**Выдающийся русский флотоводец С.О. Макаров**

Вице-адмирал Ю.А. Пантелеев

Имя вице-адмирала Степана Осиповича Макарова неразрывно связано с историей развития русского флота. С.О.Макаров был наиболее талантливым представителем русского военно-морского флота второй половины XIX и начала XXв. Его боевая деятельность и теоретические работы в области военно-морского дела оказали значительное влияние на развитие отечественной и зарубежной военно-морской мысли.

С.О.Макаров родился 27декабря 1848г. в г.Николаеве, в семье прапорщика. В 1858г. отец Макарова переехал со своей семьей в Николаевск-на-Амуре. В том же году его 10-летний сын был принят в низшее отделение Николаевского морского училища, которое готовило офицеров корпуса флотских штурманов; хорошими способностями и исключительно примерным поведением юный Макаров обратил на себя внимание своих прямых начальников и преподавателей. С 1861г. он, еще будучи кадетом, начал плавание на военных кораблях Сибирской флотилии, а затем на кораблях эскадры Тихого океана - клипере "Абрек" и корвете "Богатырь". Это была первая морская школа Макарова, оказавшая большое влияние на формирование его личности.

В 1865г. Макаров, отлично выдержав выпускные экзамены в училище, получил назначение на пароход "Америка". Прежде чем стать офицером, после окончания училища он в течение четырех лет прошел трудную службу гардемарина, плавая на различных военных кораблях. И только в 1869г., служа на фрегате "Дмитрий Донской", Макаров был произведен в мичманы - первый офицерский чин.

Мичман Макаров начал офицерскую службу на броненосной лодке "Русалка" в составе эскадры выдающегося русского [адмирала Г.И.Бутакова](file:///C:\www\doc2html\work\bestreferat-9076-13907031841171\input\refскачанноеnavyb-butakov.htm). В одном из походов этот корабль получил в шхерах пробоину от удара о скалу. Сравнительно небольшая авария едва не привела к гибели корабля из-за отсутствия нужных водоотливных средств и должной организации борьбы за живучесть корабля. Макаров сразу обратил внимание на несоответствие возможностей корабля бороться с авариями, в частности, с пробоинами в корпусе его боевой мощи. Макаров изучил причины аварий ряда других кораблей, как отечественных, так и иностранных, произвел сам нужные расчеты и результаты своего исследования опубликовал в 1870г. в журнале "Морской сборник", где высказал ряд ценных предложений по созданию системы непотопляемости судов, предложил ряд новых технических устройств, в том числе и специальный пластырь для заделки пробоин ("макаровский пластырь").

Адмирал Бутаков поддержал разумные предложения молодого мичмана и оценил их значение для флота. "Часть предложений Макарова, - пишет академик Крылов, - была принята и осуществлена, но самое важное из них - выравнивание корабля затоплением неповрежденных отделений - показалось Морскому техническому комитету столь великой ересью, что понадобилось 35лет, гибель Макарова, Цусима..., чтобы убедить в справедливости, практической важности и осуществимости идей 22-летнего мичмана Макарова".

Своими изысканиями Макаров впервые в истории положил начало научному обоснованию и практической организации борьбы за живучесть корабля, которые в дальнейшем были развиты великим русским кораблестроителем [академиком А.Н.Крыловым](file:///C:\www\doc2html\work\bestreferat-9076-13907031841171\input\refскачанноеnavyb-krylov.htm). Вскоре эти идеи Макарова проникли за границу и были использованы в английском и других флотах.

В 1872г. адмирал Попов, под начальством которого Макаров совершал свои первые плавания, разрабатывал проекты кораблей. К тому времени о работах Макарова стало известно в Петербурге. Адмирал Попов вызвал Макарова, теперь уже лейтенанта, в свое распоряжение. Макаров был привлечен к дальнейшей разработке вопросов непотопляемости кораблей и, проработав под руководством адмирала Попова четыре года, проявил себя талантливым новатором.

За этот период лейтенант Макаров внес ряд ценных предложений по обеспечению непотопляемости кораблей, сам следил за их реализацией, учил личный состав кораблей использованию средств борьбы за живучесть корабля, читал лекции, писал статьи в журналы. "Надо, чтобы люди видели, что такое пробоина, как вода бьет через плохо закрытые двери, почему необходимо должным образом задраивать горловины и пр. До сих пор мы учим трюмному делу рассказом; пора, однако, начать учить показом", - писал Макаров. Несколько аварий, происшедших в те годы, подтвердили правильность идей и конкретных предложений Макарова. Но все это не могло преодолеть духа рутины и косности высшего руководства флотом, привыкшего преклоняться перед заморскими авторитетами и принижать заслуги отечественных ученых, новаторов и изобретателей.

С начала русско-турецкой войны 1877-1878гг. энергия, изобретательность и настойчивость Макарова нашли новое применение. Как известно, в силу Парижского трактата 1856г., Россия была лишена права иметь в Черном море боевой флот, и хотя этот трактат и был в 1871г. аннулирован, все же создать к началу русско-турецкой войны сильный военный флот на Черном море Россия не успела и, кроме плавучих батарей, деревянных корветов и нескольких шхун, ничего там не имела. Турция же к этому времени располагала большим флотом с сильной артиллерией. На Черном море она могла использовать 15броненосцев, 5винтовых фрегатов, 13винтовых корветов, 8мониторов, 7бронированных канонерских лодок и большое число мелких судов.

