В. Г. СМИРНОВ,
директор Российского государственного архива Военно-Морского Флота,
доктор исторических наук

АДМИРАЛ С. О. МАКАРОВ И КРЕЙСЕРСКАЯ ВОЙНА

Портрет Михаила Ивановича Батьянова

Третьего января 1903 года в газете «Русский инвалид» была опубликована небольшая статья генерала Михаила Ивановича Батьянова [1] «На суд морякам...», в которой автор призывал подумать о том, «как может сложиться в наше время морская война». Считая, как и многие другие, основным противником России Англию, Батьянов не сомневался в том, что русские крейсера могут «нанести серьезный вред торговле врага». Англия имела 35 000 коммерческих судов, и чтобы причинить ей ощутимый ущерб, необходимы были действия десятков крейсеров в различных морях и океанах. Поэтому Батьянов полагал возможным возродить каперство [2].

Михаил Иванович считал ошибкой отказ России от права выдачи каперских свидетельств и утверждал, что такого же мнения придерживался покойный вице-адмирал Николай Васильевич Копытов (1833–1901). Это было действительно так. Один из лучших русских моряков второй половины XIX века главный командир Черноморского флота и портов в 1891–1898 годах Н. В. Копытов в одном из последних своих трудов «Мысли о упрочении европейского мира» (СПб., 1900) отрицательно отозвался о поддержке Россией декларации английской королевы от 16 марта 1854 года о невыдаче каперских свидетельств. Это, как считал автор, обезопасило морскую торговлю Англии, в которой Копытов видел постоянную и главную угрозу мирной жизни народов. Он был убежденным сторонником крейсерской войны с Англией.

[1] Генерал *М. И. Батьянов* (1835–1916) окончил Морской корпус, участвовал в героической обороне Севастополя, с 1856 г. служил в армии. В 1890-х гг. командовал XII, а затем XVI армейским корпусом, уделял большое внимание боевой выучке и воспитанию войск.

[2] Каперство — нападение частновладельческих судов воюющего государства на неприятельские торговые суда, а также на суда нейтральных стран, перевозящие контрабанду, в целях их захвата или потопления. Запрещено Декларацией о морской войне, подписанной на Парижском международном конгрессе 1856 г. Первый ее пункт гласил: «Употребление частных крейсеров (privateering) есть и остается уничтоженным». Во втором пункте речь шла о коммерческом грузе: «Нейтральный флаг покрывает неприятельские товары, за исключением военной контрабанды».

Но вернемся к тому, о чем писал Батьянов: «сохранение этого права (выдачи каперских свидетельств. — *В. С.*) за нами было бы только справедливо. Если Англия, как морская держава, имея мало сухопутных войск, нанимает чужих подданных для ведения войны на суше, то не логично ли, чтобы сухопутная держава, не имеющая много флота, нанимала иностранные суда для ведения войны на море. За плату или за приз — это все равно; а между тем, при одной только мысли об этом Англия содрогнулась бы за свою морскую торговлю» [3].

Будучи уверен в необходимости ведения активной крейсерской войны, в том числе и с помощью каперов, Батьянов считал нерешенным лишь один вопрос: что делать крейсеру, если он встретит океанский пароход. Батьянов предложил по дипломатическим каналам договориться с другими державами о том, что «всякое сдавшееся судно, все равно, что военнопленный». Дав честное слово, капитан ведет его в тот порт, который ему будет назначен. При этом он дает расписку, в которой указывает стоимость судна, груза, время и порт, в который ему предписывается идти. Если судно не прибыло в этот порт, то государство, которому оно принадлежит, обязано заплатить сумму, указанную в расписке, «как бы велика она ни была». Батьянов считал, что если эти условия будут не выполнены хотя бы раз, то следует «все остальные суда топить без жалости» [3].

