 172.
- Кремер, Оскар Карлович* (1829—1910) — адмирал; в 1891—1896 гг. вице-адмирал, начальник Главного морского штаба; в 1894 г. временно управляющий Морским министерством — 35, 36, 152, 233, 270.
- Кремков, Иван Иванович* (род. 1840) — генерал; в 1893 г. старший помощник главного инспектора морской артиллерии член артиллерийского отделения Морского технического комитета — 68.
- Криницкий, Евгений Иванович* (род. 1863) — контр-адмирал; в 1904 г. лейтенант, командир миноносца «Сильный» — 618, 620.
- Кротков, Аполлон Семенович* (род. 1848) — генерал-лейтенант; в 1892 г. — полковник, главный артиллерист Кронштадтского порта; в 1899—1904 гг. генерал-майор и генерал-лейтенант, и. д. главного инспектора морской артиллерии — 50, 108, 129, 144—146.
- Крылов, Алексей Николаевич* (1863—1945) — выдающийся советский ученый и кораблестроитель, академик; в 1900—1903 гг. капитан и подполковник, заведующий Опытным бассейном, преподаватель Морской академии — 405, 408—410, 468, 472, 478, 537, 689.
- Кудрин, Владимир Сергеевич* (род. 1834) — в 1892 г. главный медицинский инспектор флота — 51, 52.
- Кудрявцев, Борис Павлович* — астроном Пулковской обсерватории; в 1899 г. участник экспедиции на ледоколе «Ермак» — 409.
- Кувшин, Максим* — в 1904 г. сигнальный квартирмейстер на эскадренном броненосце «Победа» — 625.
- Кумани, Михаил Михайлович* (род. 1862) — в 1904 г. лейтенант, флаг-офицер начальника Владивостокского отряда крейсеров — 580.
- Куприянов, Яков Иванович* (1836—1906) — адмирал; в 1891 г. вице-адмирал, главный инспектор морской артиллерии — 43.
- Куропаткин, Алексей Николаевич* (1848—1925) — генерал от инфантерии; в 1904 г. военный министр, главнокомандующий русскими сухопутными войсками на Дальнем Востоке — 642.
- Кутейников, Николай Евлампиевич* (1845—1906) — генерал-лейтенант; в 1891—1903 гг. член Морского технического комитета, инспектор и главный инспектор кораблестроения — 33, 263, 362, 363, 397, 536.

Л

- Ларионов, Константин Матвеевич* (род. 1854) — в 1902 г. подполковник корпуса флотских штурманов — 479.
- Лебединцев, Арсений Арсеньевич* — гидролог, исследователь залива Кара-Богаз-Гол — 698.
- Левитский, Александр Иванович* (род. 1866) — в 1904 г. лейтенант на канонерской лодке «Кореец» — 578.
- Леонтьев, Алексей Прохорович* (род. 1846) — в 1904 г. флаг-

манский инженер-механик, начальник Кронштадтского пароводного завода — 562.

Леонтьев, Владимир Константинович (род. 1882) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Полтава» — 664.

Лепко, Владимир Иванович (род. 1867) — в 1904 г. лейтенант, командир миноносца «Расторопный» — 646.

Лилье, Владимир Александрович (род. 1855) — вице-адмирал; в 1891 г. лейтенант, командир миноносца на маневрах в Балтийском море — 39.

Линдебек, Александр Яковлевич (род. 1841) — в 1904 г. инспектор механической части Кронштадтского порта, затем флагманский инженер-механик Штаба командующего флотом в Тихом океане — 562, 569, 578.

Линден, Александр Михайлович (1834—1902) — генерал-лейтенант; в 1890—1891 гг. генерал-майор, вице-директор канцелярии Морского министерства — 4, 35.

Лодыгин, Александр Николаевич (1867—1904) — в 1904 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Победа» — 669.

Ломан, Константин Владимирович (род. 1881) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Полтава» — 653, 668.

Ломанов, Михаил Павлович (род. 1856) — в 1890 г. лейтенант, командир канонерской лодки «Мина» — 11, 12.

Ломен, Николай Николаевич (1843—1909) — вице-адмирал; в 1877—1878 гг. лейтенант, командир монитора «Систово»; в 1893 г. капитан 1 ранга, заведующий Военно-морским учебным отделом Главного морского штаба; в 1897—1898 гг. контр-адмирал, младший флагман Балтийского флота — 59, 60, 280, 286, 515.

Лощинский, Михаил Федорович (род. 1849) — в 1904 г. контр-адмирал, младший флагман флота в Тихом океане — 644, 645.

Лутонин, Сергей Иванович (род. 1854) — в 1904 г. капитан 2 ранга, офицер на эскадренном броненосце «Полтава» — 663.

Львов — в 1904 г. поставщик каменного угля для русского флота — 555.

Любинский, Владимир Александрович (род. 1873) — контр-адмирал; в 1904 г. лейтенант, старший артиллерийский офицер на эскадренном броненосце «Победа» — 625.

М

Малеев, Ермий Александрович (1877—1904) — в 1904 г. лейтенант на миноносце «Страшный» — 652, 666.

Манганари, Михаил Павлович (1804—1887) — адмирал; известный русский гидрограф — 222.

Маркелов, Федор Андреевич — в 1904 г. машинный содержатель на крейсере «Варяг» — 578.

Марков, Иван Хрисанфович (род. 1850) — в 1904 г. полковник, заведующий землечерпательным караваном Кронштадтского порта, командир портового судна «Лощман» — 563.

Маркони, Гульельмо (1874—1937) — итальянский радиотехник и предприниматель, сыгравший значительную роль в развитии радио — 480, 481, 577, 700.

Мартынов, Евгений Иванович (род. 1864) — генерал-лейтенант; в 1900 г. полковник Генерального штаба, постоянный член Военно-исторической комиссии при Главном штабе — 455.

Магусевич, Николай Александрович (1852—1912) — вице-адмирал; в 1904 г. капитан 1 ранга, начальник 1-го отряда миноносцев Квантунского экипажа — 582, 593, 594.

Медведев, Владимир Иванович (род. 1882) — в 1904 г. мичман на крейсере «Аскольд» — 639.

Медведев, Константин Тимофеевич (род. 1843) — в 1895 г. капитан 1 ранга, заведующий миноносцами и их командами 13-го флотского экипажа — 270.

Меллер, Александр Петрович (род. 1865) — генерал-майор; в 1904 г. подполковник, флагманский артиллерист по технической части Штаба командующего флотом в Тихом океане — 642, 648.

Менделеев, Дмитрий Иванович (1834—1907) — великий русский ученый, заложивший основы современной химии, исследователь природных ресурсов страны, новатор и изобретатель — XXVI, XXVII, 33, 34, 49, 75, 76, 80—84, 353—355, 359, 362, 363, 369, 370, 372, 377, 381, 687, 696.

Меркушев, Валерий Аполлинарьевич (род. 1876) — в 1904 г. врач на канонерской лодке «Кореец» — 578.

Мессер, Владимир Павлович (1840—1904) — вице-адмирал; в 1901 г. старший флагман 2-й флотской дивизии, и. д. главного командира Кронштадтского порта — 421, 433, 477.

Миклашевский, Александр Михайлович (род. 1850) — в 1896 г. полковник, штаб-офицер в распоряжении Главного инженерного управления, изобретатель сигнального фонаря — XXIX, 249.

Мисников, Николай Федорович (род. 1879) — в 1904 г. мичман 6-го флотского экипажа — 648.

Михайлов, Константин Иванович (род. 1838) — известный русский гидрограф, генерал; в 1896—1897 гг. генерал-майор, помощник начальника Главного гидрографического управления — 222, 227, 229, 348.

Михайловский, Михаил Александрович (род. 1855) — в 1894 г. штабс-капитан, член Комиссии по приему на флот орудий и снарядов; в 1899 г. капитан, в 1901—1903 гг. подполковник, артиллерийский приемщик — 87, 103—108, 113, 115, 123, 132, 133.

Михеев, Константин Борисович (род. 1852) — в 1898 г. капитан 1 ранга, флаг-капитан штаба командующего Практической эскадрой Балтийского моря; в 1901 г. командир эскадренного броненосца «Ослябя» — 331, 476, 477.

Михеев, Петр — в 1904 г. сигнальщик на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 625.

Молас, Петр Павлович (1847—1904) — контр-адмирал; в 1891 г. капитан 2 ранга, помощник по-

средника на маневрах в Балтийском море; в 1895 г. капитан 1 ранга, флаг-капитан штаба командующего эскадрой Тихого океана; в 1904 г. контр-адмирал, начальник Штаба командующего флотом в Тихом океане — 37, 40, 188, 578, 586, 594, 609, 610, 614, 615, 632, 637, 648.

Монацкий, принц — см. Альберт I.
Мушкетов, Иван Васильевич (1850—1902) — выдающийся русский геолог и географ — 348, 361, 447.

Мышлаевский, Александр Захарьевич (род. 1856) — генерал от инфантерии, профессор; в 1900 г. полковник Генерального штаба, начальник Военно-ученого архива Главного штаба — 455.

Мэхэн, Альфред Тайер (1840—1904) — американский политический и военный деятель, контр-адмирал, создатель «теории морской силы» — XIII.

Мюррей, Д. — см. Митгау.

Мякишев, Андрей Константинович (1864—1904) — в 1904 г. капитан 2 ранга, флагманский артиллерийский офицер Штаба командующего флотом в Тихом океане — 625.

Мякишев, Сергей — в 1904 г. гальванерный квартирмейстер на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 625.

Мясников, Василий — в 1904 г. комендор на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 625.

Моог — английский капитан, в 1888 г. командир гидрографического судна «Rambler» — 225.

Митгау (Меррей, Мюррей), *John* (1841—1914) — английский океанограф — 394, 429.

Н

Назаревский, Александр Петрович (род. 1857) — в 1896 г. лейтенант, командир парохода «Ильмень» — 256, 257.

Назимов, Павел Николаевич (1829—1903) — адмирал; в 1891 г. вице-адмирал, командующий эскадрой в Тихом океане; в 1895—1897 гг. начальник Главного гидрографического управления — 21, 35, 36, 222, 229, 348.

Нансен, Фритюф (1861—1930) — знаменитый норвежский путешественник, исследователь Арктики — 345, 368, 388, 449, 694.

Наполеон I (Наполеон Бонапарт) (1769—1821) — французский император (1804—1814 и 1815 гг.) — 513.

Нахимов, Павел Степанович (1802—1855) — адмирал, выдающийся русский флотоводец — 480.

Небольсин, Аркадий Константинович (1865—1917) — контр-адмирал; в 1895 г. лейтенант на крейсере «Адмирал Нахимов» — 226.

Нельсон, Горацио (1758—1805) — адмирал, выдающийся английский флотоводец — 513.

Непенин, Адриан Иванович (1871—1917) — вице-адмирал; в 1904 г. лейтенант на канонерской лодке «Манджур» — 646.

Нидермиллер, фон, Александр Георгиевич (род. 1851) — вице-адмирал; в 1903 г. контр-адмирал, начальник штаба Кронштадтского порта; в 1904 г. помощник начальника Главного морского штаба — 539, 544, 560.

Никитин, Михаил Васильевич (род. 1871) — в 1895 г. мичман на крейсере «Разбойник» — 189.

Николаев, Михаил Васильевич (1870—1926) — выдающийся советский ледовый капитан; в 1901 г. 2-й штурман на ледоколе «Ермак» — 437.

Николай II (1868—1918) — русский император (1894—1917) — 234, 367, 408, 425, 427, 435, 639.

Новиков, Василий — в 1904 г. минный машинист на миноносце «Стерегущий» — 701.

Новиков, Николай Александрович (род. 1865) — в 1901 г. старший врач Учебно-минного отряда Балтийского флота — 474—476.

Новинский, Александр Александрович — в 1901 г. 1-й помощник командира на ледоколе «Ермак» — 437.

Новиков, Николай Гаврилович (род. 1839) — генерал; в 1891—1893 гг. член Морского технического комитета, инспектор и

главный инспектор механической части флота — 33, 246, 259, 552.

Нольде, Михаил Эмилевич, барон — чиновник министерства финансов, член комиссии по постройке ледокола «Ермак» — 363, 366, 400.

Норденшельд, Нильс Адольф Эрик (1832 — 1901) — знаменитый шведский полярный исследователь, профессор — 358, 361, 694.

Носков, Михаил — в 1904 г. старший комендор на эскадренном броненосце «Победа» — 625.

О

Овчинников, Иван Александрович (род. 1865) — генерал-лейтенант; в 1900 г. лейтенант, преподаватель Морского кадетского корпуса и Военно-юридической академии; в 1902 г. капитан, преподаватель Морской академии — 455, 518, 519.

Одинцов, Михаил Николаевич (род. 1861) — в 1891 г. лейтенант 2-го флотского экипажа — 13.

Онацевич, Михаил Лукьянович (1847—1879) — в 1873 г. лейтенант, производил гидрографические работы в Японском море — 225.

Ону, Михаил Константинович — в 1895 г. русский посланник в Греции — 163.

Орлов, Николай Александрович (род. 1855) — генерал-лейтенант; в 1896 г. полковник Генерального штаба, профессор Морской академии и академии Генерального штаба — 267.

Осинин, Алексей — в 1904 г. кочевар на миноносце «Стерегущий» — 701.

Остелецкий, Павел Степанович (род. 1845) — в 1900—1904 гг. контр-адмирал, капитан над Кронштадтским портом — 461, 469, 476, 562.

Охочинский, Петр Владимирович — в 1898 г. заместитель директора канцелярии министерства финансов — 366.

П

Павлинов, Александр Яковлевич (род. 1879) — в 1904 г. лейтенант, штурманский офицер на эскадренном броненосце «Ретвиан» — 625.

Палибин, Анатолий Александрович — в 1901 г. 3-й помощник командира ледокола «Ермак» — 437.

Пель (Пелль), Николай Александрович (род. 1843) — в 1896 г. капитан 1 ранга, заведующий миноносцами и их командами 3-го флотского экипажа — 270.

Пестич, Филимон Васильевич (1821—1894) — генерал, выдающийся деятель морской артиллерии — 508.

Петр I (1672—1725) — русский царь и император (1682—1725) — 239.

Петров, Владимир Александрович (род. 1861) — в 1895 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Император Николай I» — 162.

Петров, Иван Ларионович (род. 1849) — в 1904 г. контр-адмирал, начальник штаба Кронштадтского порта — 562.

Пилкин, Владимир Константинович (род. 1869) — контр-адмирал; в 1895 г. мичман на крейсере «Разбойник» — 189.

Пилкин, Константин Павлович (1824—1913) — адмирал; в 1890—1893 гг. вице-адмирал, председатель Морского технического комитета — 3, 4, 6, 22, 27, 32, 33, 52, 68.

Пилсудский, Георгий Сизимундович (род. 1880) — в 1904 г. мичман на канонерской лодке «Бобр» — 620.

Подъяпольский, Иван Иванович (род. 1846) — в 1901 г. капитан 1 ранга, командир 13-го флотского экипажа — 475.

Полам (Попхэм) — английский предприниматель, в 1897—1899 гг. организатор торговой экспедиции к устьям сибирских рек — 391.

Попов, Александр Степанович (1859—1906) — великий русский ученый, изобретатель радио — VIII, XXIX, 407, 455, 456, 474, 480—482, 577, 696, 700.

Попов, Андрей Александрович

(1821—1898) — адмирал, выдающийся кораблестроитель, крупный деятель русского военно-морского флота — VIII.

Потапов, Александр — в 1904 г. машинный квартирмейстер 2-й статьи Квантунского флотского экипажа — 625.

Похолкин, Иван Эварестович (род. 1848) — в 1903 г. флагманский инженер-механик 11-го флотского экипажа — 553.

Престин, Фердинанд Иванович (род. 1860) — в 1904 г. подполковник, заведующий землечерпательным караваном в Порт-Артуре — 584.

Пушин, Нил Львович (1837—1891) — генерал-майор, известный русский гидрограф — 222.

Пчельников, Андрей Андреевич (род. 1880) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Полтава» — 563, 668.

Р

Ратник, Ксаверий Ксаверьевич (род. 1852) — генерал; в 1900 г. старший судостроитель, начальник Балтийского судостроительного и механического завода — 457.

Рейнке, Михаил Францевич (1801—1859) — вице-адмирал; известный русский гидрограф — 222.

Рейценштейн, Николай Карлович (1854—1916) — адмирал; в 1904 г. капитан 1 ранга, начальник Владивостокского отряда крейсеров — 579, 580.

Ремесников, Федор Демьянович (род. 1866) — генерал-лейтенант; в 1901 г. капитан, помощник председателя Комиссии морских артиллерийских опытов — 113, 115.

Реммерт, Александр Адольфович (род. 1861) — генерал-лейтенант; в 1900 г. лейтенант 19-го флотского экипажа, заведующий первой русской радиостанцией на о. Котка — 407, 696.

Ренарген, Иван Иванович (род. 1888) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Полтава» — 652, 664.

Ржешатгарский (Ржешотарский), Альфонс Александрович — в 1901 г. главный металлург Обуховского завода — 123—125.

Рижский-Корсаков, Воин Андреевич (1822—1871) — контр-адмирал; в 1861—1871 гг. директор Морского кадетского корпуса — 337.

Рижский-Корсаков, Михаил Михайлович (род. 1872) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Пересвет» — 643.

Рихтер, Павел Александрович (род. 1868) — в 1904 г. лейтенант, командир миноносца «Выносливый» — 593, 665.

Родзевич, Николай Михайлович (род. 1867) — в 1893 г. поручик, член Комиссии по приему на флот орудий и снарядов — 71.

Рождественский, Зиновий Петрович (1848—1909) — вице-адмирал; в 1895 г. капитан 1 ранга, командир крейсера «Владимир Мономах»; в 1900 г. контр-адмирал, начальник Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота; в 1903—1904 гг. контр-адмирал, и. д. начальника Главного морского штаба — X, XXVIII, 157, 159, 165, 171, 187, 188, 193, 408, 411, 412, 539, 540, 542, 559, 565, 566, 573, 574, 576, 616, 699, 700.

Розенберг, фон, Михаил Федорович (род. 1861), барон — в 1901 г. гвардии капитан, находился в распоряжении Главного артиллерийского управления — 113.

Романов, Петр Михайлович — в 1898—1899 гг. товарищ министра финансов — 370, 400.

Рощаковский, Михаил Сергеевич (род. 1876) — в 1904 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Полтава» — 653, 658, 668.