Соотношение сил на Черном море было далеко не в пользу России. Нужно было при малочисленности морских сил найти эффективные методы борьбы с сильным флотом Турции. Решение этой проблемы было найдено Макаровым. Он предложил использовать быстроходные пароходы, снабженные подъемными минными катерами, которые можно быстро опускать на воду в районе обнаружения противника, после чего катера, под покровом темноты, могли бы самостоятельно атаковать неприятельские корабли шестовыми или буксирными минами. После атаки катера должны были отходить к пароходу, их поднимали на палубу, и пароход быстро уходил. Был предложен и конкретный план действий против турецкого флота.

Однако, несмотря на очевидную важность предложения Макарова, которое он с чрезвычайной настойчивостью защищал, ему пришлось выдержать упорную борьбу с чиновниками морского министерства, прежде чем проект был утвержден. После его утверждения Макаров в декабре 1876г. был назначен командиром парохода "Константин" и с присущей ему энергией быстро вооружил пароход артиллерией и четырьмя минными катерами. В процессе вооружения корабля Макаров осуществил ряд новых технических предложений и разработал тактические основы использования минного оружия.

После объявления войны Макаров, добившись "высочайшего" разрешения из Петербурга, получил возможность выйти в море для осуществления своего плана. Боевые успехи пришли к Макарову не сразу. Первая атака, проведенная 30апреля 1877г. на батумском рейде, оказалась неудачной. Хорошо подведенная к турецкому сторожевому судну мина из-за неисправности запала не взорвалась. Зато новая атака, проведенная 29мая в устье Дуная, принесла серьезный успех - был подорван турецкий сторожевой корабль "Иджалие". Не менее блестящей была атака катерами турецкого броненосца на сухумском рейде 12августа; броненосец "АссариШевкет" получил от взрыва трех мин пробоину и ряд других повреждений, сел на грунт и затем с трудом был доставлен турками в Батум.

Кроме того, в результате минных атак, проведенных Макаровым во время крейсерства парохода "Константин" у анатолийских и кавказских берегов, было сожжено большое число торговых судов. Активные действия Макарова и его катеров против боевых и торговых судов вызвали тревогу у противника. Турки уже не рисковали оставаться у русских берегов на ночь, хотя их флот и был все еще сильнее русского. Геройские действия, инициатива и энергия Макарова получили всеобщее признание. В сентябре 1877г. Макаров был произведен в капитан-лейтенанты, а через три месяца - в капитаны 2ранга.

В декабре 1877г. и в январе 1878г. под руководством и при личном участии Макарова были впервые использованы в боевых действиях против турецких кораблей в Батуме самодвижущиеся мины. Только подписание перемирия ограничило возможности дальнейшей активизации боевого использования этих новых видов оружия. Но и то, что было достигнуто, характеризовало Макарова как талантливого офицера.

Заслуги Макарова в русско-турецкой войне заключаются прежде всего во введении новых приемов морского боя. Предложенная им идея возимых на быстроходном пароходе минных катеров впервые была осуществлена в русском флоте. Пароход "Константин" явился прообразом плавучих баз торпедных катеров и малых подводных лодок. Макаров первый использовал мину как грозное наступательное оружие. Он наметил правильные пути развития минной тактики, проведения атаки в темное время несколькими катерами, повышения скорости и мореходности катеров. Впервые в мире в русском флоте была испытана в боевых условиях самодвижущаяся мина. Все это создавало предпосылки к дальнейшему развитию минных катеров, которые явились предшественниками современных торпедных катеров, а также эскадренных миноносцев.

После окончания русско-турецкой войны научные искания Макарова приняли еще более широкий размах. Получив назначение на должность командира парохода "Тамань", стоявшего в Константинополе в распоряжении русского посла, Макаров по своей инициативе занялся работой по исследованию течений в Босфоре. Построив по своим чертежам ряд необходимых ему приборов, он провел большую исследовательскую работу и после обработки всех наблюдений написал научный труд "Об обмене вод Черного и Средиземного морей". Труд этот имел большое научное и военное значение, ибо он доказывал возможность использования подводного оружия (в то время мин, а позднее и подводных лодок). Указанный выше труд получил премию Академии Наук. До Макарова ни русские, ни иностранцы не знали о существовании обратного подводного течения из Средиземного моря в Черное, - об этом ходило лишь поверье среди местных жителей. Заслуга Макарова не только в том, что он доказал наличие такого подводного течения, но и объяснил причину данного явления, определил скорость течения на разных глубинах, температуру и плотность воды.