Позиция автора вызвала оживленную дискуссию не только в «Русском инвалиде», но и в других столичных изданиях. Прежде чем хотя бы бегло ознакомиться с нею, следует заметить, что идея крейсерской войны пропагандировалась и разрабатывалась в русском флоте еще во 2-й половине XIX века. При этом уже тогда считалось, что наиболее вероятным противником России будет «владычица морей» Англия и что реальная угроза ее торговому судоходству во время войны даст большие результаты. Эта идея нашла реальное отражение в судостроительной программе 1857–1870 годов. В 80-е годы XIX века, когда противоречия между Россией и Англией обострились, крейсерской войне придавали особенно большое значение. В 1881 году в российских морских кругах пришли к выводу о том, что только крейсерская война сможет нанести вред торговле и колониям такого неприятеля, каким являлась Англия. Это заключение во многом определило развитие русского флота и привело к созданию броненосных и вспомогательных крейсеров.

Уже 8 января 1903 года в «Русском инвалиде» была опубликована статья Николая Лаврентьевича Кладо (1862–1919) «Отчего для России не мыслима крейсерская война при борьбе с Англией». В ней теоретик и историк русского флота подчеркивал, что «крейсерские операции нам выгодны вдвойне». Тем не менее он вынужден был признать невозможность ее ведения Россией. Во-первых, потому что крейсерская война должна вестись одновременно с постоянной морской войной «посредством военных эскадр», которая бы отвлекала весь флот противника от преследования крейсеров. Во-вторых, для ведения крейсерской войны нужны базы, где бы корабли могли пополнять запасы и куда бы они приводили призовые суда. Но Россия не имела ни флота, равного английскому, ни заграничных баз, а значит, считал Кладо, и речи о крейсерской войне с Англией быть не могло.

В то же время Кладо подверг критике современные правила морской войны, согласно которым преследование морской торговли могли осуществлять лишь крейсера под военным флагом, а призы запрещалось приводить в нейтральные порты. Эти меры, введенные в международную практику «с гуманными целями», по мнению Кладо, вели лишь к увеличению бедствий на море. Он доказывал это примером из гражданской войны в Североамериканских Соединенных Штатах: из 221 судна, захваченного крейсерами южан, 167 было уничтожено в море, на 13 уничтожен груз, 36 освобождены за выкуп, пять судов обращены в крейсера. Кладо считал, что для борьбы на море «должно быть восстановлено каперство, и крейсерам,

[3] *Батьянов М.* На суд морякам…// Русский инвалид. 1903. 3 января.

и каперам должны быть открыты нейтральные порты для нагрузки провизии, угля, для починок и привода призов» [4].

Таким образом, Кладо поддержал Батьянова, а его мнение было весьма авторитетно. Впоследствии он опубликовал еще две работы, посвященные этой теме [5]. В одном номере газеты наряду с первой статьей Кладо был помещен материал Н. М. Добротворского «Русские размышления», где он также поддержал Батьянова: «Капера и крейсера еще потому необходимы и полезны, что будут сдерживать морские нации от слишком быстрых переходов от мира к войне, то есть иначе капера и крейсера только сослужат хорошую службу для главных идей Гаагской конференции» [6].

10 января 1903 года в дискуссию включилось «Новое время», в котором некто, скрывавшийся под псевдонимом Моряк, поместил статью «Крейсерская война». Три дня спустя В. С. Кривенко (Сухопутный) выступил там же со своими «Сухопутными размышлениями».

Но главным дискуссионным полем по-прежнему оставалось издание Военного министерства — газета «Русский инвалид». 14 января в нем опубликовали «Вольные мысли» В. С. К-ко (Кривенко. — *В. С.*). Их автор не разделял воззрений моряков и писал, в частности, следующее: «Наш флот достоин всякой похвалы, но не им сильна Россия. С кем бы нам ни приходилось сводить боевые счеты, армии предстоит первенствующее место. Нельзя все государства оборудовать в военном отношении по одному образцу. Что делать, нельзя русскому медведю прирастить плавники». В заключение Кривенко сделал следующий вывод: «не дай Бог решать спор с Англией и именно на море. Если англичане хотят драться, пусть вылезают на сушу» [7].