Руднев, Всеволод Федорович (1855—1913) — контр-адмирал; в 1894 г. капитан 2 ранга, старший офицер на эскадренном броненосце «Император Николай I»; в 1904 г. капитан 1 ранга, командир крейсера «Варяг» — 161, 228.

Руднев — в 1904 г. священник на крейсере «Варяг» — 579.

Рунеберг, Роберт Иванович — инженер-кораблестроитель, в 1897—1898 гг. член комиссии по разработке технических условий для постройки ледокола «Ермак» — 363, 397.

Рыбаков, Владимир Ильич (род.

1858) — в 1896—1898 гг. лейтенант и капитан 2 ранга 10-го флотского экипажа, командир миноносца № 126 — 256, 326.

Рыбкин, Петр Николаевич (1864—1948) — известный радиотехник, ближайший помощник изобретателя радио А. С. Попова — 696.

Рыкачев, Михаил Александрович (1840—1919) — известный русский метеоролог; академик, генерал; в 1893—1894 гг. полковник, помощник директора Главной физической обсерватории; в 1897—1904 гг. генерал-майор, генерал-лейтенант, директор Главной физической обсерватории — 65, 86, 155, 348, 349, 351—353, 359, 360, 395, 401, 402, 423, 434—436, 440, 443, 448, 479, 561.

Рязанин, Гавриил Федорович (род. 1857) — в 1899 г. подполковник, начальник артиллерийской чертежной Морского технического комитета; в 1903 г. полковник, и. д. помощника главного инспектора морской артиллерии — 107, 129.

С

Самойлов, Николай Андреевич (род. 1836) — в 1890—1893 гг. главный инспектор кораблестроения — 6, 33, 54, 68.

Свердруп, Отто (1854—1930) — норвежский полярный мореплаватель и исследователь; командир судна «Фрам» во время экспедиции Ф. Нансена в 1893—1896 гг. в Арктику; в 1897—1898 гг. член комиссии по разработке технических условий для постройки ледокола «Ермак» — 361, 362, 364, 388, 397, 694.

Селецкий, Георгий Гаврилович (род. 1858) — в 1905 г. капитан 2 ранга — 701.

Семенов, Владимир Иванович (род. 1867) — в 1902—1904 гг. лейтенант, адъютант штаба Кронштадтского порта — 563.

Семенов, Дмитрий Васильевич (род. 1844) — в 1904 г. главный корабельный инженер Кронштадтского порта — 562.

Семенов (Семенов-Тянь-Шанский), Петр Петрович (1827—1914) — академик, выдающийся русский географ; в 1897—1903 гг. вице-

- председатель и фактический руководитель Русского географического общества — 348, 351, 393, 394, 396, 402, 419, 423, 438, 439, 442, 445, 446.
- Сервер** — испанский вице-адмирал, командующий эскадрой во время испано-американской войны 1898 г. — 513.
- Сергеев, Александр Семенович** (1863—1904) — в 1904 г. лейтенант, командир миноносца «Стерегущий» — 582, 657, 701.
- Сергеев, Николай Михайлович** (род. 1861) — генерал-лейтенант; в 1896 г. лейтенант, делопроизводитель Главного морского штаба — 218, 257.
- Сиденснер, Александр Карлович** (род. 1842) — адмирал; в 1901 г. контр-адмирал, младший флагман 1-й флотской дивизии; в 1904 г. вице-адмирал, старший флагман Балтийского флота — 476, 562, 564.
- Сименс** — немецкий предприниматель, глава электротехнической фирмы «Сименс-Гальске» — 577, 700.
- Синицын, Александр Николаевич** (род. 1849) — в 1894 г. полковник, заведующий обучением офицеров в Артиллерийской офицерской школе — 88.
- Скворцов, Дмитрий Васильевич** (род. 1859) — в 1899 г. младший судостроитель, корабельный инженер Петербургского порта — 399.
- Скороходов, Иван Иванович** (род. 1867) — в 1904 г. лейтенант, командир миноносца «Бесстрашный» — 593.
- Скрыдлов, Николай Илларионович** (род. 1844) — адмирал; в 1877—1878 гг. лейтенант, участник русско-турецкой войны; в 1900—1902 гг. вице-адмирал, командующий эскадрой Тихого океана — 515, 665.
- Смирнов, Николай Александрович** (род. 1868) — в 1899 г. ассистент Петербургского университета, сотрудник Опытного бассейна при Морском техническом комитете — 378.
- Смирнов, Константин Николаевич** (род. 1854) — генерал-лейтенант; с 4 марта 1904 г. комендант крепости Порт-Артур — 622.
- Словцов, Владимир Владимирович** (род. 1856) — в 1898 г. капитан 2 ранга, старший офицер броненосца береговой обороны «Адмирал Сенявин» — 327.
- Старцукский, Константин Степанович** — в 1866—1870 гг. лейтенант, производивший гидрографические работы на Дальнем Востоке — 225, 226.
- Старк, Оскар Викторович** (род. 1846) — в 1904 г. вице-адмирал, начальник эскадры Тихого океана, вр. и. д. командующего флотом в Тихом океане — XXXIX, 563, 577, 583, 639, 650.
- Стеван, Сергей Антонович** (род. 1865) — в 1895 г. лейтенант на крейсере «Владимир Мономах» — 157.
- Степанов, Александр Иванович** (род. 1863) — генерал-майор; в 1904 г. подполковник, старший делопроизводитель Главного морского штаба — 576.
- Степанов, Андрей Иванович** (род. 1863) — в 1892 г. лейтенант 16-го флотского экипажа — 55, 56.
- Степанов, Владимир Алексеевич** — в 1892—1899 гг. лейтенант, крупный специалист по минному делу — VIII.
- Степанов, Павел Гаврилович** (род. 1863) — в 1904 г. лейтенант на канонерской лодке «Кореец» — 578.
- Стессель, Анатолий Михайлович** (1848—1915) — генерал-лейтенант; до 4 марта 1904 г. комендант крепости Порт-Артур, затем начальник Квантунского укрепленного района — 592, 614, 622, 639.
- Стеценко, Василий Александрович** (1822—1901) — адмирал; в 1891 г. вице-адмирал, главный посредник на маневрах Балтийского флота — 37.
- Стеценко, Иван Васильевич** (род. 1868) — в 1904 г. лейтенант, командир миноносца «Внимательный» — 593.
- Стратанович, Александр Николаевич** (род. 1856) — в 1896 г. лейтенант, командир миноносца № 117 — 256.
- Стратанович, Леонид Николаевич** (род. 1857) — в 1896 г. старший механик эскадренного броненосца «Гангут» — 248.

Субботин, Николай Александрович (род. 1838) — в 1897 г. старший судостроитель, главный корабельный инженер Петербургского порта — 278, 279.

Сухинский, Александр Васильевич (род. 1848) — в 1894 г. полковник, помощник начальника Охтенских пороховых заводов, член Артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления — 75, 77.

Т

Тарасов, Александр Трофимович (род. 1853) — в 1900 г. капитан 1 ранга, заведующий миноносцами 6-го флотского экипажа, командир эскадренного броненосца «Сисой Великий» — 470.

Тарханов, Иван Романович (1846—1908) — русский физиолог; в 1900 г. профессор Петербургского университета — 455.

Тверитинов, Евгений Павлович (род. 1850) — в 1904 г. полковник, главный минер Кронштадтского порта — 562.

Теннер, Эдуард Карлович (род. 1842) — в 1893 г. генерал-майор, член Артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления — 71.

Тилло, Алексей Андреевич (1839—1899) — русский географ, картограф и геодезист; в 1897 г. генерал-лейтенант, помощник председателя Русского географического общества — 348, 447.

Тимирев, Сергей Николаевич (род. 1875) — в 1904 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Пересвет» — 669.

Тинг — китайский адмирал; в 1894 г. командующий флотом во время боя при Ялу — 691.

Тигов, Петр Акиндинович (1843—1894) — выдающийся русский кораблестроитель — 688.

Того, Хейхатиро (1847—1934) — японский адмирал; в 1904 г. вице-адмирал, командующий японским флотом — XXI, 609, 669.

Толь, Эдуард Васильевич (1858—1902) — русский полярный исследователь — 368.

Толмачев, Аким — в 1904 г. командор на эскадренном броненосце «Победа» — 625.

Трайон, Джон (ум. 1893) — английский вице-адмирал; в 1893 г. командующий английской эскадрой Средиземного моря — 686.

Тресковский, Николай Николаевич — генерал-лейтенант; в 1891 г. генерал-майор, член Морского ученого комитета — 35.

Трухачев, Сергей Львович (род. 1874) — в 1904 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Севастополь» — 669.

Тульский, Николай Ильич — в 1901 г. участник экспедиции на ледоколе «Ермак» — 437.

Тыртов, Павел Петрович (1836—1903) — адмирал; в 1890 г. контр-адмирал, и. д. начальника Главного морского штаба; в 1896 г. вице-адмирал, председатель Морского технического комитета; в 1896—1902 гг. вице-адмирал, адмирал, управляющий Морским министерством — 6, 35—37, 98, 100, 101, 108, 239, 245, 246, 255—260, 264, 265, 278, 280, 284, 300, 339, 345, 347, 373, 381, 411, 431, 433, 435, 453, 456, 457, 461, 465, 467, 469, 473, 476, 480, 482, 485, 487, 526, 695.

Тыртов, Сергей Петрович (1839—1903) — вице-адмирал; в 1895 г. командующий эскадрой Тихого океана, затем командующий соединенными эскадрами в Тихом океане; в 1897 г. командующий Практической эскадрой Балтийского моря — 169—175, 188, 191, 196, 218, 225, 255, 273, 275, 280, 286, 690, 691.

Тюрпен, Евгений (род. 1849) — французский химик, изобретатель мелинита — 686.

У

Улашевич, Михаил Александрович — в 1901 г. старший механик на ледоколе «Ермак» — 437.

Унковский, Константин Александрович (род. 1878) — в 1904 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Петропавловск» — 638.

Ухтомский, Павел Петрович (род. 1848), князь — в 1904 г. контр-

адмирал, младший флагман флота в Тихом океане — 629, 638, 654, 661.

Ф

Федотов, Леонид Гаврилович (1847—1894) — русский ученый, специалист по взрывчатым веществам — 49.

Федотов, Николай Тихонович — в 1896 г. старший делопроизводитель Морского технического комитета — 101.

Фелькерзам, фон, Дмитрий Густавович (1846—1905) — контр-адмирал; в 1895 г. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Император Николай I» — 166, 188.

Ферзен, Василий Николаевич (1858—1917), барон — вице-адмирал; в 1902 г. капитан 2 ранга, военно-морской агент в Соединенных Штатах Америки — 125, 127.

Флейшер, Борис Адольфович (род. 1882) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Победа» — 625.

Фок, Александр Викторович (род. 1843) — в 1904 г. генерал-майор, начальник 4-й Восточно-Сибирской стрелковой бригады, комендант Кинчжоуской позиции, начальник сухопутной обороны Порт-Артура — 614.

Франк, Иван Леонович (род. 1880) — в 1904 г. младший инженер-механик на канонерской лодке «Кореец» — 578.

Фултон (Фултон), Роберт (1765—1815) — американский изобретатель парохода — 397.

Фусс — в 1900 г. делопроизводитель комиссии по организации лекций при Кронштадтском морском собрании — 455.

Х

Хвостов, Николай Николаевич (род. 1848) — в 1891 г. капитан 2 ранга, командир миноносца «Борго» — 37.

Ц

Цветков, Константин Алексеевич — межевой инженер, участник плавания на ледоколе «Ермак» в 1899 г. — 383, 416.

Цивинский (Цивинский), Генрих Фаддеевич (род. 1855) — в 1901 г. капитан 1 ранга, начальник Учебной команды строевых квартирмейстеров — 475.

Цизе, Теодор Александрович — немецкий инженер, в 1897—1898 гг. главный распорядитель и представитель заводов фирмы Шихау в Петербурге — 307, 357, 362.

Ч

Чайин, Николай Иванович (род. 1831) — в 1891 г. генерал-лейтенант, член Артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления — 76.

Чельцов, Иван Михайлович (1848—1904) — русский химик, специалист по взрывчатым веществам; в 1892 г. начальник Научно-технической лаборатории морского ведомства — 49, 687.

Черкас (Черкас), Семен Станиславович (род. 1846) — в 1901 г. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Победа» — 477.

Черкасов, Василий Нилович (род. 1878) — в 1904 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Севастополь» — 649.

Чернышев, Александр Григорьевич — судовой врач, участник плавания на ледоколе «Ермак» в 1899 и 1901 гг. — 437, 455.

Чернышев, Николай Кузьмич (род. 1856) — в 1904 г. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Севастополь» — 631, 632, 661.

Чернышев, Феодосий Николаевич (1856—1914) — крупный русский геолог и палеонтолог, академик; руководитель палеонтологической экспедиции на Шпицберген в 1899—1901 гг. — 426.

Чихачев, Николай Матвеевич (1830—1916) — адмирал; в 1890—1896 гг. вице-адмирал, адмирал, управляющий Морским министерством; в 1900 г. член Государственного совета, председатель департамента промышленности и торговли, председатель комиссии по ледоколу «Ермак» при министерстве финансов — 6, 10, 22, 35, 49, 60, 149, 152—

155, 161, 169, 170, 218, 412, 453, 690.

Чухнин, Григорий Павлович (1848—1906) — вице-адмирал; в 1895 г. капитан 1 ранга, командир крейсера «Память Азова» — 188.

Ш

Шварц, Сергей Павлович (1829—1905) — адмирал; в 1890 г. вице-адмирал, главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор г. Кронштадта — 12.

Шелан, Николай Николаевич (род. 1847) — в 1897 г. капитан 1 ранга, директор Главного управления лоцманского и маячного управления в Финляндии — 363.

Шестаков, Александр Павлович (род. 1848) — контр-адмирал; в 1876—1878 гг. лейтенант, командир минного катера — 515.

Шестаков, Иван Алексеевич (1820—1888) — адмирал, в 1882—1888 гг. вице-адмирал, адмирал, управляющий Морским министерством — 278, 337, 341, 544, 682.

Шидловский, Сергей Владимирович (род. 1846) — в 1897 г. профессор Военно-медицинской академии, совещательный член медицинского совета министерства внутренних дел — 348.

Шиллинг, Карл Оттович (род. 1872), барон — в 1904 г. лейтенант, штурманский офицер на эскадренном броненосце «Победа» — 625.

Шкурка, Степан — в 1904 г. коммендор на эскадренном броненосце «Победа» — 625.

Шлиппе, Николай Густавович (род. 1882) — в 1904 г. мичман на эскадренном броненосце «Петропавловск» — 638.

Шмидт, Владимир Петрович (род. 1883) — в 1904 г. мичман, флаг-офицер Штаба командующего флотом в Тихом океане — 638.

Шмидт, Владимир Петрович (1827—1909) — адмирал; в 1887 г. вице-адмирал, командующий эскадрой Тихого океана — 682.

Шокальский, Юлий Михайлович (1856—1940) — выдающийся со-

ветский географ, океанограф и картограф; в 1897 г. подполковник, преподаватель Морского кадетского корпуса — 348.

Шпиндлер, Иосиф Бернардович (1848—1919) — русский океанограф и метеоролог, исследователь залива Кара-Брэгас-Гол, генерал-лейтенант; в 1902 г. полковник, заведующий метеорологической частью флота — 698.

Шпынев, Александр Ермолаевич (род. 1856) — в 1904 г. подполковник, главный артиллерист Кронштадтского порта — 562.

Шрамченко, Михаил Николаевич (род. 1856) — в 1895 г. лейтенант на эскадренном броненосце «Император Николай I» — 162.

Шрейбер, Николай Николаевич (род. 1873) — в 1904 г. лейтенант 18-го флотского экипажа, вр. и. д. главного минера порта в Порт-Артуре — 570.

Штенгер, Василий Александрович (род. 1861) — генерал-лейтенант; в 1904 г. подполковник, делопроизводитель Военно-морского учебного отдела Главного морского штаба — 559, 573, 574.

Штраус — в 1902 г. лейтенант флота США, начальник полигона — 125.

Шульц, Иван Августович (род. 1858) — в 1901—1904 гг. подполковник, полковник, главный артиллерист Кронштадтского порта — 115, 120, 124, 562.

Шульц, Константин Федорович (1864—1904) — в 1895 г. лейтенант 5-го флотского экипажа; в 1896—1901 гг. флагманский минный офицер штаба 1-й флотской дивизии; в 1898—1899 гг. старший офицер ледокола «Ермак»; в 1901—1904 гг. капитан 2 ранга, командир канонерской лодки «Мина»; в 1904 г. флагманский минный офицер Штаба командующего флотом в Тихом океане — VII, XXXVIII, 185, 189, 190, 267, 338, 408, 429, 431, 433, 437, 474, 535, 578.

Шульц, Михаил Федорович (род. 1862) — вице-адмирал; в 1904 г. капитан 2 ранга, командир миноносца «Смелый», затем крейсера «Новик» — 632, 636, 646, 647.

Щ

Щелов, Александр Николаевич (род. 1875) — в 1906 г. лейтенант, офицер Морского генерального штаба — 699.

Щенснович, Эдуард Николаевич (1852—1911) — вице-адмирал; в 1904 г. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Ретвизан»; в 1906 г. контр-адмирал — 624, 646, 655.

Э

Эбергара, Андрей Августович (род. 1856) — адмирал; в 1904 г. капитан 1 ранга, флаг-капитан Штаба командующего флотом в Тихом океане — 578, 636.

Энгельм, Федор Петрович (1838—1896) — контр-адмирал; в 1899 г. капитан 1 ранга, командир корвета «Витязь»; в 1895 г. контр-адмирал, командир Владивостокского порта — 169, 532.

Энквист, Оскар Адольфович (род. 1849) — контр-адмирал; в 1901 г. капитан 1 ранга, и. д. начальника штаба Кронштадтского порта — 476.

Эссен, фон, Николай Оттович (1860—1915) — адмирал; в 1904 г. капитан 2 ранга, командир крейсера «Новик», затем эскадренного броненосца «Севастополь» — 632, 636.

Ю

Юрасовский, Константин Константинович (1864—1904) — в 1898 г. лейтенант 17-го флотского экипажа, командир миноносца № 110; в 1904 г. командир миноносца «Страшный» — 312, 652, 657, 666.

Я

Якимович, Алексей Александрович (род. 1857) — генерал-лейтенант; в 1901 г. подполковник, член Артиллерийского комитета Главного артиллерийского управления — 113, 135.