Вся служебная деятельность Макарова во флоте была неразрывно связана с его научной работой. Он не оставлял ее даже плавая в Балтике в должностях флаг-капитана шхерного отряда, флаг-капитана командующего практической эскадрой, командира броненосного фрегата "Пожарский", а затем командира корвета "Витязь", совершившего кругосветное плавание. Оригинальные, смелые предложения Макарова, внесенные им за этот период, охватывали самые разнообразные отрасли морского дела. Он занимался разработкой проекта мелководных судов для плавания по Аральскому морю и рекам Амударья и Сырдарья. Им был предложен метод ускоренного подъема паров на кораблях шхерного отряда, позволявший давать ход не через несколько часов, как было до того, а через 7,5минут. В 1883г. Макаров принимал участие в организации первой в истории парового флота перевозки на Балтике с учебными целями целой дивизии на военных судах. Эта перевозка дала основания для расчета десантов. На основе этого опыта Макаров разработал большое число приспособлений для подъема тяжестей и лошадей, а также для буксировки ботов и пр., составил детально разработанную в техническом отношении спецификацию шлюп-балок для разных кораблей. Командуя в 1885г. корветом "Витязь", Макаров сумел сочетать выполнение военных задач с большой и важной научной работой.

"Витязь" посетил ряд портов Европы, Америки и Японии и 8июня 1887г. пришел во Владивосток. Проплавав 1887-1888гг. в водах Тихого океана, корвет 20мая 1889г. вернулся в Кронштадт. Все плавание продолжалось 993дня. За это время корвет прошел 33412миль под парами и 25856под парусами. За время плавания были проведены ценнейшие гидрологические наблюдения над температурой и удельным весом воды, над течениями и грунтами. Вместе с тем Макаров внес много усовершенствований в использование оружия, в организацию службы на корабле и т.д. В итоге своего плавания Макаров представил "Замечания командира корвета флигель-адъютанта Макарова по всем частям, по окончании кругосветного плавания 1886-1889гг.". В этой работе были отражены самые разнообразные вопросы судовой жизни: она включала предложения о введении нумерации орудий, котлов, отсеков, шпангоутов; о постановке мин и стрельбе самоходными минами; о быстрой разводке паров; о приготовлении корабля к бою; по вопросам непотопляемости. По возвращении из кругосветного плавания Макаров написал новый капитальный труд - "Витязь" и "Тихий океан", удостоенный также премии Академии Наук и золотой медали Географического общества.

В 1890г. Макаров одновременно с производством в контр-адмиралы был назначен младшим флагманом Балтийского флота, а затем исполнял должность главного инспектора морской артиллерии. Хотя это была чисто административная, техническая должность, Макаров быстро освоился с новой для себя береговой обстановкой. Вскоре работа Макарова на посту главного инспектора морской артиллерии увенчалась успехом и принесла ему широкую известность как артиллеристу. Он изобрел для бронебойных снарядов названные его именем "макаровские колпаки" из мягкой стали, намного увеличившие пробивную силу снарядов. Секрет этого важного изобретения не был сохранен, и "макаровские колпаки" очень скоро появились во всех иностранных флотах и составляют принадлежность бронебойного снаряда по сей день. Никакого патента на свое изобретение Макаров не взял. Кроме "колпаков", он разработал правила снаряжения, окраски и хранения боевого запаса. Разрешение всех этих технических вопросов в те дни имело весьма большое значение.

В ноябре 1894г. Макаров был назначен командующим эскадрой Средиземного моря, стоявшей в Пирее, но в связи с ухудшением отношений с Японией эскадра была направлена на Дальний Восток, пришла в Нагасаки и, соединившись с отрядом кораблей Тихого океана, поступила в подчинение вице-адмирала Тыртова.

Эскадра Макарова прибыла на Дальний Восток в самый критический период переговоров с Японией. Царское правительство, опасаясь усиления Японии на Востоке, направило туда свой флот, чтобы оказать влияние на дипломатические переговоры с Японией и Китаем. То же сделали Англия и Германия.

Никакого боевого устава или разработанных тактических положений о ведении морского боя в те дни на флоте не было. Перед командующим соединенными морскими силами на Тихом океане встал вопрос, как вести морской бой? И несмотря на то, что Тыртов был по положению старше Макарова, он, не задумываясь, поручил Макарову написать приказ о том, как надлежит приготовлять корабли к бою и как вести бой. Составленный Макаровым приказ №21 содержал исчерпывающие указания по существу вопроса и был подписан вице-адмиралом Тыртовым без изменений.

Выполнение этого задания навело Макарова на мысль, что во флоте совершенно не разработана тактика морского боя. С присущей ему энергией он написал работу "Рассуждения по вопросам морской тактики", которая после ее издания была переведена и опубликована за рубежом.

К 1896г. напряженная военно-политическая обстановка на Дальнем Востоке разрядилась. Соединенные эскадры были расформированы, создана была одна эскадра Тихого океана, и Макаров возвратился в Кронштадт, где был назначен старшим флагманом 1-й флотской дивизии.

К этому периоду относится осуществление Макаровым идеи постройки мощного ледокола "Ермак". До этого ни в России, ни в других странах мощных ледоколов не было. Макаров разработал проект ледокола и, добившись его постройки, создал самый мощный в мире ледокол, обеспечив и в этой области приоритет русской научной мысли. Но осуществить это Макарову было не так просто.

Идея покорения полярных льдов мощным ледоколом с целью достижения Северного полюса, освобождения берега и устья рек Сибири от вечных льдов, с целью дать доступ к рекам дешевым и коротким путем, зародилась у Макарова еще в 1892г. в период организации Нансеном своей экспедиции на Северный полюс. Макаров не был согласен с планом Нансена и стремился найти решение задачи иным путем, но, загруженный другими делами, заняться этим вопросом вплотную смог лишь в 1897г.