Свои мнения о крейсерской войне, помимо Кривенко [8], неоднократно обнародовал и некто М-в [9]. Последний в статье «Еще о крейсерской войне» печально констатировал: «Да, к сожалению с тех пор, как Великий Преобразователь России “прорубил окно в Европу”, мы все еще не открыли себе дверей в открытое море и продолжаем лазать через окна. Исключение составляет наш Мурманский берег, в Ледовитом океане» [10].

Одним из первых в «Русском инвалиде» был помещен отклик генерала от артиллерии Н. Ф. Эгерштрома, который вспоминал, что вопрос о необходимости возрождения каперства обсуждался в IV (военно-морском) отделении Императорского Русского технического общества [11] еще в 1878 году [12].

Когда в конце января 1903 года начатая Батьяновым дискуссия достигла своего апогея, в «Русском инвалиде» появилась очередная статья на данную тему, в конце которой не было ни фамилии, ни инициалов, ни псевдонима. Был лишь один символ — *. Поскольку эта статья имеет принципиальное значение для уяснения вопроса, ознакомимся с ее содержанием.

[4] *Кладо Н. Л.* Отчего для России немыслима крейсерская война при борьбе с Англией // Русский инвалид. 1903. 8 января.

[5] *Кладо Н. Л.* Сущность крейсерской войны // Русский инвалид. 1903. 17 января; *Он же*. Что из себя представляет крейсерская война // Русский инвалид. 1903. 12–14 февраля.

[6] *Добротворский Н. М.* Русские размышления // Русский инвалид. 1903. 8 января.

[7] *К-ко В . С.* Вольные мысли // Русский инвалид. 1903. 14 января.

[8] *Кривенко В. С.* Сухопутные размышления // Русский инвалид. 1903. 21 января; *Он же*. Заключительное сухопутное слово // Русский инвалид. 1903. 24 января.

[9] *М-в*. О крейсерской войне // Русский инвалид. 1903. 11 января; *Он же*. Еще о крейсерской войне // Русский инвалид. 1903. 22 января; *Он же*. О продовольствии Англии в случае войны // Русский инвалид. 1903. 25 января; *Он же*. Чувствительность Англии к крейсерской войне // Русский инвалид. 1903. 25 января.

[10] *М-в*. Еще о крейсерской войне // Русский инвалид. 1903. 22 января.

[11] Русское техническое общество являлось ведущим научно-техническим обществом России в 1866–1917 гг. Его членами состояли: Д. И. Менделеев, С. О. Макаров, А. Н. Крылов, А. С. Попов, П. Н. Яблочков, Н. Е. Жуковский и др.

[12] *Эгерштром Н.* Капера и крейсеры // Русский инвалид. 1903. 12 января.

МОРЯК О КРЕЙСЕРСКОЙ ВОЙНЕ

Крейсера, нападая на коммерческие суда в различных морях, могут в значительной мере затруднить торговлю. Если бы крейсерами можно было оцепить все подступы к берегам Англии настолько, чтобы значительно затруднить подвоз хлеба, мяса и проч. продуктов, которыми она питается, то это могло бы заставить Англию подписать не выгодный для нее мир. Для выполнения такой активной крейсерской программы необходимо иметь большое количество крейсеров с ходом, который превосходил бы ход английских судов, и с надежными, открытыми поблизости Англии, опорными пунктами.

Приведенные выше условия для русского флота неисполнимы, как потому что нет возможности иметь крейсеры более быстроходные, чем у неприятеля, так и по отсутствию опорного пункта. Франции легче это сделать чем нам, но и у нее такой программы нет.

Если бы возможно было иметь крейсера более быстрые, чем суда неприятеля, то крейсера могли бы работать в море безнаказанно, даже при ничтожной артиллерии. На просторе неприятель никогда не мог бы догнать его, и крейсер безнаказанно делал бы с коммерческими судами все, что ему угодно.