Якобсон, Леопольд Яковлевич (род. 1850) — в 1899 г. флагманский инженер-механик — 399.

Яковлев, Николай Матвеевич (род. 1856) — адмирал; в 1891 г. лейтенант; в 1904 г. капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца «Петропавловск» — 46, 638.

Янковский, Платон Константинович — в 1897 г. старший инженер Управления по сооружению Сибирской железной дороги — 362, 363.

Яцыно (Яцына), Иван Александрович (род. 1861) — генерал-майор; в 1899—1901 гг. капитан, подполковник, старший производитель работ в чертежной Морского технического комитета, член артиллерийского отделения Морского технического комитета — 108, 115.





УКАЗАТЕЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАИМЕНОВАНИЙ

А

Або (Турку), город и порт — 253.
 Австралия — 215, 217.
 Австрия, Австро-Венгрия — 491, 678.
 Адамс, Порт-Адамс (Пуланьянь), город и порт — 559.
 Адвент, см. Advent-bay.
 Адмиралтейства, мыс, полуостров — 430, 434, 435.
 Адриатическое море — 153.
 Азия, Азиатский континент — 217, 522, 690.
 Аландские острова — 518, 519.
 Аландские шхеры — 518, 519.
 Александрия, город и порт — 153, 166.
 Александровск, см. Екатерининская гавань.
 Александровский пост (Александровск-Сахалинский), город — 205.
 Алжир, город и порт — 153.
 Америка — 634.
 Америка, см. Соединенные Штаты Америки.
 Америка, залив — 223.
 Амур, река — 569.
 Амурский лиман — 223.
 Англия — XXX, 31, 58, 78, 184, 186, 192, 215, 217, 357, 358, 371, 377, 403, 458, 459, 469, 481, 491, 501, 513, 522, 681, 682, 687, 694—696.
 Анденес (Аниенес), маяк — 382.
 Антарктика — 429.
 Антивари (Бар), порт — 154.
 Арктика, Арктический бассейн —

XXVII, XXVIII, 345, 347, 349, 353, 362, 377, 395, 400, 415, 416, 419, 425, 442, 444, 445, 694.
 Архипелаг (Эгейское море) — 151, 153—155.
 Аскольда, остров — 202.
 Аспэ, остров и порт — 411.
 Атлантический океан — 481, 551.
 Аттель (Атла-Лахт), бухта — 253, 254.
 Афинский (Сароникос), залив — 163.
 Афины, город — 156, 163, 166.
 Ачинск, город — 576.
 Ашиноя, курорт в Японии — 174, 189.
 Advent-bay (Адвент), залив — 386, 387.

Б

Байкал, озеро — 350, 352, 356, 363, 561, 615.
 Балгарские острова — 154.
 Балтийский порт (Палдиски), порт — 250, 314, 315, 321.
 Балтийское море, Балтика — V, XXVII, XXX, 85, 154, 188, 234, 297, 342, 355, 356, 370, 371, 375, 383, 384, 391—393, 408, 413, 414, 417, 421, 429, 435, 436, 438, 439, 453, 479, 491, 492, 501, 517—519, 524, 528, 529, 533, 541, 692, 699.
 Бар, см. Антивари.
 Барезунд (Барёсунд), пролив — 337.
 Баренцево море — 448, 449.

Бейрут, город и порт — 686.
Белое море — 356.
Белый Волк, высота, гора — 659.
Берлин, город — 396.
Бермудские острова — 217, 481.
Биорке, Биоркэ (Бьеркё, Приморск), гавань, военно-морская база — 263, 329, 331, 337.
Ближний Восток (Восток) — VI, 149, 150.
Блонд (Вайчаншань), острова — 701.
Большие Антильские острова — 217.
Большой Бельт, Бельт, пролив — 379.
Большой Транзундский рейд, см. Транзунд.
Бонифациев пролив (пролив Бонифачо) — 155.
Борнео, остров — 225.
Борнхольм, остров — 379.
Босфор, пролив — 487.
Ботнический залив — 491.
Бохайвань, см. Печилийский залив.
Бошидао, см. Кеп.
Буляндая, деревня — 595.
Бупи (Бруней), бухта, залив — 225.

В

Вайчаншань, см. Блонд.
Вальпараисо, город и порт — 27.
Варде (Vardö), город и порт — 278, 359, 360, 386, 695.
Вашингтон, город — 125.
Вей-хай-вей, см. Вэйхайвэй.
Великие озера — 692, 695.
Вентспилс, см. Виндава.
Вилсанди, см. Фильзанд.
Вильфранш, см. Villefranche.
Виндава (Вентспилс), город и порт — 309, 310, 312.
Виндавский рейд — 309.
Вис, см. Лисса.
Владивосток, город и порт — XV, XXXIII, 3, 35, 36, 44, 142, 169—171, 174, 187, 195, 197, 198, 202, 203, 205, 208—211, 213, 215, 216, 219, 346, 350, 460, 481, 512, 522, 523, 560, 561, 567, 575, 579—581, 583, 598, 615, 623, 635, 642, 662, 682, 683.
Владивостокский порт — 187, 196, 204, 214, 356, 682.
Внутреннее (Японское) море — 203, 206.

Вола, река — 695.
Вонсан, см. Гензан.
Вормс (Вормси), остров — 304, 311.
Вормсский проход (пролив) — 313.
Восток, см. Ближний Восток.
Восток, см. Дальний Восток.
Восточно-Китайское море, см. Китайское море.
Восьми кораблей, бухта — 614.
Вульчур, банка — 253.
Входной мыс — 614.
Выборгский залив — 693.
Высоук, см. Транзунд.
Вэйхайвэй, Вей-хай-вей (Вэйхай), порт — 170, 214, 598, 607, 619, 634, 690.
Вяйне-Вяйн, см. Малый Зунд.
Vardö, см. Варде.
Villefranche (Вильфранш), порт — 153.
Whales-point (Квальпюнт, Китовый), мыс — 426.

Г

Гавайские, см. Сандвичевы, острова.
Ганге, Гангэ (Ханко), порт — 337, 350, 357, 358, 363, 364, 418, 519, 520.
Гапсаль (Хапсалу), порт — 254.
Гамильтон (Комуно), остров и порт — 170, 191.
Гаммерфест, город и порт — 694, 695.
Гельсингфорс (Хельсинки), город и порт — 249, 250, 337, 363, 518, 520, 521, 688.
Гемптонский рейд — XX, XXV.
Гензан (Вонсан), бухта — 230.
Гензан (Вонсан), город и порт — XL, 580, 608.
Германия — XXX, 31, 192, 491, 492, 511, 513, 514, 519—521, 690.
Гибралтар, крепость и порт — 154, 481.
Гибралтарский рейд — 545.
Гилли Земля, Джиллеса Земля — 420, 425.
Голланд (Сур-Сари), остров — 37, 380, 403, 407, 411, 456, 479, 696, 698.
Голубиная бухта — 611, 626, 627, 642, 665.
Гонконг, порт — 191, 222, 692.
Готланд, остров — 379.
Гренландия, остров — 387.
Греция — 155.
Гуаньдун, см. Квантун.

Д

- Далерорт* (Кыпу), полуостров — 379.
Дайо (Хиума), остров — 253, 254, 518, 519.
Дагу, см. Таку.
Дажелет (Улмындо), остров — 523.
Дальний (Далянь), город и порт — 614, 619, 633, 658, 659.
Дальний Восток (Восток) — VI, IX, XV, XIX, XXVII, XXX — XXXIV, XXXIX, 166, 170, 173, 184, 186, 187, 191, 192, 201, 214—216, 222, 225, 229, 235, 243, 280, 281, 460, 469, 491, 492, 518, 521, 523, 524, 547, 557, 559, 562, 566—568, 615, 670, 682, 690, 691, 697, 699, 700.
Дальний Север (Север) — 418, 430, 436, 446.
Даляньвань, см. Талиенван.
Дарданеллы, пролив — 154.
Дасаньшаньдао, см. Саньшаньдао.
Даугавгрива, см. Усть-Двинское.
Двина (Западная Двина), река — 308.
Де-Кастри, бухта, порт — 202, 226.
Джибути, город и порт — 566, 699.
Диксон, порт — 371, 425.
Дип, бухта, залив — 614.
Доброй Надежды, мыс — 481.
Дувр, город и порт — 480.
Дунай, река — 515.
Дуэ, порт — 202.

Е

- Европа* — 196, 460, 480, 635.
Европейская Россия — 208.
Екатерининская гавань (Александровск, Полярный), порт — 166, 370, 371, 386, 387, 695.
Енисей, река — XXVII, 278, 346, 354—356, 358, 359, 362, 363, 365—367, 370, 371, 399, 400, 408, 412, 423, 694, 695.
Енисейский залив — 695.

Ж

- Желтое море* — 195, 457, 522, 635, 649, 662.
Жунчен, см. Юнчен.

В

- Западная Двина*, см. Двина.
Златоуст, город — 571, 572.
Зологая гора — 596—599, 626—629, 642, 651, 664.

И

- Императора Александра III*, порт, см. Либава.
Императорская гавань (Советская гавань), город и порт — 223.
Индия — 522.
Инкоу, город и порт — 584, 597, 608.
Инчензы (Инчэнцзы), бухта — 614.
Инчхон, см. Чемульпо.
Июкогама, *Юкогама*, город и порт — XL, 172, 191, 196, 197, 229, 547, 572, 573.
Ионические острова — 154.
Иркутск, город — 615, 637.
Испания — 217, 513.
Истмия, город и порт — 164.
Италия — 491, 687.

К

- Канада* — 217, 481.
Кандия (Кания), город и порт — 154.
Кара-Богаз-Гол, *Кара-Бугаз*, *Кара-бугазский залив* — 486, 487, 698.
Кариос, остров — 318.
Карраль (Карала-Лахт), бухта — 253, 254.
Карские ворота, пролив — 371, 410.
Карское море — 278, 356—360, 362, 363, 366, 371, 375, 376, 386, 387, 390, 392, 410, 412—414, 418, 429, 433, 453, 454, 694, 695.
Каспийское море — 486, 487, 698.
Кассар, остров — 254.
Каттегат, пролив — 397.
Квалпюнт, мыс, см. Whales-point.
Квантун, *Квантунский (Гуаньдун)*, полуостров — XL, 459, 591, 608, 614, 619, 626.
Кеп (Бошидао), остров — 634, 701.
Керкира, см. Корфу.
Керр, бухта, залив — 614.
Кертель, местечко — 254.
Киль, город и порт — 25, 514.
Китай — VI, XXXI, 170, 184, 198, 216, 273, 459, 460, 517, 521, 683, 690.
Китайское (Восточно-Китайское) море — 197, 518.

Китовый, см. Whales-point.
Кобе (Кобе), город и порт — 172, 191, 196, 701.
Командорские острова — 204, 205.
Комундо, см. Гамильтон.
Копенгаген, город и порт — 356, 364, 695.
Корейский архипелаг — 170.
Корейский залив — 583, 634.
Корейский пролив — 204, 206, 208, 211, 212, 459, 522, 523, 598.
Корея — XXXI, 202, 205, 210—214, 216, 459, 521, 570, 571, 573, 683, 690.
Коринфский канал — 164.
Корсаковский пост (Корсаков), город и порт — 202, 204, 205.
Корсика, остров — 154.
Корфу (Керкира), город и порт — 154.
Котка (Роченсальм), город и порт — 262, 263, 337, 412, 696.
Котка, остров — 407, 456, 696.
Красная Горка, форт — 380.
Красное море — 568, 699.
Красное Село, город — 20.
Красноярск, город — 695.
Крильон, мыс — 202.
Кронштадт, город и крепость — XLI, 91, 109, 142, 166, 244, 245, 255, 271, 274, 275, 338, 346, 348, 351, 352, 360, 362, 364, 367, 369, 380, 381, 392, 402—405, 408—412, 416, 417, 421, 423, 425, 427, 433, 435—437, 442, 453, 461, 462, 466, 468, 478—480, 486, 488, 518, 521, 526—528, 532, 535, 537, 542, 553, 554, 561, 562, 567, 568, 616, 623, 625, 684, 693, 695—697.
Кронштадтский порт — 334, 454, 465, 487, 488, 526, 527, 542, 543, 550.
Кронштадтский рейд — 449, 480.
Крым, полуостров — 480.
Куба, остров — 699.
Кыту, см. Дагерорт.
Кюрасар (Кюрасаре-Лахт), бухта — 253, 254.
Кага Кракаги, мыс — 162.

Л

Лавенсари, остров — 407.
Лаперузов, Лаперуза, пролив — 174, 204, 206, 208, 230, 561.
Лаупель, деревня — 251.
Лахутань, бухта — 644.

Ледовитый океан, см. Северный Ледовитый океан.
Ленинград, см. Петербург.
Лео (Лью-Лахт), бухта — 253, 254.
Либава, порт императора Александра III (Лиепая), город и порт — 91, 300, 312, 340, 462, 488, 518, 519, 521, 526, 527, 642.
Либавский рейд — 309.
Ливан — 686.
Ливерпуль, город и порт — 396.
Лиепая, см. Либава.
Лизард, мыс — 480, 481.
Лисса (Вис), остров — XX, XXV.
Личаншань, см. Эллиот.
Ломоносов, см. Оранienbaum.
Лондон, город — 444, 449, 634.
Лондонский маяк — 380.
Луизы, Луиза, бухта — 614, 642.
Лунвантань, бухта — 614.
Лью-Лахт, см. Лео.
Лютин-рок, мыс — 596, 659.
Лядзгун, деревня — 611.
Ляодун, Ляодунский полуостров — 193, 523, 583, 690.
Ляотешань, гора — XXXVIII.
Ляотешань, Ляотешань, мыс, полуостров — XXXVII, 593, 611, 613, 614, 626, 627, 642, 645, 657, 670, 701.
Ляотешаньский, Ляотешань, маяк — 611, 613, 624.
Ляохэ, река — 608.
Ляоян, город — 609.
Lokvik, населенный пункт — 382.

М

Мадагаскар, остров — 195.
Майдзуру, город и порт — 202.
Маланхе, Меланхе, бухта — 614.
Малый Зунд (Вяйне-Вяйн), пролив — 254.
Мальта, остров — 161, 166.
Манджурия, Маньчжурия, жел.-дор. станция — 560.
Манила, Манилла, город и порт — 225.
Манчестер, город — 396.
Манчжурия, Маньчжурия — XXXI, 523.
Маточкин Шар, пролив — 371, 410.
Маячная гора — 640.
Менц-Сари, Менцсари, остров — 290, 296, 328.
Мессинский пролив — 155.
Миао-Гао, см. Мяодао.

Моонзунд (Муху-Вяйн), пролив — 311, 313, 519.

Моонзунд, Моонзундский архипелаг — 252—254.

Морской канал (в Финском заливе) — 356, 357, 375, 376, 414, 695, 697.

Москва, город — 416, 438, 444, 564.

Мукден, город — 570, 577, 587.

Мурман, Мурманский берег, Мурманское побережье — 166, 356, 366.

Мустельгам, бухта — 254.

Муху-Вяйн, см. Моонзунд.

Мяодоа (Миао-Тао), Мяоледао, острова — 619, 629, 634, 648, 665.

Н

Нагасаки, город и порт — XL, 169, 170, 172, 191—194, 196, 210, 213, 572, 573.

Найссар, см. Нарген.

Нампо, см. Циннамо.

Нарва, Усть-Нарва, населенный пункт, пристань — 380.

Нарген (Найссар), остров — 379.

Находка, бухта — 523.

Николаев, город и порт — 158, 159, 350.

Новая Земля, острова — 418, 420, 423, 425, 428, 430—432, 435, 440, 443, 447—450, 697.

Новосибирские острова — 389, 694.

Норвегия — 278, 358, 387, 694.

Нордкин, мыс — 434.

Ньюкастль (Newcastle), Ньюкасл, город и порт — 356, 364, 371, 373, 377, 381, 384, 386, 387, 389, 390, 395, 396, 401, 414, 416, 423, 426, 469, 695, 696.

Нью-Йорк, город — 695.

Ньюборг, город и порт — 379.

Newcastle, см. Ньюкастль.

О

Обь, река — XXVII, 346, 354—358, 362, 363, 365, 367, 370, 371, 410, 412, 694, 695.

Омск, город — 573.

Ораниенбаум (Ломоносов), город — 321, 346, 359, 479.

Орисар (Ориссааре), населенный пункт, мыза — 254.

Осло, см. Христиания.

Островной, мыс — 222, 230.

Охотское море — 223.

Ortnolithi, гора — 163.

П

Пакерорт, маяк — 261.

Палаван, остров — 566.

Палдиски, см. Балтийский порт.

Париж, город — 415, 565, 566.

Парос, остров — 151.

Патрас (Патры), город и порт — 154.

Пейхо (Хайхэ), река — 170, 184.

Пекин, город — 193, 591.

Перу — 27.

Пескадорские (Пэнхуледао) острова — 193, 208, 690.

Петр Великий, Петра Великого, залив — 222, 228, 683.

Петербург, С.-Петербург, Питер (Ленинград) — XXXIII, XXXIV, 14, 166, 171, 173, 191, 192, 194, 267, 347, 348, 356, 357, 363, 364, 367, 368, 376, 377, 392, 396, 399, 400, 403, 404, 412, 414, 418, 445, 454, 465, 466, 479, 481, 518, 520, 559, 570, 586, 587, 634, 636, 666, 682, 686, 688, 695—697.

Петербургский, С.-Петербургский, порт — 354, 355, 357, 363, 366, 370, 375, 391, 392, 395, 400, 417, 418, 422, 526, 527, 543.

Печилыйский (Чжилийский, Бохайвань), залив — 170, 193, 281, 457, 512, 517, 564, 565, 572, 583, 597, 657.

Пиньян, Пинг-Янг (Тедонган), река — 634, 648, 649.

Пирей, город и порт — 143, 153—156, 158, 162—166, 170, 229.

Пирейская бухта, гавань — 156, 161.

Поворотный, мыс — 202, 222, 227, 229, 230.

Полярный, см. Екатерининская гавань.

Полярный бассейн, см. Северный полярный бассейн.

Порос, остров — 151, 156, 163—165.

Порт-Артур, город и порт — XIV, XV, XXI, XXIV, XXV, XXX—XL, 142, 144, 189, 193, 281, 456—460, 481, 523, 557—561, 563, 565, 567, 570, 574—583, 585, 586, 591, 595, 597, 598, 607—609, 611—613, 615—626, 629, 633—639, 642, 643, 646, 648—657, 659—671, 684, 690, 699—701.