Макаров предполагал достигнуть Северного полюса на мощном ледоколе, в то время как все иностранные исследователи пытались решить эту задачу, используя естественный дрейф льдов и течения в Арктике. Из всех идей, предлагавшихся Макаровым, идея постройки ледокола вызвала, пожалуй, наибольшее противодействие самых различных . руководящих кругов царской России как военных, так и финансовых, а частью и научных, и лишь настойчивость и убедительные доводы Макарова заставили правительственные круги обратить внимание на это предложение. Его поддержал известный русский ученый Менделеев, после чего был составлен специальный доклад министру финансов. Но прежде чем дать согласие на строительство ледокола, решено было поручить Макарову провести личную рекогносцировку Карского и других полярных морей, и лишь после его поездки, убедившись в экономической целесообразности постройки ледокола, правительство утвердило проект Макарова, и в начале декабря 1897г. с судостроительным заводом был заключен договор о постройке ледокола. Макаров лично наблюдал за постройкой корабля и внес ряд ценнейших предложений и усовершенствований в конструкцию ледокола, что еще раз свидетельствовало о его глубоких знаниях в области кораблестроения.

Весною 1899г. ледокол пришел в Кронштадт, свободно форсировав все тяжелые весенние льды Финского залива. С апреля началось приготовление ледокола к арктическим плаваниям.

При первом выходе в Арктику, состоявшемся 29мая 1899г., ледокол дал небольшую течь в корпусе, что потребовало производства подкреплений корпуса. При втором выходе 14июля, ледокол при форсировании льдов получил небольшую пробоину и вынужден был зайти в Англию на ремонт. Этих двух неудач, неизбежных во всяком новом деле, было достаточно, чтобы недоброжелатели Макарова вновь подняли голос, доказывая неосуществимость его идей. Была организована правительственная комиссия для изучения всех причин аварий ледокола и выяснения его пригодности к плаванию в Арктике. Макаров в состав комиссии включен не был.

Комиссия, состоявшая из противников идеи Макарова, пришла к выводу, что ледокол к плаванию в полярных льдах не пригоден и может . быть использован только для обеспечения торгового мореплавания в Финском заливе. Не согласившись с выводами комиссии, Макаров продолжал добиваться посылки ледокола в Арктику, на этот раз к Новой Земле с тем, чтобы обойти ее с севера и придти к устью Енисея. Ему вновь было разрешено возглавить эту экспедицию, и в начале мая 1901г. "Ермак" вышел из Кронштадта, но обойти Новую Землю с севера из-за тяжелых льдов ему не удалось. Собрав богатый научный материал, Макаров в сентябре того же года вернулся в Кронштадт.

Эта последняя неудача послужила окончательным поводом для решения в правительственных кругах оставить "Ермак" в Балтийском море для проводки судов, а Макарова освободить от дальнейших обязанностей по опытным плаваниям во льдах. Ледокол был передан отделу торгового мореплавания. На этом и прекратились всякие попытки освоить Северный морской путь. Один из современников Макарова, разделяя его взгляды, написал пророческие слова: "Сдается мне, что когда, в близком будущем, обновленная Россия развернет во всей своей мощи неисчерпаемые силы ее народа, использует непочатые сокровища ее природных богатств, то смелая мысль русского богатыря Макарова будет осуществлена. Будут сооружены ледоколы, способные проходить среди льдов Ледовитого моря так же свободно, как проходит "Ермак" по льдам Финского залива, которые до него были также непроходимы. Омывающий наши берега Ледовитый океан будет исследован вдоль и поперек русскими моряками, на русских ледоколах, на пользу науки и на славу России".

Создание ледокольного флота было не под силу технически отсталой России. Только при Советской власти был создан свой мощный ледокольный флот, побеждены льды Арктики и освоен Северный морской путь. Говоря о флотоводческой деятельности вице-адмирала Макарова, нельзя не остановиться на его военно-теоретических работах в области военно-морского дела, тактики ведения морского боя и его взглядах г на воспитание офицеров флота и матросов. Наиболее крупными научными трудами Макарова по военно-морским вопросам являются: "Разбор элементов, составляющих боевую силу судов" (1894г.) и "Рассуждения по вопросам морской тактики" (1897г.). Работа Макарова "Рассуждения по вопросам морской тактики" явилась капитальным трудом по морской тактике парового флота, принесшим автору заслуженную славу ученого. В эту работу Макаров вложил весь свой богатый опыт и знания.

Макаров впервые определил, что "морская тактика есть наука о морском бое. Она исследует элементы, составляющие боевую силу судов, и способы наивыгоднейшего их употребления в различных случаях на войне".

Весьма интересна мысль Макарова о влиянии характера боевого маневрирования корабля на пробиваемость его борта и палубы. Эта мысль, развитая впервые Макаровым, позволила в дальнейшем разработать построение диаграмм пробиваемости борта и палубы корабля при разных курсовых углах и дистанциях.

Большое место в рассматриваемом труде отведено разбору нравственного элемента, которому Макаров всегда придавал особо важное значение. "...Бодрость духа на кораблях по преимуществу находится в руках строевых чинов, а потому изучение способов, как достигнуть успеха в этом направлении, составляет их прямую обязанность". Макаров далее писал: "...люди так различны по складу своего ума и характера, что один и тот же совет не годится для двух различных лиц. Одного следует удерживать, другого надо поощрить и лишь обоим следует не мешать".