Условие это давно понималось и в разное время делались попытки жертвовать артиллериею и другими военными качествами для достижения хода. Действительно у вновь строящегося судна, жертвуя артиллериею, получали ход больший, чем у неприятельских судов, но затем по истечении года или двух ход, получавшийся на пробной миле, утрачивался, а у других оказывались суда более быстроходные. Следовательно прежде выстроенный крейсер терял свое главнейшее преимущество — ход, и в результате оказывалось судно с слабою артиллериею и с недостаточным ходом.

Когда выяснилась невозможность иметь верное преимущество в ходе над противником, то решили, что следует вооружать крейсера сильною артиллериею и даже бронировать их. Получились полуброненосные крейсеры, по своим размерам не уступающие броненосцам. Увеличение артиллерии и броня, разумеется, кроме того, что потребовали большего водоизмещения, пошло в ущерб запасам угля.

Из вышеприведенного видно, что мысль иметь крейсера столь быстроходные, чтобы неприятель не мог догнать их — неисполнима, а раз неприятель может догнать, то надо считаться с возможностью потери крейсеров, и тут является вопрос, что выгоднее — послать ли три больших крейсера в 12 т. тонн каждый или 12 крейсеров — 3 т. тонн. Большой крейсер сильнее малого, но зато большой крейсер труднее питать углем и прочими запасами, чем малый, и число больших крейсеров будет меньше, чем малых и потеря каждого из них будет чувствительнее.

При отсутствии опорных пунктов на открытом море наши крейсера должны жить на счет неприятеля подобно тому, как это делали бурские отряды, получавшие от врага и жизненные припасы и боевое снаряжение [13]. Крейсерская война есть партизанская война, а для такой более годны малые отряды, чем большие.

По этим и другим доводам я полагаю, что для России крейсерская война выгоднее с малыми судами. Надо их выпустить в море, отправив в некоторые пункты на океанском просторе транспорта с запасами. Задача крейсеров — уничтожать торговлю неприятеля, но главное не попадаться в руки его военным судам и чем дольше им удастся это сделать, тем больше беспокойства и расстройства они причинят неприятельской торговле.

Отсутствие свободных портов у нашего отечества совершенно отстраняет возможность отводить призы в порта. Придется их уничтожать в море, и тут встретится большое неудобство в том, что нейтральные грузы, находящиеся на неприятельском корабле, не подлежат захвату.

[13] Буры — колонисты из Голландии, проживали в Южной Африке. В 1899–1902 гг. воевали с английскими колонизаторами. Проиграв войну, буры подписали мирный договор, признав аннексию Англией бурских республик — Трансвааля и Оранжевой.

Это один из пунктов Парижской декларации, подписанный Россиею и без отмены этого пункта многие грузы нельзя будет топить. Нет ничего легче, как прописать груз на фирму одной из нейтральных наций, и тогда потопление приза вызовет протест нейтральной нации и за потопленный груз придется платить.

Каперство и крейсерство одно и то же, и состоит в том, что воюющая сторона выдает право вольному человеку снарядить корабль и брать неприятельские призы. Россия отказалась от этого права, а Соединенные Штаты сохранили его за собой. Для Соединенных Штатов каперство совершенно исполнимо, а во время войны, когда будет неизбежный застой в торговле, миллионы предприимчивых людей останутся без дела. Кроме того, все порта Соединенных Штатов выходят на открытое море, следовательно есть возможность привести груз в свой порт, выгрузить на хранение нейтральный груз и продать неприятельское судно и неприятельский груз.

Россия стоит совершенно в иных условиях: предприимчивых людей, в особенности на морские рискованные предприятия, у нас не очень много, а портов открытых совсем нет, между тем без портов капер действовать не может. Предприниматель, берущий каперское свидетельство, делает это лишь с целью наживы от продажи приза и его груза, поэтому ему нет никакого расчета топить приз — он должен привести его в свой порт. Нейтральная держава не разрешит привести приз в свой порт, а в случае [если] это произойдет, потребует, чтобы приз удалился по истечении определенного срока. Это тем вероятнее, что власть повсюду принадлежит представительному собранию, а таковое состоит из коммерческих людей, следовательно несочувствующих захвату частной собственности воюющими сторонами.