Порт-Артур, Порт-Артурская крепость — 586, 592, 614, 700.
Порт-Артурская бухта — 579.
Порт-Артур, Порт-Артурский рейд — 578, 587—590, 592—595, 598, 599, 609, 610, 615, 624, 632, 633, 636, 638, 640.
Поседония (Посидония), порт — 164.
Посьет, бухта, порт — 202.
Похвистнево, жел.-дор. станция — 570.
Приморск, см. Биорке.
Пуланьдянь, см. Адамс.
Пусан, см. Фузан.
Пушкин, см. Царское Село.
Пэнхуледао, см. Пескадорские острова.
Petro Cargo, остров — 163.
Platea, остров — 163.

Р

Расанем, полуостров — 253.
Ревель (Таллин), город и порт — 249, 305, 329, 356, 381, 392, 400, 416, 421, 568, 615, 688, 695, 696.
Ревельская (Таллинская) бухта, гавань — 520, 688.
Ревельский (Таллинский) порт — 417, 418, 427, 695, 696.
Ревельский (Таллинский) рейд — 250, 314, 315, 318, 322, 323.
Редклиф, остров — 218.
Рига, город и порт — 376, 392, 400, 421.
Рижский залив — 417, 519.
Рижский порт — 417, 418, 427.
Россия — V, VI, VIII, X, XXIX, XXXII, XXXVII, 52, 82, 84, 141, 142, 149, 150, 152, 184, 187, 192, 198, 201, 203, 209, 210, 215, 216, 229, 234, 273, 334, 349, 350, 354, 375, 381, 413, 415, 445, 446, 459, 465, 490, 491, 493, 499, 501, 513, 520, 544, 650, 681, 684, 687—690, 693, 699, 701.
Роченсальм, см. Котка.
Русский Север — 351.
Рюген, остров — 519.

С

Сайгон, город и порт — 208.
Саки, местечко (в Крыму) — 408.
Салама, Саллама, остров — 253.
Саламинская бухта — 165.
Сангарский (Дугару), пролив — 204, 206, 208.

Сандвичевы (Гавайские), острова — 215, 217.
Санникова Земля — 368.
Саньшаньдао (Дасаньшаньдао), острова — 701.
Сант-Яго (Сантьяго, Сантьяго-де-Куба), город и порт — XXV, 558.
Сан-Франциско, город и порт — 547, 692.
Саратов, город — 350, 695.
Сарема, см. Эзель.
Сардиния, остров — 154.
Сароникос, см. Афинский залив.
Сасэбо (Сасебо), город и порт — 202.
Сахалин, остров — 204, 223.
Св. Владимира (Владимира), залив, бухта — 223, 226, 227, 229.
Св. Елены, остров — 481.
Севастополь, город и порт — 44, 474.
Север — XXVII, 350.
Север, см. Дальний Север.
Северная Америка — 346.
Северная Сульменева губа — 697.
Северный Ледовитый, Ледовитый, Северный океан — XXVII, XXVIII, 345, 346, 348—351, 354, 357, 362, 363, 368—370, 375, 376, 389, 390, 392—395, 400, 402, 406, 409, 412, 413, 415—420, 422, 425—429, 431, 436—450, 694, 696.
Северный морской, Северный, Сибирский морской путь — XXVIII, 364, 365, 391, 695, 697.
Северный полюс — 345, 346, 436, 692, 694.
Северный полярный, Полярный, бассейн — 351, 697.
Семь островов, архипелаг — 420.
Сескар (Сейскари), остров — 380, 381.
Сибирский морской путь, см. Северный морской путь.
Сибирь — XXVII, 217, 359, 364, 460, 695, 697.
Симоносэки (Симоносеки), город и порт — XL, 202, 209, 211, 212, 572, 573.
Симоносэцкий (Симоносекский), пролив — 211.
Сингапур, город и порт — 161, 208.
Синоп, город и порт — 553.
Скатен, мыс — 480.
Скагеррак, пролив — 379.
Советская гавань, см. Императорская гавань.

Соединенные Штаты Америки, США, Америка — XXX, 105, 125, 217, 502, 513, 687, 689, 692, 695.
Сонлеп, бухта — 254.
Соэло-Эунд (Соэла-Вяйн, Соэла), пролив — 253, 254.
Специя, город и порт — 154.
Средиземное море — V, XXX, 100, 149—156, 164, 229, 699.
Сретенск, город — 567.
Стокгольм, город и порт — 338, 358, 359, 694.
Стуре-Фиорд (Стур-фьорд), залив — 426.
Судженка, жел.-дор. станция — 574.
Суматра, остров — 566.
Суруп (Сурупи), маяк — 695.
Сурупский створ — 315.
Сур-Сари, см. Гогланд.
Сурупи, см. Суруп.
Сухой Нос, мыс — 435.
Сучан, река, долина — 522, 523.
Сыраве, см. Церель.
Сыраве-Сяр, см. Церель.
Сяобиндао, бухта — 614.

Т

Талалахт, Тагалахтская бухта, залив — 254, 519.
Тайвань, остров, см. Формоза.
Тайн, Тупе, река — 395, 401.
Тайнмут, город и порт — 374.
Таку (Дагу), город и порт — 564, 635.
Талиенван, Талиенвань (Даляньвань), залив, бухта — 193, 194, 614.
Талиенван (Даляньвань), полуостров — 614.
Таллин, см. Ревель.
Танжер, город и порт — 154.
Таранто, город и порт — 162.
Татарский пролив — 223, 227, 228.
Тахэ, Тахе, бухта — 627, 642, 667.
Ташичао, населенный пункт — 638.
Тейкарсари, остров — 326.
Тихая пристань (Тихая), бухта, гавань — 226.
Тихий океан — V, VI, XV, XXVIII, XXX, XXXI, XL, 3, 35, 36, 149, 154—157, 161, 169, 170, 185, 187, 191, 198, 202, 209, 211, 229, 234, 273, 346, 349, 350, 459, 477, 481, 488, 501, 518, 524, 528, 561, 563, 567, 568, 575, 682, 683, 690, 700.
Тобольск, город — 695.

Токио, город и порт — 194, 202, 560, 565.
Токио (Токийский) залив — 206.
Толджоу, жел.-дор. станция — 609.
Томск, город — 695.
Транзунд, Тронгзунд (Высоцк), населенный пункт — 329.
Транзунд, Транзундский, Большой Транзундский, Тронгзунд, рейд — 239, 243, 245, 249, 255, 258, 260, 262, 263, 317, 325, 327, 337, 693.
Триполи, город и порт — 686.
Тромсё, Тромсе, город и порт — 381, 382, 426, 427, 434, 435, 697.
Тсусима см. Цусима.
Турку, см. Або.
Турция — 491, 492.
Тэдонган, см. Пиньянг.
Тюлений, остров — 204.
Тюмень, город — 695.
Тяньцзинь, город и порт — 191, 197, 564.
Тупе, см. Тайн.

У

Уллындо, см. Дажелет.
Уссурийский залив — 579.
Уссурийский край — 205, 216, 682.
Усть-Двинское, Усть-Двинск (Даугавгрива), крепость — 308.
Уфа, город — 570.

Ф

Филадельфия, город и порт — 533.
Филиппинские острова — 215, 217.
Фильзанд (Вилсанди), остров — 253.
Финляндия — 491, 518, 520, 695.
Финский залив — 249, 256, 339, 363, 371, 375, 390, 403, 418, 421, 427, 479, 519, 696.
Флора, мыс — 434, 697.
Фолклендские острова — 481.
Формоза (Тайвань), остров — 193, 208, 690.
Формозский (Тайваньский), пролив — 209.
Франца-Иосифа Земля, острова — 360, 389, 396, 422, 425, 434, 435, 697.
Франция — 31, 78, 106, 128, 140, 192, 491, 514, 565, 686, 690.
Фузан (Пусань, Пусан), город и порт — 170, 211—214, 523.
Фузанский (Пусанский), рейд — 213, 214.

Х

Хабаровск, город — 567.
Хайхэ, см. Пейхо.
Хакодаге, город и порт — 208.
Ханко, см. Ганге.
Хапсалу, см. Гапсаль.
Хельсинки, см. Гельсингфорс.
Хеси (Хэси), бухта — 614.
Хиума, см. Даго.
Христиания (Осло), город и порт — 364.

Ц

Царское Село (Пушкин), город — 56.
Церель (Сырве), гавань — 253, 254.
Церель (Сырве-Сяр), маяк — 253, 254.
Цинампо (Нампхо) город и порт — XL, 608.
Цугару, см. Сангарский пролив.
Цусима, Тсусима, остров — 202, 208, 211, 212, 459, 512, 579.

Ч

Чемульпо (Иньчхонь, Инчхон), город и порт — XL, 170, 191, 573, 580, 608.
Черное море — 39, 75, 151, 154, 158, 214, 486, 488, 491, 492, 501, 524, 535, 696.
Чилийский залив, см. Печилийский залив.
Чили — 27.
Чифу (Чжифу, Яньтай), город и порт — 170, 172, 174, 190, 191, 193—198, 201, 229, 235, 240, 245, 254, 256, 560, 564, 565, 619, 634.
Чифу, Чифуский (Яньтайский), рейд — 193, 196, 197.

Ш

Шанхай, город и порт — 170, 191, 196, 197, 635, 646.
Шань, мыс — 323.
Швеция — 695.
Шпицберген, острова, архипелаг — 358, 361, 384, 387, 394, 402, 413, 414, 418, 420, 422, 425, 430, 448, 694.
Шпицберген, остров — 382, 386.

Э

Эгейское море, см. Архипелаг.
Эдинбург, город — 377, 396, 444.
Эзель (Сарема), остров — 253, 518, 519.
Электрический утес — 598, 627.
Эллиот, Эллиота (Личаншань-ледао, Личаншань), острова — 634, 648, 652, 659, 701.
Эльбинг (Эльблонг), город и порт — 357, 364, 695.

Ю

Югорский Шар, пролив — 371, 410, 418, 423, 695.
Южная Маньчжурия — 171.
Южный Полярный океан — 346.
Юнчен, Юнг-Чинг (Жунчен), бухта, залив — 598, 607.

Я

Ялу (Ялуцзян), река — XXV, 175, 185, 189, 190, 236, 237, 513, 560, 608, 648, 690, 691.
Яньтай, см. Чифу.
Япония — XVI, XXXII, 142, 171, 174, 183, 184, 191, 192, 194, 195, 198, 201—204, 206, 208—213, 215—217, 234, 235, 273, 459, 460, 491, 492, 501, 511, 513, 521—524, 565, 570, 571, 573, 580, 683, 690, 698, 699.
Японское море — XXX, 222.
Японское море, см. Внутреннее море.





УКАЗАТЕЛЬ НАЗВАНИЙ КОРАБЛЕЙ

А

- «Абрек», винтовой клипер — 509.
 «Абрек», минный крейсер — 296, 299, 311, 313—316, 319, 323—325, 328, 335, 694.
 «Аврора», крейсер 1 ранга — 489, 699.
 «Адмирал Грейг», броненосный фрегат — 37.
 «Адмирал Корнилов», крейсер 1 ранга — 172—174, 191, 196, 219—222, 225, 229, 230.
 «Адмирал Лазарев», броненосец береговой обороны — 241, 244, 263, 269, 692.
 «Адмирал Нахимов», крейсер 1 ранга — 25, 172, 173, 187, 191, 196, 219—221, 229, 230, 408, 696.
 «Адмирал Сенявин», броненосец береговой обороны — 260, 292—294, 300, 311, 319, 323—325, 327, 330, 331, 340, 693.
 «Адмирал Ушаков», броненосец береговой обороны — 260, 291—293, 300, 311, 312, 319, 323—325, 330, 331, 692, 693.
 «Адмирал Чичагов», броненосец береговой обороны — 241, 293, 294, 314, 319, 320, 324, 325, 325, 330, 331, 692, 693.
 «Алабама», крейсер южных штатов во время гражданской войны в США — 509, 510.
 «Алмаз», крейсер 2 ранга — 489, 699.
 «Амур», минный транспорт (заградитель) — 642, 645.

- «Андрей Первозванный», пароход — 431.
 «Аскольд», крейсер 1 ранга — 595, 596, 613, 639—645, 649, 652, 654, 658.
 «Африка», крейсер 2 ранга — 263.

Б

- «Бакан», военный транспорт, гидрографическое судно — 432.
 «Бари», см. «Эдуард Бари».
 «Баян», крейсер 1 ранга — 489, 582, 595, 596, 634, 640—642, 644, 645, 652, 653, 658, 667.
 «Бесстрашный», миноносец — 593.
 «Бобр», канонерская лодка — 184, 191, 197, 517, 613, 618.
 «Богатырь», крейсер 1 ранга — 493, 513, 579.
 «Борго», миноносец — 37, 156, 157, 191, 197.
 «Бородино», эскадренный броненосец — 125, 483, 485, 493.
 «Боярин», крейсер 2 ранга — 511.

В

- «Варяг», крейсер 1 ранга — 570, 578—580.
 «Великий князь Константин», вооруженный пароход — XVIII, 221, 246, 255, 499, 515, 516, 544, 548.
 «Верный», учебное судно — 263, 530.
 «Виктория» («Victoria»), англий-

ский броненосец — XXIV, 70, 177, 239, 405, 406, 686.
«Вирго» («Virgo»), пароход — 386, 387.
«Вигльз», корвет — XLII, 3, 4, 32—34, 97, 100, 174, 222, 246, 419, 466, 471, 531, 532, 534, 544, 545, 550, 682, 688.
«Владимир Мономах», крейсер 1 ранга — 100, 154, 156, 157, 165—167, 170, 172, 191, 193, 195, 196, 198, 229.
«Властный», миноносец — 582, 593, 594, 665.
«Внимательный», миноносец — 593.
«Внушительный», миноносец — 665.
«Водолей», портовое судно — 463.
«Воевода», минный крейсер — 255, 256, 258—261, 270, 467, 468, 692.
«Воин», учебное судно — 262, 530.
«Восток», железная шхуна — 224.
«Всадник», минный крейсер — XXXVIII, 172, 191, 197, 470, 585, 644, 666.
«Выносливый», миноносец — 593, 594.

Г

«Гайдамак», минный крейсер — XXXVIII, 172, 191, 197, 470, 585, 644, 654, 666, 668.
«Гангут» — эскадренный броненосец — 89, 91, 92, 97, 240, 244, 246, 248, 258, 259, 269, 278—280, 282, 286, 337, 340, 692, 693.
«Генерал-адмирал», корвет, с 1.02.1892 г. крейсер 1 ранга — 462, 509.
«Генерал-адмирал Апраксин», броненосец береговой обороны — 403, 404, 411, 417, 421, 427, 438, 453, 696, 697.
«Георгий Победоносец», эскадренный броненосец — 260.
«Герцог Эдинбургский», корвет (фрегат), с 1.02.1892 г. крейсер 1 ранга — 37—40, 346, 509.
«Гиацинт», английский крейсер — 545.
«Гилляк», канонерская лодка — 517, 640, 654.
«Гогенцоллерн», германская императорская яхта — 486.
«Гремящий», канонерская лодка — 156, 191, 197.
«Грозовой», миноносец — 645.
«Громобой», винтовой фрегат — 337.

«Громобой», крейсер 1 ранга — 417, 453, 461, 471, 509, 510, 579, 697.

Д

«Дагмара», катер — 552.
«Двенадцать апостолов», эскадренный броненосец — 25, 246.
«Джилит», крейсер 2 ранга — 154, 162, 163, 166.
«Диана», крейсер 1 ранга — 493, 584, 595, 596, 640, 641, 644, 645, 651, 655, 658, 659, 667.
«Дмитрий Донской», крейсер 1 ранга — 198, 699.
«Добрыня Никитич», см. «Ермак», ледокол.

Е

«Европа», транспорт — 263.
«Ермак», транспорт — 227.
«Ермак» (до постройки «Добрыня Никитич»), ледокол — XXVII, 278, 294, 341, 367, 370, 373—378, 380—382, 384, 387, 389—396, 398, 400—409, 411—449, 453—455, 466, 468, 469, 493, 494, 499, 548, 553, 693, 695—698.
«Ерш», канонерская лодка береговой обороны — 254.

Ж

«Жемчуг», крейсер 2 ранга — 489, 574, 575.

З

«Забияка», крейсер 2 ранга — 191, 196, 197.

И

«Ижора», портовое судно — 482.
«Изумруд», крейсер 2 ранга — 575.
«Ильмень», пароход — 256, 270, 328, 331, 694.
«Император Александр II», броненосец, с 1.02.1892 г. эскадренный броненосец — 6, 22, 24—26, 30—33, 52, 247, 682.
«Император Александр III», эскадренный броненосец — 483, 485, 489.
«Император Николай I», броненосец, с 1.02.1892 г. эскадренный броненосец — 17, 26, 52, 100, 156—159, 161—167, 170, 172, 174, 191, 196, 199, 219—221, 224—227, 229, 246, 461, 464, 545, 682, 692.
«Иоанн Кронштадтский», пароход — 695.
«Иошино», японский крейсер — 236.

К

- «*Кампания*», пароход — 551.
 «*Кампердаун*» («*Camperdown*»), английский броненосец — 177, 405, 686.
 «*Карло-Альберто*», итальянский крейсер — 480.
 «*Касатка*», миноносец — 473.
 «*Кит*», миноносец — 467, 468.
 «*Князь Пожарский*», броненосный фрегат, с 1.02.1892 г. крейсер 1 ранга — 162, 263, 337, 462, 530.
 «*Кореец*», канонерская лодка — 172, 173, 191, 197, 517, 570, 578—580.
 «*Кострома*», пароход Добровольного флота — 222.
 «*Котка*», миноносец — 156, 166.
 «*Крейсер*», крейсер 2 ранга — 191, 197.
 «*Кубанец*», канонерская лодка — 156, 164, 166.

Л

- «*Левифан*», английский корабль — 634.
 Ледокол № 2 — 432.
 «*Лейтенант Ильин*», минный крейсер — 40, 415.
 «*Лена*», транспорт — 579.
 «*Луга*», миноносец — 38.

М

- «*Манджур*», канонерская лодка — 191, 196, 197, 517.
 «*Массачузет*» («*Massachusetts*»), американский броненосец береговой обороны — 496, 533.
 «*Матсушима*», японский крейсер — 237.
 «*Меримак*», броненосный фрегат южных штатов во время гражданской войны в США — 502.
 «*Метеор*», спасательное судно — 403.
 «*Микава*», японский броненосец — 667.
 «*Мина*», канонерская лодка береговой обороны — 474.
 «*Минерва*», английский крейсер — 545.
 «*Минин*», крейсер 1 ранга — 346, 399.