Ряд ценных советов высказан Макаровым по вопросам педагогики, самообразования, самовоспитания и обучения личного состава в плавании. "Если молодой человек, получив приказание, начнет находить затруднения,- пишет Макаров, - то значит, что или он не служил у хорошего командира, или, служа у хорошего командира, не старался чему-либо научиться. Человек, который, получив приказание, говорит о затруднениях, стоит на ложном пути...". "Плавание в мирное время есть школа для войны", - писал Макаров и требовал, чтобы учеба в море организовывалась исходя из того, что и как придется делать личному составу в боях. Говоря о принятии того или иного решения и о созываемых в этих случаях совещаниях, Макаров писал: "...собирание большого числа лиц пользы не приносит, а поговорить с одним толковым человеком - всегда полезно...", и далее: "Мы знаем много примеров людей весьма сведущих, которые не дают себе труда вникать в то, что им говорят, а ищут случая высказать свои мысли, иногда весьма светлые, но совершенно не относящиеся к разбираемому вопросу", поэтому "при всяком решении вопроса надо помнить лишь о деле, смело брать на себя ответственность за свои поступки и руководствоваться собственным здравым смыслом, принимая во внимание обстановку".

В ряде мест своей книги Макаров приводит высказывания и мнения адмирала Нахимова и выдержки из "Науки побеждать" Суворова, солидаризируясь с ними и развивая их мысли, что еще раз подтверждает влияние этих людей на сложившиеся у Макарова суждения о тактике. Так, о Суворове Макаров пишет: "Суворов близок к нам потому, что он понял дух русского человека и умел из этой цельной и богатой натуры создать армию богатырей, удивлявших всю Европу".

Не менее интересны мысли адмирала Макарова, выраженные им в статье "В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований", помещенной в журнале "Морской сборник" №3 за 1886г. Они также характеризуют Макарова как носителя идеи активных действий и одного из продолжателей славных традиций Суворова, Ушакова, Нахимова. В указанной статье Макаров писал: "Мое правило: если вы встретите слабейшее судно - нападайте, если равное себе - нападайте, если сильнее себя - тоже нападайте... Не гонитесь за неприятелем, который далеко, если перед вами находится другой близко". В другой своей статье "Броненосцы или безбронные суда?", помещенной в №4 того же журнала за 1903г., Макаров дал замечательный прогноз развития подводного флота, боевых возможностей подводных лодок вплоть до их участия в морском бою и создания так называемых "возимых малых подводных лодок". "Полагаю, - писал Макаров, - что не представит больших затруднений разработать 12-т лодку, которая могла бы подыматься на боканцы. Таких лодок большие корабли могут иметь по две, и, следовательно, надо предусматривать, что со временем подводные лодки могут принимать участие даже в сражениях на открытом море". Это писалось тогда, когда в России только еще начинались первые опыты с подводными лодками и их рассматривали лишь с точки зрения использования для нужд береговой обороны. Прогноз Макарова в дальнейшем полностью оправдался. Особый интерес представляет отношение Макарова к вопросу о "вечных" принципах в войне и к теориям морской войны Мэхэна и Коломба. Мысли, высказанные им по этим вопросам, свидетельствуют лишний раз о смелости и самостоятельности его суждений, о выдающейся способности к глубокому анализу и пониманию чувства нового в военном деле.

Как и большинство русского офицерства конца XIXв., Макаров знал работы американского морского теоретика Мэхэна и английского адмирала Коломба. Солидарность со взглядами Мэхэна и Коломба большинства русских адмиралов не могла не оказать влияния и на Макарова: ряд его ошибочных высказываний, несомненно, следует отнести к этому "влиянию. Однако Макаров не остался в плену этой метафизической теории с ее вечными принципами. Рассуждая по вопросу о "принципах" в войне, он писал: "Заговорив о принципах вообще, позволю себе сказать еще раз, что к ним надо относиться осмотрительно. Коломб и Мэхэн проповедуют, что раньше, чем предпринимать десантную экспедицию, нужно уничтожить военный флот противника. Руководствуясь этими принципами, японский адмирал Ито должен был сначала уничтожить китайский флот, а потом уже приняться за содействие армии фельдмаршала Ямагато.., но обстоятельства заставляли Ито поступить иначе... Об общих принципах можно сказать, что их нужно изучать, но для войны важнее всего глазомер, т.е. уменье ясно представить себе все обстоятельства и в зависимости от них выбрать должное решение, руководствуясь главной идеей - разбить неприятеля и опираясь прежде всего на свой собственный здравый смысл".

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

Резко высказывался Макаров и в отношении теории Мэхэна и Коломба о "владении морем". Он писал по этому поводу: "Два авторитета по стратегии - Мэхэн и Коломб - говорят, что главной целью флота во время войны должно быть командование морем. До сих пор это понималось таким образом, что флот, командующий морем, беспрепятственно и совершенно открыто в нем плавает, в то время как его разбитый противник не смеет показаться из своих портов. Так ли это будет в настоящее время? Инструкции, имеющиеся по сему предмету, советуют этому победоносному флоту избегать ночью встреч с миноносцами своего противника и потому скрывать тщательно свои огни и ходить хорошим ходом... если бы все это изложить перед посторонним человеком. то он был бы поражен.., что грозный флот должен прятаться от остатков разбитого им неприятеля. Есть много других несообразностей... теперь же мы хотели лишь указать на шаткость в самых основаниях".