Из этого я прихожу к заключению, что отказ от ограничений в каперстве никакой выгоды России не дает, но отказ от той статьи парижской декларации, по которой нейтральный груз не подлежит захвату на неприятельском корабле, дал бы возможность военным крейсерам топить в море свои призы и тем затруднять неприятельскую торговлю.

Что касается высказанных взглядов, что будто коммерческие суда можно топить с людьми, то это было бы равносильно сжиганию мирных жителей в их собственных домах. На такую меру не пойдет ни одна нация [14]. Людей придется снимать с потопленных судов и сажать на те, которых отпускают на выкуп, т. е. даром, ибо по этим выкупам никто никогда не платит. Капитан Семс (Алабама [15]) к концу крейсерства имел полный портфель таких выкупных подписок и в своем сочинении впоследствии шутя предлагал их кому угодно, ибо они ничего не стоили.

*

Кто же был неизвестный моряк, обозначенный лишь «звездочкой»? Исследование материалов, хранящихся в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота, позволило установить его имя. Им оказался... вице-адмирал Степан Осипович Макаров (1848/1849–1904). Свои мысли

[14] В годы 1-й и 2-й мировых войн Германия доказала обратное.

[15] «Алабама» (Alabama) — парусно-паровой крейсер флота конфедератов США, отличившийся самым продолжительным в мире (до начала XX в.) автономным крейсерством и нанесший большой урон торговому судоходству противника. Он был построен в 1862 г. в Англии и имел следующие тактико-технические данные: водоизмещение около 1300 т, скорость до 14 узлов, вооружение — 9 пушек 152–229 мм. В течение почти двух лет крейсерства (с лета 1862 г.) в Атлантическом и Индийском океанах «Алабама» задержала 68 североамериканских судов (53 уничтожено). 11 января 1863 г. в Мексиканском заливе у Галвестона она потопила в артиллерийском бою вооруженный пароход «Хаттерас». 14 июня 1864 г. вблизи Шербура «Алабама» была уничтожена корветом северян «Кирсэрдж». Большую часть действовала как судно-ловушка. В 1872 г. международный третейский суд в Женеве признал Англию, причастную к деятельности «Алабамы», виновной в нанесении США ущерба в размере 15,5 млн долларов, который и был возмещен. Операции «Алабамы» служили убедительным примером эффективности крейсерских действий на морских коммуникациях и оказали значительное влияние на международно-правовые аспекты войн на море, способствовали формированию на флотах разных стран (в том числе и России) крейсерских доктрин.

Вице-адмирал Степан Осипович Макаров.
1903

о крейсерской войне он изложил по просьбе главного редактора журнала «Военный сборник» и газеты «Русский инвалид» генерал-майора Генерального штаба А. А. Поливанова [16], который всегда стремился привлечь к участию в этих изданиях талантливых авторов. Доказательством того, что именно С. О. Макаров является автором вышеприведенной статьи, является следующее письмо Поливанова от 29 января 1903 года:

«Глубокоуважаемый Степан Осипович.

Позвольте Вас искренне благодарить за Ваше внимание к моей просьбе и за честь, которую Вы сделали «Русскому инвалиду», написав Ваш авторитетный взгляд о крейсерской войне.

Статья будет напечатана в номере 31 января, без Вашей подписи и без псевдонима, под заглавием «Взгляд моряка на крейсерскую войну» (выделено мной. — В.С.). Я не упоминаю, что статья составлена по приглашению редакции, потому что тогда начнут перебирать наших авторитетов и легко дойдут до Вас, а Вы желаете сохранить строгое инкогнито.