Миноносцы

- № 104 — 247, 288, 299, 319, 692, 694.
 № 106 — 288, 299, 302, 318, 319, 694.
 № 107 — 247, 256, 288, 299, 302, 318, 319, 692, 694.
 № 108 — 263, 692.
 № 109 — 247, 288, 299, 302, 319, 692, 694.
 № 110 — 247, 257, 288, 299, 302, 306, 312, 319, 692, 694.
 № 112 — 247, 692.
 № 115 — 288, 299; 318—320, 694.
 № 116 — 288, 299, 318—320, 694.
 № 117 — 256, 288, 299, 319, 694.
 № 126 — 256.
 № 214, см. «*Циклон*».
 «*Могучий*», портовое судно — 453.
 «*Монголия*», госпитальное судно — 637.
 «*Монитор*», американский броненосец — 502.
 «*Моряк*», учебное судно — 263, 530.
 «*Муртая*», пароход — 358.

Н

- «*Наварин*», эскадренный броненосец — 89, 90, 95, 97, 269, 553, 688.
 «*Надежный*», ледокол — 356.
 «*Не тронь меня*», броненосец береговой обороны — 531.
 «*Новик*», крейсер 2 ранга — XXXV, 511, 513, 575, 582, 584, 595, 596, 636, 641, 644, 645, 650, 652, 657, 665.
 «*Нью-Айронсайд*», американский броненосец — 502.

О

- «*Орел*», пароход Добровольного флота — 44.
 «*Орел*», эскадренный броненосец — 125.
 «*Ослябя*», эскадренный броненосец — 236, 477, 489, 699.
 «*Отважный*», канонерская лодка — 156, 157, 191, 196, 197, 613, 618, 646.

П

- «*Паллада*», крейсер 1 ранга — 477, 482, 584, 640, 651, 658.
 «*Память Авова*», крейсер 1 ранга — 24, 170, 172, 191, 196, 246.
 «*Пахтусов*», пароход, гидрографическое судно — 432

«Пересвет», эскадренный броненосец — 121, 236, 457, 461, 462, 477, 493, 595, 596, 611, 628—632, 640, 641, 643, 644, 650, 653, 654, 656, 661, 665, 667—669.

«Петербург», пароход Добровольного флота — 173, 195.

«Петр Великий», эскадренный броненосец — 240, 244, 245, 258—263, 265, 291, 293, 296, 304, 316, 319, 320, 322—325, 329, 331, 334—336, 531, 692, 693.

«Петропавловск», эскадренный броненосец — XXXIII, XXXVI, XLI, XLII, 260, 340, 595, 596, 626, 629, 638—641, 644, 645, 648, 650, 652—656, 664, 667—669.

«Победа», эскадренный броненосец — 476, 503, 504, 507, 595, 596, 611, 613, 621, 624—626, 628, 630, 638, 640, 641, 644, 645, 653, 654, 667—669.

«Полтава», эскадренный броненосец — 93, 94, 96, 260, 403, 404, 595, 596, 629, 640, 641, 643—645, 652—654, 663—669.

«Полярная звезда», императорская яхта — 359, 694.

«Птичка», катер — 552.

Р

«Разбойник», крейсер 2 ранга — 172, 185, 191, 193, 196, 198, 221, 229.

«Расторопный», миноносец — 645—647, 649.

«Ревель», миноносец — 156, 157, 191, 197.

«Ретвизан», эскадренный броненосец — 482, 493, 584, 586, 611, 613, 621, 624—629, 640, 643, 644, 646, 651, 655, 657, 658, 661—663.

«Решительный», миноносец — 582, 701.

«Россия», крейсер 1 ранга — 235, 236, 579.

«Ростислав», эскадренный броненосец — 246.

«Русалка», броненосная лодка, с 1.02.1892 г. броненосец береговой обороны — XXX, 5, 63, 84, 85, 683, 688.

«Рында», корвет, с 1.02.1892 г. крейсер 1 ранга — 172, 173,

191, 196, 198, 221, 229, 471, 530.

«Рюрик», крейсер 1 ранга — 17, 53, 198, 579, 581, 598.

«Рюрик», пароход — 430, 432.

С

«Саратов», пароход Добровольного флота — 44.

«Сваборг», миноносец — 156, 172, 191, 197.

«Светлана», крейсер 1 ранга — 236, 462, 468, 472, 482.

«Севастополь», эскадренный броненосец — 260, 465, 595, 596, 629—632, 636, 637, 640, 641, 644, 645, 649, 653, 661, 665, 667—669.

«Сестрорецк», миноносец — 517, 568.

«Сивуч», канонерская лодка — 191, 197.

«Силач», портовое судно — 644.

«Сильный», миноносец — 618—620.

«Сисой Великий», эскадренный броненосец — 246, 269.

«Смелый», миноносец — 646.

«Сокол», миноносец — 262, 467, 473, 485, 493, 517, 550, 568.

«Статный», миноносец — 617.

«Стерегущий», миноносец — XXXV, 582, 637, 665, 701.

«Сторожевой», миноносец — 648.

«Страшный», миноносец — 638, 650, 652, 666, 667.

«Сунгари», миноносец — 197.

Т

«Такасаго», японский крейсер — 583.

«Такачихо» («Такачихо-кан»), японский крейсер — 184, 185, 187.

«Три святителя», эскадренный броненосец — 54, 67, 72, 73, 569.

«Тунгуз», шхуна, транспорт — 225.

«Туча», канонерская лодка береговой обороны — 688.

У

«Уссури», миноносец — 197.

«Утопия», пароход — 70.

Ф

- «Форель», миноносец — 467.
 «Фрам», экспедиционное судно — 361, 362, 364, 694.
 «Фуджи», японский броненосец — 624.

Х

- «Хабаровск», пароход Добровольного флота — 170.
 «Хайлар», пароход КВЖД — 598, 633, 665.
 «Хаймун», английский пароход — 634.
 «Ханьен» («Ханьен-Мару») японский пароход — 617, 619.
 «Харбин», пароход КВЖД — 665.
 «Храбрый», канонерская лодка — 339—341.

Ц

- «Царевна», яхта — 166.
 «Цесаревич», эскадренный броненосец — 489, 611, 636, 640, 646, 648, 651, 657, 662, 663.
 «Циклон» (№ 214), миноносец — 567, 625, 626.

Ч

- «Чародейка», броненосная лодка, с 1.02.1892 г. броненосец береговой обороны — 5, 40, 482.
 «Челленджер», английский корвет — 419.
 «Чен-Иен» («Chen-Yuen»), китайский броненосец, захвачен японцами — 185, 189, 190, 237.
 «Чесма», минный катер — 515.

Ш

- «Шах», английский крейсер — 509.
 «Шикишима», японский броненосец — 646.
 «Шилка», пароход — 665.
 «Штандарт», императорская яхта — 356.

Э

- «Эдуард Бари» («Бари») пароход — 633, 665.
 «Экспресс», пароход — 358.
 «Эсмеральда», чилийский крейсер — 27, 184, 238.

Я

- «Яники-Мару», японский пароход-заградитель — 664.
 «Яшима», японский броненосец — 624.
 «Actium», греческая канонерская лодка — 164.
 «Amvrachia», греческая канонерская лодка — 164.
 «Camperdown», см. «Кампердаун».
 «Centurion», английский броненосный крейсер — 187.
 «Chefoo-Hamburg», немецкий пароход — 634.
 «Chen-Yuen», см. «Чен-Иен».
 «City of Peking», американский пароход — 547.
 «Curlew», английская канонерская лодка — 518.
 «Gleaner», английская миноносная лодка — 238.
 «Hornet», английский миноносец — 186.
 «Lofoten», норвежский пароход — 694.
 «Nunziata», итальянская шхуна — 162.
 «Oceanic», пароход — 398.
 «Rambler», английское описное судно — 225.
 «Resolution», английский броненосец — 238.
 «Terrible», английский крейсер — 509.
 «Ting-Yuen», китайский броненосец, захвачен японцами — 185.
 «Victoria», см. «Виктория».
 «Virgo», см. «Вирго».





ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В СБОРНИКЕ

Раздел I

С. О. МАКАРОВ — МЛАДШИЙ ФЛАГМАН БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА (1890—1891 гг.)

	<i>Стр.</i>
1. 1 января 1890 г.— Из приказа по флоту и морскому ведомству о производстве С. О. Макарова в контр-адмиралы и назначении его младшим флагманом Балтийского флота	3
2. 27 января 1890 г.— Письмо С. О. Макарова председателю Морского технического комитета вице-адмиралу К. П. Пилкину о выпечке хлеба на судах в дальнем плавании	—
3. 25 сентября 1890 г.— Записка С. О. Макарова К. П. Пилкину с замечаниями о проекте нового броненосца	4
4. 26 сентября 1890 г.— Рапорт С. О. Макарова и. д. начальника Главного морского штаба контр-адмиралу П. П. Тыртову о неготовности броненосца «Император Александр II» к ходовым испытаниям	6
5. 28 сентября 1890 г.— Замечания С. О. Макарова по поводу проекта положения о морских призах	7
6. 27 ноября 1890 г.— Из объяснительной записки комиссии под председательством С. О. Макарова по составлению нового положения о сверхсрочнослужащих во флоте	9
7. 27 ноября 1890 г.— Рапорт С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу Н. М. Чихачеву об окончании работы комиссии по составлению нового положения о сверхсрочнослужащих во флоте	10
8. 13 декабря 1890 г.— Письмо С. О. Макарова инспектору минного дела на флоте контр-адмиралу И. М. Дикову с замечаниями на отчет об опытах с предложенными С. О. Макаровым вьюшками для сферокопических мин	11
9. 7 марта 1891 г.— Из отчета С. О. Макарова об инспекторском смотре 1-го и 2-го флотских экипажей	12
10. 12 марта 1891 г.— Отчет С. О. Макарова об осмотре и испытаниях броненосца «Император Александр II»	22
11. 11 апреля 1891 г.— Отзыв Д. И. Менделеева о труде С. О. Макарова «Об измерении удельного веса морской воды»	33
12. 1 мая 1891 г.— Циркуляр Морского ученого комитета в связи с выходом в свет работы С. О. Макарова «Об измерении удельного веса морской воды»	34

13.	20 июня 1891 г.—Письмо С. О. Макарова П. П. Тыртову о разработке им плана военных действий в Тихом океане	35
14.	26 июля 1891 г.—Предписание П. П. Тыртова С. О. Макарову о назначении его посредником на маневры Балтийского флота	36
15.	8 сентября 1891 г.—Из отчета С. О. Макарова о маневрах Балтийского флота в 1891 г.	37

Раздел II

С. О. МАКАРОВ — ГЛАВНЫЙ ИНСПЕКТОР МОРСКОЙ Артиллерии (1891—1894 гг.) ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ Артиллерии (1891—1904 гг.)

16.	19 октября — 1 ноября 1891 г.—Из дневника С. О. Макарова о начале его деятельности на посту главного инспектора морской артиллерии	43
17.	29—30 октября 1891 г.—Из записной книжки С. О. Макарова с заметками по различным вопросам артиллерийского дела во флоте	44
18.	4 ноября 1891 г.—Отношение С. О. Макарова начальнику Обуховского завода генерал-майору А. А. Колокольцеву о внесении изменений в конструкцию орудийных установок для новых броненосцев	45
19.	12 ноября 1891 г.—Из дневника С. О. Макарова о необходимости разработки прибора для управления стрельбой из скорострельных орудий в темное время суток	46
20.	13 ноября 1891 г.—Из записной книжки С. О. Макарова о необходимости изучения командным составом флота тактических правил управления кораблем в бою	—
21.	9 декабря 1891 г.—Из записной книжки С. О. Макарова о вентиляции орудийных башен	—
22.	9 декабря 1891 г.—Отношение С. О. Макарова в Главной морской штаб о подготовке для флота офицеров-артиллеристов	47
23.	17 декабря 1891 г.—Из дневника С. О. Макарова об осмотре им завода бездымного пороха военного ведомства	48
24.	4 января 1892 г.—Из записной книжки С. О. Макарова о соотношении между вооружением судов и их водоизмещением	49
25.	15 января 1892 г.—Из дневника С. О. Макарова об обсуждении совместно с Д. И. Менделеевым и И. М. Чельцовым вопроса о разработке новых типов бездымного пороха	—
26.	20 января 1892 г.—Отношение С. О. Макарова в Главной морской штаб о составлении программ и учебных пособий для Артиллерийского офицерского класса	50
27.	9 апреля 1892 г.—Письмо С. О. Макарова главному медицинскому инспектору флота В. С. Кудрину о необходимости исследования влияния стрельбы из дальнобойных орудий на здоровье орудийной прислуги	51
28.	19 ноября 1892 г.—Замечания С. О. Макарова по журналу подкомиссии, разрабатывавшей проект правил о таможенных пошлинах	52
29.	23 ноября 1892 г.—Из журнала Морского технического комитета по кораблестроению с замечаниями С. О. Макарова о принципах бронирования военного корабля	53
30.	23 ноября 1892 г. и 30 января 1893 г.—Отношение С. О. Макарова главному инспектору кораблестроения Н. А. Самойлову с просьбой прислать сведения о дифференте эскадренного броненосца «Три святителя» и ответ Н. А. Самойлова	54
31.	24 ноября 1892 г.—Предписание С. О. Макарова лейтенанту А. И. Степанову об изучении вопроса о возможности использо-	

- вания для десантной морской артиллерии правил и наставлений полевой артиллерии 55
32. 28 ноября 1892 г.— Отношение С. О. Макарова в Главное артиллерийское управление об оказании содействия лейтенантам А. И. Степанову и Г. А. Ивкову в изучении возможности использования для десантной морской артиллерии правил и наставлений полевой артиллерии —
33. 6 декабря 1892 г.— Из дневника С. О. Макарова о необходимости однообразия артиллерийских систем на кораблях 56
34. 15 января 1893 г.— Отношение С. О. Макарова председателю Комиссии морских артиллерийских опытов контр-адмиралу К. К. Деливруну о внесении изменений в таблицы стрельбы 57
35. 12 февраля 1893 г.— Из письма С. О. Макарова главному командиру Черноморского флота и портов вице-адмиралу Н. В. Копытову об ознакомлении офицеров флота с новой литературой по артиллерии —
36. 15 февраля 1893 г.— Отношение С. О. Макарова начальнику Обуховского завода генерал-лейтенанту А. А. Колокольцеву об изготовлении пробных изобретенных им бронебойных наконечников на снаряды 58
37. 23 февраля 1893 г.— Из письма С. О. Макарова заведующему военно-морским ученым отделом Главного морского штаба капитану 1 ранга Н. Н. Ломену с замечаниями на записки по курсу «Тактическая часть морской артиллерии» Артиллерийского офицерского класса 59
38. 7 марта 1893 г.— Из докладной записки С. О. Макарова управляющему Морским министерством адмиралу Н. М. Чихачеву об отпуске дополнительных ассигнований на приобретение учебных пособий и другие нужды Артиллерийского офицерского класса 60
39. 11 марта 1893 г.— Отношение С. О. Макарова К. К. Деливруну об испытании бронебойных наконечников 62
40. 12 марта 1893 г.— письмо С. О. Макарова командиру броненосца береговой обороны «Русалка» и заведующему обучением офицеров и гальванеров Учебно-артиллерийской команды капитану 2 ранга В. Х. Иенишу об изучении вопроса о рассеивании снарядов 63
41. 5 апреля 1893 г.— Отношение С. О. Макарова К. К. Деливруну об испытании бронебойного наконечника 64
42. 12 апреля 1893 г.— Из отношения С. О. Макарова К. К. Деливруну о необходимости оснащения Комиссии морских артиллерийских опытов соответствующим оборудованием для производства опытных стрельб 65
43. 14 апреля 1893 г.— Журнал Морского технического комитета по артиллерии об изобретении С. О. Макаровым бронебойного наконечника и первых испытаниях снарядов, снабженных этим наконечником 66
44. 20 мая 1893 г.— Записка С. О. Макарова Н. А. Самойлову о преимуществах нагнетательной системы вентиляции орудийных башен 69
45. 24 мая 1893 г.— Письмо С. О. Макарова историку русского флота генералу Ф. Ф. Веселого по поводу его книги «Краткая история русского флота» —
46. 14 июня 1893 г.— Предложение С. О. Макарова о необходимости пробы водонепроницаемости корабельных переборок наполнением отсеков и отделений водой 70
47. 8 июля 1893 г.— Отношение С. О. Макарова члену Артиллерийского комитета Военного министерства генерал-майору Э. К. Теннеру по поводу снаряжения снарядов мелнином 71
48. 17 сентября 1893 г.— Предписание С. О. Макарова члену комиссии по приему орудий и снарядов поручику Н. М. Родзевичу об улучшении качества стали-никелевых плит —

