

Корабли резерва: уроки Порт-Артура

Юрий Михайлович Зайцев,

кандидат исторических наук, доцент кафедры тактики филиала Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия», Владивосток.
E-mail: yuriy51zaytsev@yandex.ru

События Русско-японской войны 1904—1905 гг. обозначили ряд актуальных и сегодня проблем, одной из которых является наличие в военном флоте судов резерва. В статье раскрывается деятельность командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирала С.О. Макарова по подготовке кораблей к войне, свидетельствующая о необходимости более пристального внимания к боевой готовности личного состава резервных кораблей.

Ключевые слова: корабли резерва, С.О. Макаров, Русско-японская война.

Reserve Ships: The Port Arthur's Lessons

Yury Zaitsev, Branch of the Center for Military Education and Research «Naval Academy», Vladivostok, Tactics Department, Associate Prof., Cand. Sc. (History).

The article highlighted the problem of Port Arthur Squadron reserve ships before and in the initial period of the Russo-Japanese war, 1904—1905, and activity of the Pacific Fleet Commander, Vice-Admiral S.O. Makarov, in preparing ships for combat action.

Key words: Reserve ships, S.O. Makarov, the Russian-Japanese war, preparing ships for combat action.

«Корабль, превращённый в плавучую казарму, — это абсурд. Хуже — это растление. Стоя в резерве, корабль во всём своём целом, весь, со всем личным и материальным составом постепенно, медленно, но верно приходит в упадок, утрачивает своё значение боевой единицы».

*Владимир Иванович Семёнов,
адъютант вице-адмирала С.О. Макарова в Кронштадте, старший офицер крейсера «Диана» в Русско-японскую войну 1904—1905 гг.*

Идея создания резерва флота принадлежала Петру I: ввиду быстрого гниения деревянных корпусов военных судов предлагалось в проекте системы кронштадских доков предусмотреть ряд специальных сухих доков для длительного хранения кораблей на случай боевого использования в период войны. Это позволяло не только сохранять суда в течение длительного времени, но и содержать гораздо меньше личного состава в мирное время. Однако строительство кронштадских доков затянулось

на долгие годы, а идея резервных кораблей, не оценённая преемниками Петра I, была забыта [12, с. 25; 13, с. 143].

Впервые попытка разделения военных судов на действующие и резервные была предпринята в ходе реформы флота после Крымской кампании в 1865 г. К этому времени первоначальная идея претерпела изменения и основной смысл резерва сводился к экономии финансов за счёт уменьшения штата команды, а также возможности, вследствие прекращения плавания и боевой подготовки корабля, сократить выплату морского денежного довольствия экипажам кораблей, находящихся в резерве. Степень укомплектованности судна личным составом зависела от разряда резерва. Исходя из средств, отпускаемых на содержание команд и боевую подготовку, командир эскадры своим приказом поочередно должен был выводить корабли в резерв и вводить в кампанию. Таким образом, лишь отдельные, наиболее боеготовые суда избегали нахождения в резерве.

Именно такой вооружённый резерв был утверждён на Тихом океане в преддверии Русско-японской войны. По несколько месяцев в году эти суда не выходили в море, не отрабатывали боевые задачи. (Даже действующие корабли находились в море не более 20 дней в году.) С 1-го ноября 1903 г. большая часть кораблей эскадры была выведена в вооружённый резерв. В зависимости от погоды на них проводились краткосрочные рейдовые учения, занятия по специальности, стрельбы из личного оружия, обслуживание материальной части. Однообразие в уходе за материальной частью, бесконечные приборки и хозяйственные работы порождали скуку и уныние. В экипажах резервных кораблей сложились традиции, далёкие от морских. Это усугублялось частой сменой командного состава: офицеры прибывали из Петербурга на Дальний Восток для получения очередных званий и после непродолжительной службы уезжали обратно. Так, в конце 1903 г. прошёл приказ о назначении новых командиров на крейсера «Россия», «Паллада» и «Диана». Командир эскадренного броненосца «Ретвизан» Э.Н. Шенснович свидетельствует: «Если, как говорят многие, мы ожидали войны, то это — слишком поздняя смена командиров. Командиры приехали на корабли после начала военных действий; такое распоряжение как бы указало, что к войне мы вовсе не готовились. Однако и во время войны со сменой командиров начальство не стеснялось. До войны командирами миноносцев были капитаны 2-го ранга. После первого выстрела неприятеля началась смена командиров, и в конце войны на миноносцах не осталось ни одного старого командира» [14, с. 13]. Многие командиры не знали своих кораблей и их личного состава, но вынуждены были вести суда в бой. Иногда экипаж выходил в море с командиром другого корабля, назначенным накануне.

Довершала эту безрадостную картину позиция командования армией и флотом, выразившаяся в одной фразе — «Не рисковать!». Это означало, что военные суда большей частью стояли в гавани, а при выходах в море старались избегать встречи с неприятелем. Любая инициатива, связанная

с активными действиями, немедленно пресекалась, что также порождало апатию в боевой подготовке и содержании кораблей.

Вывод кораблей из резерва для многих командиров оказался неожиданным: рано утром 17 января они были вызваны в дом заместника Е. И. Алексева, где его адъютант предложил расписаться под директивой о начале кампании, но ничего определённого о ней никто из лиц близких к заместителю не сказал. Было известно только то, что русские войска выдвинулись в сторону корейской границы. На следующий день корабли были выведены на внешний рейд, где в ночь на 26 января подверглись минной атаке. Тяжёлые повреждения получили броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», менее тяжкие — крейсера «Новик» и «Баян».