Имеете ли Вы случай видеть постоянно «сухопутных» «Русского инвалида» и «Военного сборника»? — Если у Вас в доме их нет, то я был бы очень рад просить Вас позволить нам посылать Вам то и другое.

Искренне уважающий Вас
Алек. Поливанов» [17].

Командир корвета «Витязь» капитан 1 ранга С. О. Макаров в группе офицеров. *1886–1889*

[16] Генерал от инфантерии А. А. Поливанов впоследствии, в 1915–1916 гг., был военным министром России.
[17] РГАВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 320. Л. 22.

Как видим, Поливанов свое обещание выполнил, слегка изменив название статьи при ее публикации.

Почему Макаров выступил в печати инкогнито? Можно предположить, что это было связано с двумя обстоятельствами этического характера. Во-первых, обсуждался вопрос о крейсерской войне с Англией, где Макаров неоднократно бывал, где его хорошо знали, где, наконец, был построен дорогой ему «Ермак». Во-вторых, открыто высказывать мысль о пересмотре Парижской декларации было бы для деятеля военно-морского флота его уровня неосмотрительно: это могло поставить русское правительство в сложное положение.

Вице-адмиралу Макарову не впервые приходилось излагать свое мнение о крейсерах и их боевом применении. Еще 26 января 1888 года, будучи командиром корвета «Витязь», он подготовил ответы для Морского технического комитета по вопросу о строительстве различных типов кораблей, в том числе и крейсеров. Уже тогда Макаров считал полезным иметь «главные крейсерские силы», состоявшие из крейсеров водоизмещением около 3000 тонн. К ним он считал необходимым добавить несколько крейсеров в 6000 тонн, «у которых все было бы пожертвовано для хода и которые могли бы остановить пассажирское движение какой бы то ни было почтовой линии и были бы в состоянии уйти от всякого сильно вооруженного судна» [18].

В тот же день капитан 1 ранга Макаров написал управляющему Морским министерством И. А. Шестакову докладную записку «Относительно общего взгляда на морские силы». В ней он, в частности, отмечал, что крейсерский флот должен состоять из 12 крейсеров, 6 корветов и 8 клиперов, две трети которых «полезно все время держать в Тихом океане, одну треть — на Балтийском море, соединяя возвращение в Балтийское море со временем капитального ремонта, перемены котлов, артиллерии и прочего» [19].

Взгляды Макарова на развитие русского флота, и в частности крейсеров, не остались незамеченными. 23 августа 1889 года, вскоре после возвращения «Витязя» в Кронштадт, ему была поручена вся разработка «вопроса о крейсерстве» в том направлении, в каком он посчитал бы наиболее отвечающим цели и средствам русского флота. Первоначально план крейсерской войны был разработан в комиссии вице-адмирала В. П. Шмидта [20], но управляющего Морским министерством Н. М. Чихачева не устроила роль, отведенная адмиралу, который должен был руководить операциями крейсеров, негласно находясь в нейтральном порту или плавая на почтовых пароходах.

Корвет «Витязь». *1886–1889*

[18] *Макаров С. О.* Документы. М.: Военмориздат, 1953. Т. 1. С. 464.
[19] Там же. С. 470.
[20] В 1887–1889 гг. В. П. Шмидт был начальником эскадры в Тихом океане и являлся, таким образом, начальником Макарова.

После длительной работы Степан Осипович составил записку «Организация крейсерской войны с Англией», в которой был изложен перечень вопросов, относившихся к проблеме ведения такой войны на Тихом океане, и их решение в комиссии, созданной на эскадре Тихого океана в 1888 году. Эту записку он вручил начальнику Главного морского штаба вице-адмиралу О. К. Кремеру 12 марта 1891 года.

Спустя восемь лет на совещании по вопросу об изменении судостроительной программы 1895 года вице-адмирал С. О. Макаров высказал мнение, что строящиеся крейсера для русского флота «вооружены артиллерией слишком слабо». Он считал необходимым установить, чтобы вес артиллерии и минного вооружения при проектировании судов доводился до 9% от водоизмещения.