Это, конечно, еще далеко не обстоятельная критика теоретических концепций Мэхэна и Коломба, но в те дни смелые суждения русского адмирала обратили внимание общественности на "шаткость в самых основаниях" теории Мэхэна и Коломба. Однако это был "одинокий голос", и .теория Мэхэна и Коломба продолжала пропагандироваться во всех флотах, в том числе и в русском.

Большая заслуга Макарова состоит в том, что он указал на шаткость исходных положений теории Мэхэна и Коломба. "Есть много других несообразностей, но мы о них будем говорить впоследствии" - писал Макаров.

Макаров, являясь всесторонне образованным адмиралом, опирался в своей деятельности на опыт лучших адмиралов того времени, особенно Бутакова и Попова. Он не только хорошо знал все основы созданной Бутаковым тактики, но и непосредственно участвовал во всех учениях и в последующем явился достойным продолжателем научных работ Бутакова в области тактики парового флота. Макаров развил и дополнил мысли Бутакова рядом новых понятий и издал свой замечательный труд "Рассуждения по вопросам морской тактики", который является образцом сохранения и развития лучших традиций русского флота в области ведения активных, смелых действий и заботы о личном составе, его подготовке и воспитании.

Последний этап жизни и боевой деятельности вице-адмирала Макарова связан с русско-японской войной 1904-1905гг. Еще когда Макаров был главным командиром Кронштадтского порта и не участвовал непосредственно в боевой деятельности, он продолжал работать над тактическими и оперативными вопросами, а также уделял внимание и общим вопросам обороны государства. В этом отношении большой интерес представляет его записка о программе судостроения на двадцатилетие (1903-1923гг.) и особенно данная им, в связи с предлагаемой, программой, оценка военно-политической обстановки, сообразуясь с которой он дает замечательный прогноз развития событий на Дальнем Востоке. Макаров считал, что Россия должна иметь три флота: на Балтике, на Черном море и на Дальнем Востоке. В записке рассматриваются возможные действия на этих театрах и намечаются необходимые мероприятия по обеспечению от внезапных нападений. Говоря о возможных действиях Японии, Макаров писал: "Недоразумения с Японией будут из-за Кореи или Китая... Нужно... быть готовым к военным действиям во всякую минуту. Разрыв последует со стороны Японии, а не с нашей...". Но эти слова не дошли до сознания косных руководителей царского правительства: русский флот оказался мало подготовленным к войне с сильным противником на море.

По мере назревания событий на Дальнем Востоке Макаров не мог довольствоваться административной деятельностью в качестве генерал-губернатора Кронштадта и командира Кронштадтского порта. Он считал, что его место там, на Востоке. "Меня пошлют туда, когда дела наши станут совсем плохи, а наше положение там незавидное", - говорил он с горечью.

Как патриот своей родины и глубоко принципиальный человек, он все же решил перед самой войной обратиться в морское министерство с письмом, в котором писал: "Из разговоров с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде... Пребывание судов на открытом рейде дает неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта, и кроме того у многих наших судов совсем нет сетей... Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред... Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флота, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку".

Письмо Макарова было доложено "вверх по начальству", однако ответ был следующий: "Макаров известный алармист - никакой войны не будет". Но не успели высохнуть чернила этой резолюции, как японцы неожиданно и вероломно напали на нашу страну, атаковали эскадру, стоявшую на внешнем рейде Порт-Артура, и вывели из строя два броненосца и крейсер.

Положение Тихоокеанского флота сразу же стало тяжелым, и Макарова действительно послали на Дальний Восток. 1февраля 1904г. он был назначен командующим Тихоокеанским флотом, в тот же день добился экстренного совещания в морском министерстве для решения ряда поставленных им вопросов и уже 4февраля отправился в Порт-Артур.

Казалось бы, Главный морской штаб должен был прежде всего ознакомить нового командующего флотом с планом военных действий на море, однако такого плана вообще не оказалось. План военных действий на море на случай войны с Японией впервые был разработан в марте 1901г. в штабе начальника эскадры Тихого океана, в дальнейшем он подвергся изменениям и был утвержден в штабе главнокомандующего армиями и флотом на Дальнем Востоке без какого-либо влияния на его содержание со стороны Главного морского штаба. Больше того, в 1896, 1900 и 1902гг. в Морской академии проводились стратегические игры на тему войны с Японией, но ни на одну из них Макаров не был приглашен, хотя в это время он находился в Кронштадте. Выводы по этим играм не были известны ни ему, ни офицерам, назначенным в состав его штаба. Не было также разработанного единого плана действий сухопутных армий и флота.

Вице-адмирал Макаров учитывал это. Он знал, что флот с первых дней войны уже сильно ослаблен. Свою творческую и организационную работу, направленную на решение задач, вставших перед ним, он начал еще в пути. Все сопровождающие вице-адмирала офицеры его штаба получили задания, обязанности между ними были четко распределены. В телеграммах и донесениях он поставил перед морским министерством ряд неотложных вопросов, относившихся к усилению русского флота в Порт-Артуре. Макаров еще в пути намечал планы боевых действий, составлял инструкции и собирал необходимые сведения.