49.	25 сентября 1893 г.— Отношение С. О. Макарова в Главной морской штаб о снабжении Артиллерийского офицерского класса моделями и образцами материальной части артиллерии	72
50.	[18 января 1894 г.]— Замечания С. О. Макарова о бронировании артиллерийских установок на крейсерах	74
51.	28 января 1894 г.— Предписание С. О. Макарова К. К. Деливрону о составлении таблиц плотности и поверхности заряжания при стрельбе пирокolloдийными порохами	—
52.	[22 февраля 1894 г.]— Записка С. О. Макарова о необходимости установки на новых броненосцах 12-дюймовых орудий	75
53.	15 марта 1894 г.— Записка С. О. Макарова о трудах Д. И. Менделеева и Научно-технической лаборатории морского ведомства по выработке типа пушечного бездымного пороха	—
54.	19 марта 1894 г.— Письмо Д. И. Менделеева С. О. Макарову о значении пирокolloдийного пороха для русской армии и флота	84
55.	25 марта 1894 г.— Разговор с лейтенантом Кононовым о способе разыскания броненосца «Русалка»	—
56.	16 апреля 1894 г.— Письмо С. О. Макарова помощнику директора Главной физической обсерватории полковнику М. А. Рыкачеву о посвящении к книге «Витязь» и Тихий океан»	86
57.	20 июня 1894 г.— Предписание С. О. Макарова члену комиссии по приему на флот орудий и снарядов штабс-капитану М. А. Михайловскому о составлении технологического описания по изготовлению броневой броненосной наконечников	87
58.	20 июня 1894 г.— Из предписания С. О. Макарова председателю Комиссии морских артиллерийских опытов контр-адмиралу П. С. Бурачку о проектировании особого устройства для испытания крепости палубной брони	—
59.	11 июля 1894 г.— Предписание С. О. Макарова П. С. Бурачку об определении поражаемости при стрельбе шрапнелью	88
60.	16 июля 1894 г.— Из записки С. О. Макарова о недостатках в отношении обеспечения непотопляемости эскадренного броненосца «Наварин» и мероприятиях по их устранению	89
61.	18 июля 1894 г.— Предписание С. О. Макарова П. С. Бурачку об испытании закаленного броневой броненосной наконечника	91
62.	16 августа 1894 г.— Из журнала Морского технического комитета по кораблестроению с предложениями С. О. Макарова о необходимых переделках на эскадренном броненосце «Гангут» для улучшения его мореходных качеств	—
63.	31 августа 1894 г.— Заключение С. О. Макарова о чертежах водоотливной системы эскадренного броненосца «Полтава»	93
64.	13 ноября 1896 г.— Докладная записка С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу П. П. Тыртову с просьбой о напечатании отчета о деятельности его на посту главного инспектора морской артиллерии в 1891—1894 гг.	98
65.	20 декабря 1896 г.— Письмо главного инспектора морской артиллерии вице-адмирала К. К. Деливрона С. О. Макарову с предложением сделать исправления в составленном им отчете о работах по морской артиллерии с 1891 по 1894 г.	99
66.	24 декабря 1896 г.— Письмо С. О. Макарова К. К. Деливрону о составленном им отчете о работах по морской артиллерии за 1891—1894 гг.	—
67.	22 мая 1897 г.— Докладная записка С. О. Макарова П. П. Тыртову об уничтожении вертикального бронирования кораблей, о приеме на вооружение броневых наконечников и об испытании вспомогательных двигателей	101
68.	11 мая 1899 г.— Из журнала Морского технического комитета по артиллерии об опытах стрельбы снарядами с броневыми наконечниками	103

69.	17 февраля 1901 г.— Письмо С. О. Макарова председателю Морского технического комитета вице-адмиралу Ф. В. Дубасову об отрицательном отношении артиллерийского отдела Морского технического комитета к принятию на вооружение бронейбойных наконечников	109
70.	17 февраля 1901 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. В. Дубасову о результатах опытов с бронейбойными наконечниками и о необходимости снабжения ими всего наличного запаса снарядов	—
71.	5 мая 1901 г.— Отчет о совещании в Морском техническом комитете по артиллерии по вопросу о бронейбойных наконечниках	113
72.	2 июня 1901 г.— Отчет о совещании в Морском техническом комитете по артиллерии по вопросу о бронейбойных наконечниках	115
73.	10 июня 1901 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. В. Дубасову о пробивной способности снарядов с бронейбойными наконечниками и способах прикрепления наконечников	120
74.	10 ноября 1901 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. В. Дубасову о причинах преимущества бронейбойных наконечников при стрельбе в толстые броневые плиты	124
75.	7/20 апреля 1902 г.— Письмо русского военно-морского агента в США капитана 2 ранга В. Н. Ферзена С. О. Макарову о результатах испытания бронейбойных наконечников в США	125
76.	17 мая 1903 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. В. Дубасову о необходимости скорейшего принятия на вооружение в русском флоте бронейбойных наконечников	127
77.	27 мая 1903 г.— Письмо С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу Ф. К. Авелану с просьбой выслушать его доклад до принятия Морским техническим комитетом окончательного решения о бронейбойных наконечниках	129
78.	17 июня 1903 г.— Доклад Морского технического комитета Ф. К. Авелану о бронейбойных наконечниках Макарова	130
79.	22 января 1904 г.— Письмо С. О. Макарова генерал-адмиралу в. кн. Алексею Александровичу о необходимости ускорить решение вопроса о принятии на вооружение флота бронейбойных наконечников в связи с неизбежностью войны с Японией	142
80.	8 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану о необходимости скорейшего решения вопроса о бронейбойных наконечниках	144

Раздел III

КОМАНДОВАНИЕ ЭСКАДРОЙ В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ И В СОСТАВЕ СОЕДИНЕННЫХ ЭСКАДР В ТИХОМ ОКЕАНЕ

(1894—1895 гг.)

81.	22 ноября 1894 г.— Из инструкции управляющего Морским министерством адмирала Н. М. Чихачева С. О. Макарову о задачах русской эскадры в Средиземном море	149
82.	2 декабря 1894 г.— Приказ С. О. Макарова о принятии командования эскадрой в Средиземном море	152
83.	10 декабря 1894 г.— Рапорт С. О. Макарова Н. М. Чихачеву о предполагаемых плаваниях эскадры с целью обхода портов Средиземного моря	153
84.	12 декабря 1894 г.— Письмо С. О. Макарова помощнику директора Главной физической обсерватории полковнику М. А. Рыкачеву о желательности представительства плавающего флота в Академии наук	155

85.	1 января 1895 г.—Из рапорта С. О. Макарова генерал-адмиралу в. кн. Алексею Александровичу о состоянии кораблей эскадры и ее личного состава и об организации снабжения эскадры продовольствием	156
	Приложения к документу № 85:	
	1. 30 декабря 1894 г.—Из приказа С. О. Макарова о своевременном заготовлении необходимых запасов на случай выхода эскадры в море	159
	2. 31 декабря 1894 г.—Приказ С. О. Макарова о строевой подготовке матросов	160
86.	24 января 1895 г.—Предписание Н. М. Чихачева С. О. Макарову об отправлении эскадры в Тихий океан	161
87.	2 февраля 1895 г.—Из рапорта С. О. Макарова в. кн. Алексею Александровичу о пребывании эскадры в греческих водах	—
	Приложения к документу № 87:	
	1. 13 января 1895 г.—Приказ С. О. Макарова о стрельбе вспомогательными патронами	167
	2. 14 января 1895 г.—Из приказа С. О. Макарова о производстве тактических учений на катерах	—
	3. 14 января 1895 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением программы предстоящего смотра боевой готовности кораблей эскадры	168
	4. 14 января 1895 г.—Приказ С. О. Макарова о производстве учебных торпедных стрельб по подвижной цели	169
88.	21 февраля 1895 г.—Телеграмма Н. М. Чихачева командиру Владивостокского порта контр-адмиралу Ф. П. Энгельму с инструкцией командующему соединенными эскадрами в Тихом океане вице-адмиралу С. П. Тыртову о задачах соединенных эскадр	—
89.	6 апреля—19 июня 1895 г.—Из дневника С. О. Макарова о плавании соединенных эскадр в Тихом океане и начале работы его над книгой «Рассуждения по вопросам морской тактики»	170
90.	25 апреля 1895 г.—Приказ С. П. Тыртова о приготовлении судов к бою и о ведении боя, составленный С. О. Макаровым	175
91.	[9—12 мая 1895 г.]—Из журнала совещания флагманов и командиров кораблей соединенных эскадр в Тихом океане по вопросу о составе русских военно-морских сил на Дальнем Востоке и об улучшении боевых качеств кораблей	183
92.	14 июня 1895 г.—Из рапорта С. О. Макарова главному инспектору морской артиллерии контр-адмиралу К. К. Деливруну с некоторыми выводами о роли артиллерии и брони из опыта японо-китайской войны 1894—1895 гг.	189
93.	20 апреля 1896 г.—Из «Отчета командовавшего эскадрой Средиземного моря контр-адмирала Макарова за время пребывания эскадры в Тихом океане в 1895 году и соображения о возможных военных действиях на Дальнем Востоке»	191
	Приложения к документу № 93:	
	1. 15 мая 1895 г.—Приказ С. О. Макарова о физической подготовке матросов	218
	2. 18 октября 1895 г.—Приказ С. О. Макарова о проведении кораблями эскадры учебно-боевой стрельбы по подвижным шитам	—
	3. 19 октября 1895 г.—Приказ С. О. Макарова с разбором учебно-боевой стрельбы кораблей эскадры	219
	4. 4 января 1896 г.—Приказ С. О. Макарова о проведении командных шаюпочных гонок	221
94.	12 декабря 1895 г.—Докладная записка С. О. Макарова начальнику Главного гидрографического управления вице-адмиралу П. Н. Назимову об исправлении морских карт русского побережья Дальнего Востока	222

95. [Января 1896 г.]—Письмо С. О. Макарова помощнику начальника Главного гидрографического управления генерал-майору К. И. Михайлову об издании составленных им карты и описания береговой линии и о своем желании завершить работу по съемке и промеру Татарского пролива 227
96. 7 января 1896 г.—Приказ С. О. Макарова в связи с получением им нового назначения и отъездом в Россию 229

Раздел IV

С. О. МАКАРОВ — СТАРШИЙ ФЛАГМАН БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА (1896—1899 гг.)

97. 5 апреля 1896 г.—Письмо С. О. Макарова начальнику Главного морского штаба вице-адмиралу О. К. Кремеру с замечанием по проекту инструкции для плавания Практической эскадры в кампанию 1896 г. 233
98. 29 апреля 1896 г.—Записка С. О. Макарова о типе судов для русского Тихоокеанского флота и о необходимости однообразия в судовом составе флота 234
99. 21 мая 1896 г.—Письмо С. О. Макарова председателю Морского технического комитета вице-адмиралу П. П. Тыртову о необходимости ускорения разводки пара и устройстве приспособлений для подогревания воды в котлах 239
100. 30 мая 1896 г.—Приказ С. О. Макарова о результатах смотра судов Практической эскадры 240
101. 2 июня 1896 г.—Рапорт С. О. Макарова помощнику начальника Главного морского штаба контр-адмиралу Ф. К. Авелану о разработке им семафорной азбуки и правил производства сигналов семафорами 243
102. 7 июня 1896 г.—Письмо С. О. Макарова П. П. Тыртову с просьбой обсудить на специальном заседании Морского технического комитета вопрос об ускорении разводки пара на военных судах 245
103. 9 июня 1896 г.—Приказ С. О. Макарова о результатах смотра отряда миноносцев 247
104. 13 июля 1896 г.—Рапорт С. О. Макарова и. д. начальника Главного морского штаба контр-адмиралу Ф. К. Авелану о программе учебного плавания Практической эскадры Балтийского моря в кампанию 1896 г. 249
105. 15 июля 1896 г.—Приказ С. О. Макарова о проведении десантных занятий 250
106. 9 июля 1896 г.—Записка С. О. Макарова о стратегическом значении Моонзундского архипелага 252
107. 19 августа 1896 г.—Докладная записка С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу П. П. Тыртову об окраске кораблей в светло-серый цвет 255
108. 19 августа 1896 г.—Рапорт С. О. Макарова П. П. Тыртову о необходимости составления и издания описаний и карт шхер Финского залива 256
109. 19 августа 1896 г.—Рапорт С. О. Макарова П. П. Тыртову о произведенных им новых опытах по ускорению разводки пара и необходимости вновь обсудить этот вопрос в Морском техническом комитете 258
110. 21 августа 1896 г.—Из рапорта С. О. Макарова П. П. Тыртову об установке семафоров и опытах с семафорной азбукой на судах Практической эскадры 260
111. 22 августа 1896 г.—Заметка в газете «Котлин» об учениях на Практической эскадре под командованием С. О. Макарова 262

112.	31 августа 1896 г.— Отношение С. О. Макарова главному инспектору кораблестроения Н. Е. Кутейникову о необходимости возобновить обсуждение вопроса о более серьезной пробе водонепроницаемости переборок	263
113.	6 сентября 1896 г.— Рапорт С. О. Макарова П. П. Тыртову о необходимости снабдить боевые корабли сетевым заграждением	264
114.	[29 января 1897 г.]— Из замечаний С. О. Макарова на отчет по минной части Практической эскадры Балтийского моря за кампанию 1896 г.	265
115.	[29 января 1897 г.]— Замечание С. О. Макарова на отчете по медицинской части Практической эскадры Балтийского моря за кампанию 1896 г.	266
116.	8 октября — 11 ноября 1896 г.— Из дневника С. О. Макарова о его работе над вопросами морской тактики	267
117.	9 октября 1896 г.— Рапорт С. О. Макарова главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу Н. И. Казнакову об изменении правил производства сигналов семафорами и семафорной азбуки	—
118.	21 октября 1896 г.— Письмо С. О. Макарова и. д. председателя Морского технического комитета контр-адмиралу К. К. Деливруну о недостатках в обеспечении непотопляемости кораблей русского флота и необходимых мерах для их устранения	268
119.	23 октября 1896 г.— Рапорт С. О. Макарова Н. И. Казнакову о необходимости прикомандирования начальника отряда миноносцев к Практической эскадре	270
120.	30 ноября 1896 г.— Статья в газете «Кронштадтский вестник» о разработке С. О. Макаровым вопросов морской тактики в связи с предстоящими его лекциями в Кронштадтском морском собрании	271
121.	30 ноября 1896 г.— Заметка в газете «Котлин» о разработке С. О. Макаровым вопросов морской тактики в связи с предстоящими лекциями его в Кронштадтском морском собрании	274
122.	3 декабря 1896 г.— Заметка в газете «Котлин» о лекции С. О. Макарова по морской тактике в Кронштадтском морском собрании	275
123.	21 декабря 1896 г.— Из дневника С. О. Макарова о беседе по морской тактике	—
124.	18 января 1897 г.— Заметка в газете «Котлин» о значении лекций С. О. Макарова по морской тактике	—
125.	18 апреля 1897 г.— Из приказа С. О. Макарова по 1-й флотской дивизии о мерах по сохранению здоровья новобранцев	276
126.	19 апреля 1900 г.— Статья в газете «Котлин» об использовании трудов С. О. Макарова по тактике в иностранных флотах	277
127.	23 июля 1897 г.— Докладная записка С. О. Макарова П. П. Тыртову с предложением введения обязательной пробы водонепроницаемых переборок наливанием воды	278
128.	27 декабря 1897 г.— Из журнала совещания по вопросу о разработке новой судостроительной программы, созданного в связи с обострением международной обстановки на Дальнем Востоке, с выступлением С. О. Макарова	280
129.	9 января 1898 г.— Письмо С. О. Макарова начальнику Главного морского штаба вице-адмиралу Ф. К. Авелану с просьбой исправить текст его выступления на совещании при обсуждении программы кораблестроения	281
130.	31 января 1898 г.— Письмо старшего помощника главного инспектора механической части флота В. И. Афанасьева С. О. Макарову с оценкой его трудов по непотопляемости	282
131.	10 февраля 1898 г.— Из журнала Морского технического комитета по кораблестроению об изменении инструкции для испытания водонепроницаемости судовых корпусов	284

132.	26 апреля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова об изучении командирами судов Практической эскадры его приказов по тактическим вопросам	287
133.	30 апреля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова о подготовке к испытанию водоотливных установок на судах	—
134.	30 апреля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова о порядке следования миноносцев в кильватерной колонне	288
135.	3 мая 1898 г.—Из приказа С. О. Макарова по 1-й флотской дивизии о мерах по предотвращению заболеваний матросов	—
136.	3 мая 1898 г.—Приказ С. О. Макарова по эскадре о борьбе с простудными заболеваниями	289
137.	19 мая 1898 г.—Приказ С. О. Макарова о распорядке дня на кораблях эскадры	—
138.	23 мая 1898 г.—Из приказа С. О. Макарова о порядке проведения учебных артиллерийских стрельб	290
139.	23 мая 1898 г.—Приказ С. О. Макарова об организации досуга личного состава эскадры	291
140.	1 июня 1898 г.—Приказ С. О. Макарова о результатах смотра кораблей эскадры	—
141.	8 июня 1898 г.—Из приказа С. О. Макарова о проведении учебных торпедных стрельб	296
142.	9 июня 1898 г.—Приказ С. О. Макарова о результатах смотра отряда миноносцев	297
143.	13 июня 1898 г.—Из приказа С. О. Макарова о назначении на миноносцах вахтенных командиров из унтер-офицеров и об организации переходов отряда миноносцев	298
144.	17 июля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова о следовании эскадры ночью без огней	299
145.	23 июля 1898 г.—Рапорт С. О. Макарова П. П. Тыртову о необходимости ускорения разводки пара и об отсутствии у вновь построенных кораблей приспособлений для подогревания воды в котлах	300
146.	[4 ноября 1898 г.]—Из записки С. О. Макарова о тактических занятиях на Практической эскадре с 19 июля по 26 августа 1898 г.	302
147.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении отрядом миноносцев тактической задачи № 1 — ночная атака — 19 июля 1898 г.	307
	Приложение к документу № 147. 19 июля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи отряду миноносцев	308
148.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 2 — дневная атака миноносцев — 28 июля 1898 г.	309
	Приложение к документу № 148. 17 июля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи отряду миноносцев	310
149.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 4 — ночная атака миноносцев — 29 июля 1898 г.	311
	Приложение к документу № 149. 24 июля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи эскадре	312
150.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 5 — разведка береговых укреплений и расположения судов противника минным крейсером «Абрек» — 30 июля 1898 г.	313
	Приложение к документу № 150. 29 июля 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи на проведение разведки береговых укреплений и расположения судов противника	314

151.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 6 — бомбардировка револьских земляных укреплений — 4 августа 1898 г.	315
	Приложения к документу № 151:	
	1. 3 августа 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи эскадре	318
	2. 4 августа 1898 г.—Приказ С. О. Макарова о результатах выполнения тактической задачи № 6	321
152.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 7 — дальний десант в Балтийском порту — 4 августа 1898 г.	—
153.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 8 — минная стрельба на Ревельском рейде — 7 августа 1898 г.	322
	Приложение к документу № 153. 6 августа 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи эскадре	—
154.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 9 — ночная стрельба по плавучим щитам — 11 августа 1898 г.	324
	Приложение к документу № 154. 9 августа 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи эскадре	325
155.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 10 — атака миноносцев и прорыв ими сторожевого охранения — 24 августа 1898 г.	—
	Приложение к документу № 155. 21 августа 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи эскадре	327
156.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания С. О. Макарова о выполнении тактической задачи № 11 — стрельба по лайбам — 26 августа 1898 г.	329
	Приложение к документу № 156. 25 августа 1898 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением тактической задачи эскадре	330
157.	7 сентября 1898 г.—Приказ С. О. Макарова об окончании кампании Практической эскадры	331
158.	[4 ноября 1898 г.]—Замечания по сигнальной части на Практической эскадре Балтийского моря в кампанию 1898 г.	332
159.	[4 ноября 1898 г.]—Записка об испытаниях, произведенных на Практической эскадре в кампанию 1898 г.	333
160.	[4 ноября 1898 г.]—Записка С. О. Макарова о стратегическом значении финляндских шхер и о плавании в шхерах	336
161.	21 октября 1898 г.—Письмо С. О. Макарова П. П. Тыртову о недостатках в устройстве системы обеспечения непотопляемости на канонерской лодке «Храбрый» и других кораблях русского флота	339
162.	14 апреля 1899 г.—Из журнала совещания по вопросу об изменении судостроительной программы 1895 г. с замечаниями С. О. Макарова о постройке новых кораблей, их вооружении и боевых качествах	341

Раздел V

С. О. МАКАРОВ И ПРОБЛЕМА ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ (1897—1903 гг.)