По мнению Макарова, при проектировании крейсеров для Балтийского моря следовало принять следующие характеристики: водоизмещение — 3000 тонн; ход — 20 узлов; артиллерия — одно 10-дм или 8-дм орудие и пять 6-дм орудий и «сколько возможно мелких пушек», причем вся артиллерия должна быть установлена на верхней палубе; броня — только палубная для прикрытия котлов и машин. Макаров считал, что такое безбронное судно может принять участие в эскадренном бою вместе с броненосцами.

Наконец, всего лишь за два месяца до приглашения А. А. Поливанова высказаться в печати о крейсерской войне, а именно 11 ноября 1902 года, Макаров подготовил записку о программе судостроения на 1902–1923 годы. Она имела гриф «Весьма секретно» и потому была известна лишь немногим руководителям флота. В этом обширном — в несколько десятков страниц — документе главный командир Кронштадтского порта достаточно подробно остановился на строительстве крейсеров и их роли в будущей войне.

Контр-адмирал С. О. Макаров на крейсере «Адмирал Корнилов» во время гидрологических исследований. *Сентябрь 1895-го*

Как и ранее, он считал, что «при современных условиях для боя лучше строить суда в 3000 тонн без брони, чем броненосцы в 12 000 тонн». Свое убеждение в том, что крейсера не должны жертвовать артиллерией «для получения хода», Макаров подкрепил мнением покойного генерала Филимона Васильевича Пестича (1821–1894), видного специалиста в области морской артиллерии: не стоит догонять противника, чтобы быть им разбитым.

Опытный адмирал критиковал сложившееся у многих мнение о роли крейсеров как «разведчиков при эскадрах», справедливо полагая, что «для одних разведок жалко отделять половину судового и личного состава флота» [21].

После небольшого экскурса к истокам крейсерской войны, в котором Макаров отметил роль знаменитой «Алабамы», он констатировал, что «удачных опытов крейсерской войны с тех пор не было, тем не менее, кораблестроители стремились усовершенствовать этот тип и, как всегда бывает, начали с увеличения водоизмещения» [22]. Макаров писал, что такой крейсер, как «Громобой» (12 000 тонн), «не мог бы по примеру *Алабамы* выйти в море и жить там насчет неприятеля», поскольку ему потребуется постоянно пополнять огромные запасы угля, машинного масла (которое в море найти очень трудно) и продовольствия (для экипажа в 840 человек). Кроме того, возможные поломки в сложных механизмах такого большого корабля вряд ли удалось бы исправить силами экипажа. Макаров справедливо полагал, что поломки могут «вполне парализовать действия крейсера».

Все это привело его к следующему заключению: продолжительное крейсерство в океане будет сопряжено со значительными трудностями. Тем не менее Макаров считал возможным «при войне с нацией, имеющей большую торговлю» выпустить несколько «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, вызванная уничтожением грузовых пароходов в том или другом месте» [22].

Макаров настаивал на том, что «предпочтительнее послать 12 крейсеров в 3000 тонн, чем три крейсера в 12 000 тонн», поскольку «малому крейсеру легче питаться на счет неприятеля, чем ближнему».

Изложив все эти соображения, вице-адмирал Макаров считал необходимым определиться в главном вопросе — «вышлем ли мы в случае войны с Англией, Германией или Японией крейсера на океанский простор?» В случае положительного ответа следовало решить, какие именно крейсера отправлять в океан. А когда такие корабли будут определены, то их, по его мнению, нужно «практиковать в той службе, которая им предстоит», заставляя оставаться в море на продолжительный срок. Если же идея крейсерских операций в океане не будет одобрена, то, считал Макаров, крейсеров, указанных им, строить нет необходимости.