Однако уже на первом этапе своей деятельности, не получая должной помощи в решении поставленных вопросов, он вошел в конфликт со своим начальством. Макаров требовал срочной посылки в Порт-Артур миноносцев с Балтики, настаивал на их отправке по железной дороге в разобранном виде, но в этом "по техническим причинам" ему было отказано. Макаров продолжал настаивать, но ему вновь отказывали. Затем он просил заказать и срочно доставить на Дальний Восток 40малых миноносок по 20т, но решение и этого вопроса так затянулось, что миноноски были готовы лишь после войны. Наконец, Макаров дважды просил, чтобы отряд кораблей, вышедший из Балтики на Дальний Восток еще до начала войны в составе броненосца, двух крейсеров и семи миноносцев, не возвращался обратно, а шел на усиление флота в Порт-Артур. Эта просьба командующего флотом также не была удовлетворена.

24 февраля Макаров прибыл в Порт-Артур. Имя вице-адмирала Макарова было настолько хорошо известно во флоте, что уже самый факт его прибытия давал личному составу надежду на то, что флот окрепнет и перейдет к активным действиям. Обстановка в Порт-Артуре к моменту прибытия туда Макарова, была крайне тяжелая. Некоторые корабли оказались уже выведенными из строя. Местное командование от первых неудач явно растерялось. Учитывая это, Макаров в первые же дни посетил все корабли, беседовал с офицерами, матросами и портовыми рабочими, всячески стараясь вселить в них бодрость духа и веру и силу своего оружия и флота.

Верный принципу активных действий, Макаров уже через день по прибытии в Порт-Артур выслал в море на разведку два миноносца, выход которых закончился встречей с японскими миноносцами и гибелью миноносца "Стерегущий". Узнав о тяжелом положении миноносца, Макаров немедленно перешел на быстроходный крейсер "Новик" и вместе с крейсером "Баян" направился на выручку "Стерегущего" и заставил японцев отступить. Смелый выход командующего флотом на слабо бронированном легком крейсере для выручки погибавшего корабля произвел исключительно сильное впечатление на весь личный состав.

Готовясь к предстоящим боям с японским флотом, Макаров решил выйти в море всей эскадрой, с тем чтобы использовать выход для отработки маневрирования эскадры, осмотреть ближайший к крепости район и в случае встречи с противником вступить в бой. При этом он лично разработал инструкцию для одновременного выхода эскадры из гавани во время прилива, чего раньше никогда не делалось. Этот выход способствовал сколачиванию эскадры и поднятию боевого духа ее личного состава.

При каждом случае появления противника в районе Порт-Артура Макаров немедленно выходил со своей эскадрой в море, чего раньше не делалось. Миноносцы днем и ночью регулярно высылались в разведку. На подходах к базе была организована дозорная служба; проведены специальные мероприятия по защите рейда от прорыва миноносцев противника в районах, посещаемых японской эскадрой; были выставлены минные заграждения; корабли проводили практические стрельбы; было организовано систематическое траление фарватеров и рейдов перед выходом эскадры. Большой заслугой Макарова явилась организация перекидной стрельбы с внутреннего рейда через мыс Ляотешань по японским кораблям при их приближении к крепости, а также установка дополнительных береговых батарей при входе в гавань. Все эти весьма важные мероприятия проводились под личным руководством вице-адмирала Макарова. Он сам разработал таблицу однофлажных боевых сигналов, инструкцию для действий миноносцев в разведке и. в атаке, инструкцию для боя эскадры, инструкцию по управлению огнем в бою на ходу.

Проведенные мероприятия сразу же дали эффект. Так, уже в начале марта японская эскадра, подошедшая к Порт-Артуру для очередной его бомбардировки, была встречена метким огнем русских кораблей из гавани, а после выхода эскадры японцы вынуждены были отойти.

Во всей боевой деятельности, в руководстве личным составом, в доверии, которое Макаров завоевал в первые же дни, он находил полное удовлетворение. Иное положение создалось в отношениях Макарова с высшим командованием: эти отношения продолжали оставаться до последних дней ненормальными. В официальной истории русско-японской войны сказано: "нельзя обойти молчанием тех затруднений, с которыми пришлось бороться командующему флотом в отстаивании тех мер, которые он находил нужными для пользы дела и службы. Твердость адмирала Макарова и этой борьбе доходила до того, что он даже ставил не раз вопрос об оставлении им должности командующего флотом".

Первый, довольно крупный конфликт с морским министерством возник из-за отказа в просьбе Макарова как можно скорее издать и выслать в Порт-Артур его книгу "Рассуждения по вопросам морской тактики". На неоднократные просьбы Макарова об издании его книги он получил отказ от морского министерства. Так как в те времена никакого боевого устава или учебника по тактике не было, труд Макарова, безусловно, был на флоте необходим. В самые горячие боевые дни эскадры, 18марта Макаров послал телеграмму, в которой писал: "Просил бы теперь же напечатать мою книгу "Рассуждения по вопросам морской тактики". Книга нужна теперь, а не в будущем году; не допускаю мысли, что министерство не может теперь же найти 500р., 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".