163.	9 января 1897 г.—Докладная записка С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу П. П. Тыртову об исследовании Арктики при помощи ледокола	345
164.	24 января — 9 февраля 1897 г.—Из дневника С. О. Макарова об обсуждении проекта постройки ледокола для плаваний в Арктике	347

165. 27 января 1897 г.—Письмо С. О. Макарова директору Главной физической обсерватории генерал-майору М. А. Рыкачеву о желательности обсуждения Академией наук вопроса об использовании ледоколов для плавания в Северном Ледовитом океане 348
166. 24 февраля 1897 г.—Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву с просьбой поддержать в Академии наук его проект освоения Арктики с помощью ледоколов 349
167. 27 февраля 1897 г.—Письмо преподавателя Морской академии Ф. Ф. Врангеля С. О. Макарову о решении Совета Географического общества обсудить вопрос об исследованиях русского Севера 351
168. 31 марта 1897 г.—Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву с представлением дополнительных расчетов мощности машины ледокола 352
169. 2 мая 1897 г.—Письмо Д. И. Менделеева С. О. Макарову о поддержке им идеи постройки ледокола для освоения Арктики 353
170. [Раньше 8 мая 1897 г.]—Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву по поводу обсуждения вопроса об исследовании Арктики при помощи ледоколов в Академии наук —
171. 22 мая 1897 г.—Письмо Д. И. Менделеева С. О. Макарову о желании министра финансов С. Ю. Витте обсудить с Макаровым вопрос о постройке ледокола 355
172. [После 29 мая 1897 г.]—Из записки С. О. Макарова С. Ю. Витте об использовании ледоколов для проводки судов к рекам Обь и Енисей и поддержания зимней навигации в Балтийском море —
173. 26 июня 1897 г.—Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву о содействии Д. И. Менделеева делу использования ледоколов и о своей командировке в Карское море 359
174. 28 июня 1897 г.—Письмо М. А. Рыкачева С. О. Макарову с советами по производству гидрологических наблюдений в Карском море 360
175. 17 июля 1897 г.—Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву в связи с отклонением Академией наук представленного Макаровым проекта исследования Арктики при помощи ледоколов —
176. 13—14 октября 1897 г.—Из дневника С. О. Макарова об одобрении С. Ю. Витте проекта постройки ледокола для плаваний в Арктике 362
177. 13 октября 1897 г.—Докладная записка С. О. Макарова С. Ю. Витте о составе комиссии для обсуждения вопроса о постройке мощного ледокола —
178. 10 января 1898 г.—Письмо С. О. Макарова товарищу министра финансов В. И. Ковалевскому о мерах по развитию судоходства и торговли по Северному морскому пути 364
179. 9 февраля 1898 г.—Из дневника С. О. Макарова о противодействии чиновников министерства финансов постройке и планам эксплуатации ледокола 365
180. 22 февраля 1898 г.—Письмо С. О. Макарова С. Ю. Витте о противодействии управляющего отделом торгового мореплавания министерства финансов А. Г. Конкевича постройке и планам эксплуатации ледокола 366
181. 17 апреля 1898 г.—Из дневника С. О. Макарова о совещании в Русском географическом обществе 368
182. 9 мая 1898 г.—Письмо С. О. Макарова Д. И. Менделееву о составлении совместной записки об исследовании Северного Ледовитого океана 369
183. 9 мая 1898 г.—Письмо Д. И. Менделеева С. О. Макарову об одобрении им докладной записки министру финансов об организации исследований в Арктике с помощью ледокола 370
184. 11 мая 1898 г.—Записка С. О. Макарова и Д. И. Менделеева С. Ю. Витте об исследовании Северного Ледовитого океана во время пробного плавания ледокола «Ермак» —

185. 19 сентября 1898 г.— Письмо С. О. Макарова П. П. Тыртову об испытании водонепроницаемости переборок ледокола «Ермак» и о необходимости производить пробу водонепроницаемости переборок до установки котлов и машин и при полном давлении воды 373
186. 18 октября 1898 г.— Из письма командира ледокола «Ермак» капитана 2 ранга М. П. Васильева С. О. Макарову об успешном спуске ледокола 374
187. 19 ноября 1898 г.— Письмо С. О. Макарова В. И. Ковалевскому об организации испытаний ледокола «Ермак» 375
188. 12 февраля 1899 г.— Письмо С. О. Макарова Д. И. Менделееву об испытании ледокола «Ермак» и о предполагаемом участии профессора В. В. Докучаева в пробных плаваниях ледокола в Арктику 377
189. 21 февраля — 4 марта 1899 г.— Из дневника С. О. Макарова о первом пробном рейсе ледокола «Ермак» из Ньюкастля в Кронштадт 378
190. 3 марта 1899 г.— Письмо Д. И. Менделеева в редакцию газеты «Новое время» по случаю прибытия ледокола «Ермак» в Кронштадт 381
191. 4 марта 1899 г.— Телеграмма С. О. Макарова П. П. Тыртову о приходе ледокола «Ермак» в Кронштадт —
192. 12 июля 1899 г.— Из отчета С. О. Макарова С. Ю. Витте о первом пробном плавании ледокола «Ермак» в Арктике и изменении его конструкции —
193. 19 августа 1899 г.— Из письма С. О. Макарова С. Ю. Витте о ледокольных качествах «Ермака», выявившихся во время второго пробного плавания во льдах 387
194. 29 августа 1899 г.— Письмо С. О. Макарова С. Ю. Витте о необходимых изменениях в конструкции ледокола «Ермак» 389
195. 6 сентября 1899 г.— Письмо С. О. Макарова вице-председателю Русского географического общества П. П. Семенову с просьбой оказать содействие в популяризации научных открытий, сделанных во время плавания ледокола «Ермак» 393
196. 15 сентября 1899 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. Ф. Врангелю о попытках комиссии Бирилева доказать невозможность дальнейших плаваний ледокола «Ермак» в Арктике 395
197. 29 сентября 1899 г.— Из письма С. О. Макарова Ф. Ф. Врангелю о причинах аварии ледокола «Ермак» 396
198. 2 октября 1899 г.— Письмо С. О. Макарова С. Ю. Витте о неправильных действиях комиссии Бирилева при осмотре ледокола «Ермак» 398
199. [Октябрь 1899 г.]— Из письма С. О. Макарова М. А. Рыкачеву о ремонте «Ермака» и своем участии в его проектировании и строительстве 401
200. 26 октября 1899 г.— Письмо С. О. Макарова П. П. Семенову с предложением обсудить результаты первых плаваний ледокола «Ермак» к Шпицбергену 402
201. 21 ноября 1899 г.— Письмо С. О. Макарова начальнику Главного морского штаба вице-адмиралу Ф. К. Авелану по поводу организации лекции «О влиянии ледоколов на военно-морские операции» —
202. 22 ноября 1899 г.— Статья из газеты «Россия» о помощи, оказанной ледоколом «Ермак» броненосцу береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» 403
203. 12 января 1900 г.— Письмо заведующего Опытным бассейном капитана А. Н. Крылова С. О. Макарову о подготовке испытания моделей «Ермака» и других кораблей в Опытном бассейне 405
204. 23 января 1900 г.— Письмо С. О. Макарова А. Н. Крылову

- о проведении опытов с моделью ледокола «Ермак» в Опытном бассейне 405
205. 24 января 1900 г.—Телеграмма Ф. К. Авелана М. П. Васильеву об оказании помощи рыбакам 407
206. 25 января 1900 г.—Радиограмма заведующего радиостанцией на Котке лейтенанта А. А. Реммерта председателю Морского технического комитета вице-адмиралу И. М. Дикову о выходе ледокола «Ермак» для спасения рыбаков —
207. 26 января 1900 г.—Телеграмма С. О. Макарова С. Ю. Витте об уходе ледокола «Ермак» на помощь рыбакам, унесенным на льдине в море —
208. 29 января 1900 г.—Из телеграммы С. О. Макарова А. Н. Крылову о приглашении профессора Н. Е. Жуковского принять участие в экспедиции на «Ермаке» 408
209. 1 февраля [1900 г.]—Письмо С. О. Макарова М. П. Васильеву об оценке деятельности ледокола «Ермак» в Балтийском море —
210. 14 марта 1900 г.—Письмо С. О. Макарова А. Н. Крылову с просьбой оказать помощь при обработке полученных во время плавания на «Ермаке» опытных данных о крепости льда 409
211. 6 апреля 1900 г.—Письмо С. О. Макарова С. Ю. Витте об изменении программы исследования Карского моря и Маточкина Шара 410
212. 8 апреля 1900 г.—Из письма С. О. Макарова А. Н. Крылову с предложением поместить в книге «Ермак» во льдах его отчет о наблюдениях за крепостью льда и его сопротивлением движению ледокола —
213. 16 апреля 1900 г.—Телеграмма контр-адмирала З. П. Рожественского, наблюдающего за работами по спасению броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», П. П. Тыртову о помощи «Ермака» броненосцу 411
214. 2 мая 1900 г.—Письмо С. О. Макарова председателю департамента промышленности и торговли Государственного совета адмиралу Н. М. Чихачеву об использовании ледокола «Ермак» после реконструкции его носовой части для плавания в полярных льдах 412
215. 8 июня 1900 г.—Поздравление французского Географического общества С. О. Макарову с достигнутыми успехами во время пробного плавания ледокола «Ермак» в Арктику 415
216. 3 декабря 1900 г.—Письмо председателя географического отделения Общества любителей естествознания, антропологии и этнографии при Московском университете Д. Н. Анучина С. О. Макарову с пожеланием дальнейших успехов в исследовании Арктики 416
217. 4 марта 1901 г.—Письмо С. О. Макарова С. Ю. Витте о дальнейшем использовании ледокола «Ермак» после реконструкции корпуса —
218. 5 апреля 1901 г.—Письмо С. О. Макарова П. П. Семенову о возможности планомерных научных исследований в Арктике при помощи ледоколов 419
219. 11 апреля 1901 г.—Письмо С. О. Макарова С. Ю. Витте о программе летнего плавания ледокола «Ермак» в 1901 г. 423
220. 23 апреля 1901 г.—Письмо С. О. Макарова Д. Н. Анучину о программе плавания ледокола «Ермак» в Арктике 425
221. 7 мая 1901 г.—Из дневника С. О. Макарова об ограничении Николаем II района полярных исследований ледокола «Ермак» —
222. 16 мая 1901 г.—Распоряжение С. О. Макарова М. П. Васильеву о подготовке ледокола «Ермак» к полярному плаванию 426
223. 10 июня 1901 г.—Письмо С. О. Макарова Николаю II о постройке специального ледокола для плавания в Ледовитом океане на случай вынужденной зимовки ледокола «Ермак» 427

224. [21 июля 1901 г.]— Телеграмма С. О. Макарова С. Ю. Витте о нахождении ледокола «Ермак» в сплошных льдах у Новой Земли 430
225. 22 июля 1901 г.— Письмо С. О. Макарова П. П. Тыртову об организации помощи затертому льдами ледоколу «Ермак» . . . 431
226. 27 июля 1901 г.— Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву о плавании ледокола «Ермак» от Тромсё до Земли Франца-Иосифа 434
227. 21 августа 1901 г.— Телеграмма С. О. Макарова П. П. Тыртову о возвращении ледокола «Ермак» из полярного плавания 435
228. 17 октября 1901 г.— Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву с мнением о решении передать ледокол «Ермак» в Комитет по портовым делам —
229. 13 ноября 1901 г.— Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву о возможности достигнуть Северного полюса с помощью ледоколов 436
230. 27 ноября 1901 г.— Адрес, полученный С. О. Макаровым от участников плавания на ледоколе «Ермак» 437
231. 24 декабря 1901 г.— Письмо С. О. Макарова Д. Н. Анучину о согласии на поездку в Москву для чтения лекций об исследовании Северного Ледовитого океана с помощью ледоколов . . —
232. 14 ноября 1902 г.— Письмо С. О. Макарова П. П. Семенову о назначенной в Географическом обществе лекции об исследовании Северного Ледовитого океана при помощи ледоколов . . 438
233. 5 декабря 1902 г.— Письмо С. О. Макарова П. П. Семенову об использовании при исследовании Северного Ледовитого океана ледокола «Ермак» 439
234. 29 декабря 1902 г.— Письмо С. О. Макарова П. П. Семенову о перспективах дальнейшего использования «Ермака» в полярных исследованиях 442
235. 2 января 1903 г.— Письмо С. О. Макарова Д. Н. Анучину с просьбой содействовать организации новой экспедиции в Арктику на ледоколе «Ермак» —
236. 2 января 1903 г.— Письмо С. О. Макарова М. А. Рыкачеву с предложением использовать ледокол «Ермак» для исследования Северного Ледовитого океана 443
237. 11 января 1903 г.— Письмо Д. Н. Анучина С. О. Макарову о поддержке им предложений Макарова о дальнейших исследованиях в Арктике с помощью ледокола «Ермак» 444
238. 11 марта 1903 г.— Письмо П. П. Семенова С. О. Макарову об отказе в поддержке Русским географическим обществом проекта организации новой экспедиции на «Ермаке» в Арктику 445
239. 16 марта 1903 г.— Письмо С. О. Макарова П. П. Семенову о полярных экспедициях ледокола «Ермак» и отношении к ним Русского географического общества и Академии наук 446

Раздел VI

С. О. МАКАРОВ — ГЛАВНЫЙ КОМАНДИР КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА

(1899—1904 гг.)

240. 8 января 1900 г.— Записка С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу П. П. Тыртову о постройке специального судна для гидрографических работ в Карском море и использовании его в Балтийском море 453
241. 8 января 1900 г.— Из письма С. О. Макарова начальнику Главного морского штаба вице-адмиралу Ф. К. Авелану об организации чтения лекций в Кронштадтском морском собрании 454

Приложение к документу № 241.	
Список тем и лекторов, намеченных комиссией по организации лекций в Кронштадтском морском собрании на заседании, состоявшемся 3 января 1900 г.	
242.	26 января 1900 г.— Телеграмма С. О. Макарова А. С. Попову с приветствием по поводу открытия радиотелеграфного сообщения между Коткой и Гогландом
243.	22 февраля 1900 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану о представлении записки по вопросу обороны Порт-Артура с суши
244.	Февраля 1900 г.— Письмо С. О. Макарова начальнику Балтийского судостроительного и механического завода старшему судостроителю К. К. Ратнику об усилении крепости водонепроницаемых переборок на вновь строящихся кораблях
245.	8 марта 1900 г.— Из записки С. О. Макарова об организации обороны крепости Порт-Артур
246.	10 марта 1900 г.— Докладная записка С. О. Макарова П. П. Тыртову о необходимости испытания водонепроницаемости переборок на эскадренном броненосце «Пересвет» и крейсере «Громобой»
247.	23 марта 1900 г.— Приказ С. О. Макарова о взвешивании новобранцев для контроля за их здоровьем
248.	29 марта 1900 г.— Приказ С. О. Макарова о переводе команд из казарм на корабли и о создании для них нормальных бытовых условий
249.	18 апреля 1900 г.— Письмо С. О. Макарова председателю Морского технического комитета вице-адмиралу И. М. Дикову о постройке безбронного военного судна
250.	7 мая 1900 г.— Письмо С. О. Макарова начальнику Главного управления кораблестроения и снабжений вице-адмиралу В. П. Верховскому о правах главного командира Кронштадтского порта
251.	28 мая 1900 г.— Рапорт С. О. Макарова П. П. Тыртову о порядке назначения заведующих миноносцами
252.	9 июня [1900 г.]— Письмо С. О. Макарова заведующему Опытным бассейном капитану А. Н. Крылову об испытаниях модели безбронного судна
253.	24 августа 1900 г.— Докладная записка С. О. Макарова П. П. Тыртову о необходимости испытания водонепроницаемости переборок на кораблях, уходящих в дальнее плавание
254.	24 августа 1900 г.— Рапорт С. О. Макарова в Главный морской штаб о необходимости изменения порядка назначения офицеров на должность заведующего миноносцами
255.	19 октября 1900 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану с предложением создать комиссию по выработке положения об улучшении на кораблях бытовых условий для матросов
256.	12 января [1901 г.]— Письмо С. О. Макарова А. Н. Крылову об испытаниях крейсера «Светлана» и необходимости исследования зависимости скорости хода торпед от их формы
257.	3 февраля 1901 г.— Рапорт С. О. Макарова П. П. Тыртову о мерах по сбережению миноносцев
258.	9 марта 1901 г.— Приказ С. О. Макарова о назначении лейтенанта К. Ф. Шульца в помощь А. С. Попову для оборудования радиоустановок на судах флота
259.	1 мая 1901 г.— Из приказа С. О. Макарова об улучшенном способе варки щей
260.	5 октября 1901 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану об улучшении на кораблях бытовых условий для матросов
261.	2 декабря 1901 г.— Письмо С. О. Макарова А. Н. Крылову с просьбой прочесть в Кронштадтском морском собрании лекцию о сопротивлении жидкостей движению тел