Сам адмирал полагал возможным отправить в океан 10 небольших крейсеров в 3000 тонн, причем в эту группу могли войти пять крейсеров типа «Новик» и «Боярин». Они считались самыми быстроходными кораблями в своем классе (26 узлов) и имели на вооружении шесть 120-мм, шесть 47-мм и два 37-мм орудий, а также пять торпедных аппаратов. Макаров знал, что длительное плавание в океане потребует некоторых специальных устройств на этих кораблях.

Здесь следует заметить, что Степан Осипович никогда не был только теоретиком. Все свои идеи он старался воплотить в жизнь. Так, еще при подготовке корвета «Витязь» к кругосветному плаванию, сознавая, что его судну предстоит длительное крейсерство в Тихом океане, Макаров внес ряд ценных предложений, направленных на решение проблемы автономности и дальности плавания, которые были реализованы. В частности,

[21] *Макаров С. О.* Указ. соч. Т. 2. С. 509.
[22] Там же. С. 510.

на корвете установили вспомогательные двигатели для крейсерского хода и сделали усовершенствования в целях экономии топлива. Наконец, уже в ходе плавания «Витязя» Макаров организовал на нем выпечку хлеба, которая способствовала обеспечению автономности и лучшему питанию экипажа.

Макаров был реалистом и понимал, что одним крейсерством нельзя принудить Англию подписать выгодные для России условия. Однако он не сомневался и в том, что «крейсерство, причиняя большое расстройство в торговле и питании жизненными продуктами самой Англии, может послужить с большой пользой» в возможной войне. Макаров был уверен, что самая решимость к крейсерской войне сыграет роль «сдерживающего фактора». Он писал: «Даже одно сознание в том, что мы готовы выслать крейсера, может иметь чувствительное влияние на отказ неприятеля от объявления войны» [23].

Флотоводец вновь и вновь возвращался к проблеме использования крейсеров в бою, возражая тем, кто видел в них только разведчиков, а также тем, кто считал их способными лишь «добивать противников, которые будут уже ослаблены броненосцами». Он подчеркивал, что «все суда, какого бы размера они ни были, надо строить для артиллерийского боя так, чтобы 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» [24].

На примере войны Соединенных Штатов с Испанией (1898) — первой в истории империалистической войны — и сражения при устье реки Ялу (1894), когда японская эскадра одержала победу над китайской Северной эскадрой, Макаров показал решающую роль крейсеров в победе той или иной стороны.

Далее он рассмотрел типы крейсеров, находившихся в составе флотов Германии, Японии и России, и указал на их общий недостаток: часть пушек этих крейсеров была размещена за железным бортом, который, по мнению Макарова, «не защищая от снарядов, в то же время содействует их разрыву». Он считал необходимым установить артиллерию только на верхней палубе, а к этому «ближе всего подходят суда в 3000 тонн».

К своей записке Макаров приложил таблицу «Разделение флотов по типам». Поскольку мы рассматриваем роль крейсеров, сделаем из нее извлечение:

Страна	*Крейсера*	*Количество*	*Водоизмещение одного / всех, т*	*% от общего состава кораблей*
Германия	Большие	12	7340 / 88 074	22
	Малые	27	2085 / 56 299	14
Япония	Большие	6	9771 / 58 626	24
	Малые	21	2983 / 62 637	25
Англия	Большие	62	8568 / 531 210	32,5
	Малые	87	2766 / 240 680	14,6
Россия	Большие	15	7550 / 113 335	25
	Малые	3	3336 / 10 007	2

[23] *Макаров С. О.* Указ. соч. Т. 2. С. 511.
[24] Там же. С. 512.

Вице-адмирал С. О. Макаров и управляющий Морским министерством вице-адмирал С. П. Тыртов на палубе корабля. *Начало 1900-х*

В заключение уместно привести последний вывод вице-адмирала Степана Осиповича Макарова: «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» [25].

Сам С. О. Макаров всегда вел любое дело «с полной энергией», в том числе и свой последний бой 31 марта 1904 года.

[25] *Макаров С. О.* Указ. соч. Т. 2. С. 514.