Не лучше были отношения Макарова и с главнокомандующим русскими вооруженными силами на Дальнем Востоке адмиралом Алексеевым, находившимся в Мукдене. Макаров ценил и поощрял дельных, смелых, энергичных офицеров и решительно не терпел безинициативных, трусливых. После нескольких выходов в море он отстранил от должностей некоторых командиров кораблей, заменив их более способными. Главнокомандующий не согласился с этим решением и настаивал на его отмене или на замене некоторых командиров офицерами по его представлению. Макаров "новь не согласился и просил освободить в таком случае его от командования флотом. Только после этого главнокомандующий утвердил все требования Макарова, но все же поднял вопрос в министерстве об ограничении прав командующего флотом. Так высшее командование, никогда не любившее Макарова, мешало ему в работе, начиная с первых дней его командования флотом.

30 марта 1904г. вице-адмирал Макаров послал миноносцы в ночной поиск к о.Эллиот с задачей атаковать обнаруженные корабли противника. Лично инструктируя командиров отрядов миноносцев, командующий флотом потребовал, чтобы во всех случаях возвращения в Порт-.Артур миноносцы не подходили в темное время к крепости, а входили в гавань лишь с рассветом. По намеченному плану, для обеспечения их возвращения, на рассвете навстречу миноносцам должен был выйти из Порт-Артура крейсер "Баян". Выслав миноносцы в море, Макаров в ночь на 31марта перешел на дежурный крейсер "Диана", стоявший на внешнем рейде. Командующий флотом опасался повторения попытки японцев закупорить брандерами вход в порт и по примеру многих прошлых ночей решил лично быть в центре отражения возможной атаки. Ночь была тревожной, с крейсера и береговых постов не один раз наблюдались какие-то силуэты судов и огни, державшиеся почти на одном месте. Когда у, Макарова спросили разрешения открыть огонь, он категорически запретил, высказав предположение, что это были огни русских миноносцев, возвращавшихся в Порт-Артур из-за плохой погоды. В 4часа 30мин. Макаров перешел на "Петропавловск". Как было установлено позже, обнаруженные этой ночью силуэты принадлежали кораблям противника, ставившим мины на путях обычного движения русской эскадры при ее выходах. Когда с рассветом из Порт-Артура вышел крейсер "Баян" и командующий флотом получил сведения о подходе эскадры противника, он приказал трем крейсерам выходить для поддержки миноносцев, сам же в 7часов утра вышел, как всегда, навстречу противнику на броненосце "Петропавловск" с эскадрой. Узнав уже на рейде, что миноносец "Страшный" погиб в бою, и обнаружив на горизонте всю японскую эскадру, Макаров решил отойти на внешний рейд, подтянуть все свои броненосцы и под прикрытием батарей вступить в бой с противником. Траления на выходах из базы и на внешнем рейде проведено не было.

Во время этого маневра 31марта в 9час.30мин. в двух милях от маяка на Тигровом полуострове броненосец "Петропавловск" подорвался на минах, поставленных минувшей ночью японскими кораблями, и затонул. Вместе с ним и большей частью экипажа погиб и вице-адмирал Макаров.

Русский флот в лице Макарова понес тяжелую утрату. За короткое время (36дней) командования Тихоокеанской эскадрой он сумел сделать очень многое. Прежде всего он привел эскадру в надлежащее боевое состояние, поднял дух личного состава и подготовил флот к активным боевым действиям, организовал регулярную разведку. Макаров принял активные меры для ускорения ввода в строй поврежденных кораблей, усилил оборону крепости с моря, создал систему обороны внешнего рейда. Он лично руководил отражением атак японских миноносцев, выходами своей эскадры навстречу противнику, не допускал безнаказанного обстрела флота и крепости, заставлял японцев каждый раз уклоняться от боя с русской эскадрой.

**\* \* \***

Вице-адмирал Макаров вошел в историю развития морского флота прежде всего как выразитель прогрессивных традиций русского флота на рубеже XIX-XXвв., как талантливый ученик тактической школы адмирала Бутакова, воспринявший от своего учителя наступательную тактику морского боя и развивший ее в своих военно-теоретических работах.

Макаров был человек большой эрудиции. Он проявил себя ученым-географом, новатором и изобретателем в артиллерии и минно-торпедном деле и кораблестроении, создателем основ теории живучести и непотопляемости кораблей. Что бы ни начинал делать Макаров, он всегда доводил дело до конца, обобщая полученный опыт и завершая все это созданием научных трудов, основные из которых стали достоянием всей мировой научной мысли.

Макаров был искусным воспитателем высокого боевого духа личного состава. Его любимый девиз "Помни войну" ценен именно потому, что Макаров понимал его как необходимость постоянно учить личный состав тому, что потребуется на войне, настаивал, чтобы корабли строились и оборудовались исходя из требований войны. Придавая особое значение моральному фактору в войне, Макаров всегда и в своих теоретических работах и особенно в практической деятельности заботился о поднятии морального духа личного состава. Будучи строгим и требовательным, он умело сочетал это с постоянной заботой о нуждах матросов и офицеров, поощрял инициативу и хорошую службу, нетерпимо относился к формализму и бездеятельности.