262. 27 января 1902 г.— Письмо С. О. Макарова директору Главной физической обсерватории генерал-майору М. А. Рыкачеву о причинах наводнения в Кронштадте 479
263. 23 июня 1902 г.— Телеграмма С. О. Макарова вр. и. д. главного командира Кронштадтского порта вице-адмиралу П. П. Андрееву в связи со столетием со дня рождения Нахимова 480
264. 30 июня 1902 г.— Докладная записка С. О. Макарова адмиралу П. П. Тыртову о приоритете А. С. Попова в изобретении радио и о необходимости оснащения русского флота радиоустановками —
265. 21 июля 1902 г.— Приказ С. О. Макарова о принятии необходимых мер предосторожности для предотвращения несчастных случаев с матросами 482
266. 30 июля 1902 г.— Сообщение газеты «Русские ведомости» о разработке С. О. Макаровым проекта новой организации радиододела во флоте 483
267. 28 сентября 1902 г.— Письмо С. О. Макарова председателю Морского технического комитета вице-адмиралу Ф. В. Дубасову о разработке им приборов управления артиллерийским огнем и о значении залповой стрельбы —
268. 13 октября 1902 г.— Рапорт С. О. Макарова П. П. Тыртову о необходимости коренных преобразований в деле строительства и содержания миноносцев 485
269. 30 октября 1902 г.— Письмо С. О. Макарова неизвестному адресату о гидрологии залива Кара-Богаз-Гол и течениях в проливе, соединяющем его с Каспийским морем 486
270. 1 ноября 1902 г.— Докладная записка С. О. Макарова П. П. Тыртову об отсутствии боевого комплекта боеприпасов в Кронштадтском порту 487
271. 11 ноября 1902 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану о представлении им записки о 20-летней программе кораблестроения 489
272. [11 ноября 1902 г.]— Из записки С. О. Макарова о программе судостроения на 1903—1923 гг. 490
Приложение к документу № 272.
Разделение флотов по типам 525
273. 2 января 1903 г.— Докладная записка С. О. Макарова П. П. Тыртову об отсутствии в Кронштадтском порту необходимого запаса боевого снаряжения на случай военных действий 526
274. 16 января 1903 г.— Записка С. О. Макарова о недостатках в боевой организации Балтийского флота, принципах комплектования флота личным составом и его обучения в связи с проектом 20-летней программы судостроения 528
275. 23 февраля 1903 г.— Из отношения С. О. Макарова в Главный морской штаб об учреждении в штабе Кронштадтского порта должности помощника начальника порта по мобилизационным вопросам 534
276. 22 марта 1903 г.— Приказ С. О. Макарова о наложении взыскания на офицера за самоуправство по отношению к рабочему 536
277. 20 апреля 1903 г.— Письмо С. О. Макарова главному инспектору кораблестроения Н. Е. Кутейникову о составлении им проекта броненосца в 9000 тонн —
278. 8 мая 1903 г.— Письмо С. О. Макарова подполковнику А. Н. Крылову об улучшении мореходных качеств боевых кораблей 537
279. 11 мая 1903 г.— Письмо С. О. Макарова А. Н. Крылову о мореходных качествах боевых кораблей —
280. 17 мая 1903 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. В. Дубасову о способе установки на кораблях приборов управления артиллерийским огнем 538

281.	24 мая 1903 г.—Письмо С. О. Макарова и. д. начальника Главного морского штаба контр-адмиралу З. П. Рожественскому об учреждении в штабе Кронштадтского порта мобилизационного стола	539
282.	9 июля 1903 г.—Письмо С. О. Макарова З. П. Рожественскому об организации и функциях оперативного отделения при штабе Кронштадтского порта	540
	Приложение к документу № 282. Перечень вопросов, подлежащих ведению оперативного отделения штаба Кронштадтского порта	542
283.	20 августа 1903 г.—Письмо С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу Ф. К. Авелану о предложенных им способах быстрой разводки паров	544
284.	15 сентября 1903 г.—Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану по поводу своего предложения об ускорении разводки пара в цилиндрических котлах	546
285.	18 сентября 1903 г.—Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану об улучшении качества постройки миноносцев, о причинах частых повреждений машин на кораблях русского флота и мерах по их устранению	547
286.	30 октября 1903 г.—Рапорт С. О. Макарова Ф. К. Авелану с предложением произвести испытание прибора для подогревания и очищения воды для паровых котлов и возобновить обсуждение вопроса о введении вспомогательных механизмов	552
287.	17 ноября 1903 г.—Приказ С. О. Макарова об ознаменовании 50-летия Синопского боя	553
288.	13 декабря 1903 г.—Приказ С. О. Макарова о назначении комиссии для представления к награждению лучших коков и хлебопеков	—
289.	[1903 г.]—Из проекта записки С. О. Макарова о неопределенности служебного положения главного командира Кронштадтского порта	554

Раздел седьмой

КОМАНДОВАНИЕ ФЛОТОМ В ТИХОМ ОКЕАНЕ ВО ВРЕМЯ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ 1904—1905 гг. (Февраль — март 1904 г.)

290.	26 января 1904 г.—Письмо С. О. Макарова управляющему Морским министерством вице-адмиралу Ф. К. Авелану с предупреждением об опасности стоянки флота на внешнем рейде Порт-Артура	557
291.	1 февраля 1904 г.—Вопросы, поднятые С. О. Макаровым на совещании в Морском министерстве	559
292.	2 февраля [1904 г.]—Письмо С. О. Макарова директору Главной физической обсерватории генерал-лейтенанту М. А. Рыкачеву с просьбой об опубликовании Академией наук результатов его исследований в Лаперузовом проливе	561
293.	2 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова с выражением благодарности сослуживцам в связи с отбытием на Дальний Восток	562
294.	5 февраля 1904 г.—Телеграмма генерал-адмирала в. кн. Алексея Александровича наместнику и главнокомандующему на Дальнем Востоке адмиралу Е. И. Алексею о назначении С. О. Макарова командующим флотом в Тихом океане	563
295.	5 февраля 1904 г.—Приказ и. д. главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала А. К. Сиденснера с объявлением письма С. О. Макарова о работе инженеров морской	

- строительной части и чиновников штаба Кронштадтского порта 564
296. 5 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану о предполагаемой постановке мин японцами в Печилийском заливе —
297. 5 февраля 1904 г.— Из письма С. О. Макарова и. д. начальника Главного морского штаба контр-адмиралу З. П. Рождественскому о необходимости присылки в Порт-Артур японских газет и о моральном значении прибытия подкрепления для Порт-Артурской эскадры 565
298. 6 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану об усилении Порт-Артурской эскадры отрядом кораблей под командой контр-адмирала А. А. Вирениуса 566
299. 6 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану об отправке миноносцев на Дальний Восток по железной дороге 567
300. 6 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану о срочном заказе 40 миноносцев и отправке их на Дальний Восток по железной дороге 568
301. 7 февраля 1904 г.— Телеграмма С. О. Макарова Ф. К. Авелану об отправке в Порт-Артур воздушных змеев 570
302. 7 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану об игнорировании японцами нейтралитета Кореи —
303. 8 февраля 1904 г.— Из письма С. О. Макарова Ф. К. Авелану о минировании подступов к некоторым японским портам 571
304. 9 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану по поводу нарушения японцами международного права 573
305. 11 февраля 1904 г.— Телеграмма С. О. Макарова З. П. Рождественскому о высылке его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики» в Порт-Артур 574
306. 11 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану о необходимости усовершенствований на крейсерах типа «Жемчуг» —
307. 11 февраля 1904 г.— Письмо С. О. Макарова З. П. Рождественскому о недостатках проекта новой двухфлажной сигнальной книги 576
308. 22 февраля 1904 г.— Телеграмма С. О. Макарова Ф. К. Авелану о необходимости иметь на судах флота радиостанции с увеличенной дальностью действия 577
309. 24 февраля 1904 г.— Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексею о прибытии в Порт-Артур и вступлении в командование флотом —
310. 25 февраля 1904 г.— Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексею о назначении офицеров в Штаб командующего флотом в Тихом океане —
311. 25 февраля 1904 г.— Приказ С. О. Макарова с объявлением телеграммы Ф. К. Авелана о награждении личного состава крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» 578
312. 25 февраля 1904 г.— Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексею о заграждении входа в Порт-Артурскую бухту и о назначении контр-адмирала К. П. Иессена начальником Владивостокского отряда крейсеров 579
313. 25 февраля 1904 г.— Инструкция С. О. Макарова начальнику Владивостокского отряда крейсеров контр-адмиралу К. П. Иессену о задачах отряда —
314. 26 февраля 1904 г.— Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексею о боевых действиях кораблей Порт-Артурской эскадры и гибели миноносца «Стерегущий» 582
315. 27 февраля 1904 г.— Рапорт С. О. Макарова Е. И. Алексею о состоянии Порт-Артурской эскадры и недостаточной подготовленности ее к боевым действиям 583

316.	27 февраля 1904 г.—Рапорт С. О. Макарова Е. И. Алексееву о необходимости усиления вооружения южного фаса Порт-Артурской крепости	586
317.	29 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о рассылке и хранении секретных приказов	587
318.	29 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова с воспрещением разглашения сведений военного характера в частной переписке	—
319.	29 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова об окраске кораблей с целью маскировки	588
320.	29 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о боевом порядке миноносцев для атаки	589
321.	29 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова по поводу его довольствия на кораблях	—
322.	29 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о средствах борьбы с японскими подводными лодками	590
323.	29 февраля 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о выдаче командам денег за экономно продовольствия	—
324.	29 февраля 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о минировании подступов к Квантунскому полуострову	591
325.	1 марта 1904 г.—Служебная записка С. О. Макарова командиру крепости Порт-Артур генерал-лейтенанту А. М. Стеселю об организации наблюдения за появлением японских подводных лодок	592
326.	2 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о дополнениях к сигнальной книге	—
327.	2 марта 1904 г.—Из приказа С. О. Макарова о награждении матросов, отличившихся в ночном бою с японскими миноносцами	593
328.	2 марта 1904 г.—Циркуляр Штаба командующего флотом в Тихом океане о производстве учебных торпедных стрельб	594
329.	2 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о появлении у Порт-Артура японской подводной лодки	595
330.	3 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением правил ввода на внутренний рейд и Восточный бассейн кораблей эскадры	—
331.	4 марта 1904 г.—Предписание С. О. Макарова К. П. Иессену о плане действий Владивостокского отряда крейсеров	597
332.	4 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о порядке входа миноносцев на внутренний рейд ночью	598
333.	4 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова с объявлением инструкции для похода и боя	599
334.	4 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о предоставлении англичанами порта Вэйхайвэй для стоянки кораблей и других надобностей японского флота	607
335.	4 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву об его намерении произвести минные постановки на подходах к корейским портам	608
336.	4 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву об обороне Инкоу	—
337.	5 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о предполагаемом месте высадки японского десанта	—
338.	5 марта 1904 г.—Рапорт С. О. Макарова Е. И. Алексееву об обеспечении Порт-Артура каменным углем	609
339.	6 марта 1904 г.—Циркуляр Штаба командующего флотом в Тихом океане о потерях японского флота в морском сражении 27 января 1904 г.	—
340.	7 марта 1904 г.—Из приказа С. О. Макарова об использовании радиотелеграфа в целях разведки	610
341.	7 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о действиях кораблей эскадры при обнаружении неприятеля	611

342.	8 марта 1904 г.—Из приказа С. О. Макарова о шифровке сигналов	612
343.	9 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о значении буквенных сигналов при радиотелеграфировании	—
344.	9 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву об отражении ночной атаки неприятельских миноносцев и о бомбардировке японцами Порт-Артура	613
345.	10 марта 1904 г.—Отношение Штаба командующего флотом в Тихом океане в штаб крепости Порт-Артур о минных заграждениях, выставленных флотом у берегов Квантунского полуострова	614
346.	10 марта 1904 г.—Докладная записка начальника сухопутного фронта крепости Порт-Артур генерал-майора Р. И. Кондратенко А. М. Стесселю о минировании прибрежных бухт в районе крепости	—
347.	11 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Ф. К. Авелану о необходимости упорядочить доставку продовольствия на Дальний Восток	615
348.	11 марта 1904 г.—Циркуляр Штаба командующего флотом в Тихом океане об употреблении командами в пищу свежего мяса	—
349.	12 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова в. кн. Алексею Александровичу о необходимости стрельбы по неприятельским кораблям фугасными и бронебойными снарядами и об увеличении предельной дальности стрельбы	616
350.	12 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о необходимости присылки миноносцев в Порт-Артур по железной дороге в разобранном виде	—
351.	13 марта 1904 г.—Рапорт С. О. Макарова Е. И. Алексееву о захвате японского буксирного парохода «Ханьен-Мару»	617
352.	13 марта 1904 г.—Телеграмма Ф. К. Авелана С. О. Макарову с заключением Главного артиллерийского управления о нецелесообразности увеличения предельной дистанции стрельбы для артиллерии	—
353.	14 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву об отражении попытки японцев заградить вход в Порт-Артур	618
354.	14 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о результатах допроса пленных японцев с парохода «Ханьен-Мару»	619
355.	14 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о захвате японских брандеров	620
356.	15 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова об уклонении от подводных лодок противника	—
357.	15 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о боевой готовности кораблей эскадры	621
358.	15 марта 1904 г.—Телеграмма высшего командования Порт-Артура Ф. К. Авелану о неправильном решении Главного артиллерийского управления относительно предельной дальности огня крепостной и корабельной артиллерии	—
359.	15 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Ф. К. Авелану с требованием снабдить Порт-Артур боеприпасами	622
360.	15 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву с просьбой объявить, что Порт-Артур и Владивосток не блокируются японцами	623
361.	15 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву об обеспечении Порт-Артура мясом	—
362.	16 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о присылке в Порт-Артур подводной лодки, построенной на Балтийском заводе	624

363. 17 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о награждении личного состава эскадренных броненосцев «Ретвизан» и «Победа» за отличную организацию стрельбы по невидимой цели 624
364. 17 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о возможности перевозки миноносцев по железной дороге 625
365. 18 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова об организации артиллерийского огня эскадры при приближении японских кораблей 626
366. 18 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Ф. К. Авелану о необходимости издания его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики» 629
367. 19 марта 1904 г.—Рапорт С. О. Макарова Е. И. Алексееву о столкновении эскадренных броненосцев «Пересвет» и «Севастополь» —
368. 25 марта 1904 г.—Приказ С. О. Макарова о мерах по сохранению здоровья матросов 632
369. 25 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о создании противоминной обороны у Порт-Артура 633
370. 25 марта 1904 г.—Отношение С. О. Макарова Р. И. Кондратенко об установке и приведении в действие минного заграждения на рейде Порт-Артур —
371. 25 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о нежелательности присутствия судов, зафрахтованных иностранными корреспондентами, вблизи Порт-Артура 634
372. 26 марта 1904 г.—Письмо С. О. Макарова Ф. К. Авелану о снабжении Порт-Артура каменным углем 635
373. 26 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Ф. К. Авелану о противодействии, оказываемом ему Е. И. Алексеевым в назначении командиров кораблей 636
374. 26 марта 1904 г.—Из циркуляра Штаба командующего флотом в Тихом океане об организации медицинской помощи командам миноносцев —
375. 29 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о срочной доставке грузов для флота в Порт-Артур 637
376. 30 марта 1904 г.—Телеграмма С. О. Макарова Е. И. Алексееву о выходе Порт-Артурской эскадры в море —
377. 31 марта 1904 г.—Телеграмма младшего флагмана флота в Тихом океане контр-адмирала П. П. Ухтомского Е. И. Алексееву о гибели эскадренного броненосца «Петропавловск» 638
378. 31 марта 1904 г.—Телеграмма Е. И. Алексева Николаю II о гибели С. О. Макарова 639
379. 1904 г.—Из записок офицера крейсера «Аскольд» мичмана В. И. Медведева о деятельности С. О. Макарова в Порт-Артуре —
380. [1904 г.]—Из записок офицера эскадренного броненосца «Пересвет» лейтенанта М. М. Римского-Корсакова о деятельности С. О. Макарова в Порт-Артуре 643
381. [1904 г.]—Из записок командира миноносца «Расторопный» лейтенанта В. И. Лепко о деятельности С. О. Макарова в Порт-Артуре 646
382. [1904 г.]—Из записок офицера эскадренного броненосца «Севастополь» лейтенанта В. Н. Черкасова о деятельности С. О. Макарова в Порт-Артуре 649
383. 31 марта 1904 г.—Из дневника офицера эскадренного броненосца «Полтава» мичмана И. И. Ренгартена о гибели «Петропавловска» и С. О. Макарова 652
384. [После 1905 г.]—Из воспоминаний бывшего командира эскадренного броненосца «Ретвизан» контр-адмирала Э. Н. Щен-

	сновича о причинах гибели, «Петропавловска» и о деятельности С. О. Макарова в Порт-Артуре	655
385.	[После 1905 г.]—Из записок офицера эскадренного броненосца «Полтава» капитана 2 ранга С. И. Лутовина о деятельности С. О. Макарова в Порт-Артуре	663
386.	[1906 г.]—Из воспоминаний офицера эскадренного броненосца «Пересвет» лейтенанта С. Н. Тимирева о деятельности С. О. Макарова в Порт-Артуре	669





СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение	V
От составителей	XLII
Раздел I. С. О. Макаров — младший флагман Балтийского флота (1890—1891 гг.)	1
Раздел II. С. О. Макаров — главный инспектор морской артиллерии (1891—1894 гг.). Его деятельность в области артиллерии (1891—1904 гг.)	41
Раздел III. Командование эскадрой в Средиземном море и в составе соединенных эскадр в Тихом океане (1894—1895 гг.)	147
Раздел IV. С. О. Макаров — старший флагман Балтийского флота (1896—1899 гг.)	231
Раздел V. С. О. Макаров и проблема изучения Арктики (1897—1903 гг.)	343
Раздел VI. С. О. Макаров — главный командир Кронштадтского порта (1899—1904 гг.)	451
Раздел VII. Командование флотом в Тихом океане во время русско-японской войны 1904—1905 гг. (февраль—март 1904 г.)	555
Приложения:	
Краткий терминологический словарь	675
Комментарии	681
Перечень использованных источников	702
Список сокращений	704
Библиография	705
Указатель имен	729
Указатель географических наименований	748
Указатель названий кораблей	756
Перечень документов, опубликованных в Сборнике	761

С. О. Макаров, т. II. Документы

Редактор *В. С. Аупач*

Технический редактор *Е. Н. Слепцова*

Корректор *А. П. Панченко*

Сдано в набор 17.11.58, Г-62032. Подписано к печати 6.1.60
Формат бумаги $60 \times 92^{3/4}$ — $51^{3/4}$ печ. л. — 51,75 усл. печ. л. 55,691 уч.-изд. л.

Военное издательство Министерства обороны Союза ССР

Москва, К-9, Тверской бульвар, 18

Изд. № 7/4/659 Зак. 2496

2-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР

Ленинград, Д-65, Дворцовая пл., 10

Цена 29 р. 85 к.



C.O.
МАКАРОВ

C.O. МАКАРОВ

ДОКУМЕНТЫ