В. А. Семёнов обстановку на борту крейсера «Диана» при приёме дел позже опишет в своём дневнике. Корабль, начавший кампанию 17 января 1904 г., до этого 11 месяцев простоял в резерве, и более половины его команды составляли «мужики, одетые в матросские рубахи», а морской опыт оставшейся части исчерпывался единственным походом из Порт-Артура во Владивосток и обратно. Нравы и обычаи на корабле за время нахождения в резерве установились даже не «казарменно-сухопутные», а просто деревенские. Для выполнения работы, требовавшей значительного числа людей, вместо того чтобы отдавать приказания унтер-офицеры просили «земляков» «подсобить», и даже старший боцман, распоряжения которого в царском флоте беспрекословно выполнялись всем личным составом корабля, вместо начальственного окрика приглашал «ребят» «навалиться всем миром», чтобы «скорее отмахнуть — и шабаш». Грязь в местах недоступных «беглому смотровому обзору», довершала состояние крейсера «Диана». Для искоренения этих обычаев и установления элементарного военного уклада потребовалось немало усилий.

Ломка устоявшихся традиций и необходимость соблюдать правила, от которых успели отвыкнуть, вызывали глухое недовольство, а порой и пассивное сопротивление со стороны личного состава. В. И. Семёнов и большинство офицеров корабля понимали, что недостаточно механически выучить людей, взысканиями и насильственными методами заставить их работать. Для боя требовался коллектив единомышленников. Было необходимо, чтобы «скупающие и обленившиеся люди» осознали разумность и целесообразность той работы, которая от них требовалась, потому что подготовка корабля к боевым действиям — это не прихоть всевластного начальства, ссылающегося на неведомые им законы, а естественная потребность не просто выжить в сражении, но и победить. Требовалось пробудить боевой дух, внушить веру в своих командиров, готовность идти на смерть по их приказанию. «Эскадры не существовало — были корабли, из них три выведенных из строя. Командиры, за исключением Шенсновича, Яковлева, Эссена и Вирена, были мало подготовлены к боевой обстановке», — напишет позже свидетель всех событий Порт-Артура и гибели «Петропавловска» Н. В. Иениш [1, с. 148].

Прибытие в Порт-Артур вице-адмирала С.О. Макарова приободрило моряков: возникла надежда на изменение боевой подготовки в лучшую сторону. Вера в адмирала и его стратегию усилилась после выхода Макарова в море на «игрушечном» крейсере «Новик» и боевого столкновения с японскими кораблями. Несмотря на то, что кораблям пришлось уклониться от боя со значительными силами японцев, это была психологическая победа — укрепление авторитета среди матросов. «Отныне все эти люди принадлежали ему и душой, и телом...», — писал Семёнов в своём дневнике.

Личным выходом в море С.О. Макаров подтвердил общность, которая связывала командующего флотом с любым новобранцем. Ни в одном из видов вооружённых сил не было такого, как на флоте, равенства перед лицом смерти. На боевой эскадре российского флота того времени чем выше было служебное положение моряка, тем больше он рисковал жизнью. В морском бою командир эскадры находился на мостике флагманского корабля, где была сосредоточена вся сила неприятельского огня, и матрос не мог сказать: «меня послали в бой», только «меня повели». *Послать на смерть и повести* — абсолютно разные понятия [11, с. 78, 79]. С.О. Макаров всколыхнул массовое сознание моряков эскадры: уныние и скука сменились стихийным порывом к бою, оставалось сделать этот порыв сознательным. В этих условиях любой приказ командира, пользующегося уважением и любовью, воспринимался как ценное указание более опытного старшего товарища, каждая работа становилась не принудительной, а радостно выполняемой с пользой для общего дела.

Именно такое настроение хотели создать на крейсере «Диана» старший офицер В. Семёнов и его офицеры. Для этого не нужны были длинные лекции и беседы — офицеры большую часть времени находились со своими подчинёнными, знакомились с теми, кого завтра поведут в бой. Порой было достаточно реплики, нескольких фраз или замечаний, разъясняющих то или иное распоряжение, чтобы оно беспрекословно выполнялось. Люди, привыкшие считать чистоту причудой начальников, жившие целый год только заматывая сор, легко поняли смысл и необходимость уборки, когда им объяснили, что раненый падает на палубу и, пока санитары подберут матроса и унесут в лазарет, грязь может попасть в рану и вызвать заражение, а значит из-за пустяковой царапины можно лишиться руки, ноги, а то и жизни. Другой пример: сырость в артиллерийских погребах могла привести к ржавлению поясков снарядов и, в свою очередь, к выводу из строя орудия во время боя. Простая философия войны «Не убьёшь ты — убьют тебя» оказалась более убедительной, чем теоретические беседы.

Крейсер «Диана» не был исключением среди других судов эскадры. Прибытие популярного адмирала и его личный пример вызвали подъём духа, а старание офицеров способствовало обучению личного состава необходимым навыкам в кратчайший срок. Однако никакие усилия не могли восполнить безвозвратно утраченной практики плавания. «Мужиков, одетых в матросские рубахи, господ, носящих морскую

офицерскую форму, можно было превратить в героев, но сделать их опытными моряками, а сборище «плавучих казарм» превратить в боевую эскадру — для этого требовались долгие годы...», — замечает В.А. Семёнов в первой книге трилогии «Расплата» («Порт-Артур и поход Второй эскадры») [11, с. 80].

К сожалению, это касалось и офицерского состава, утратившего опыт управления кораблями в совместном плавании, что показали учения по маневрированию, едва не закончившиеся гибелью одного из наших броненосцев, когда столкнулись «Пересвет» с «Севастополем». При разборе происшествия на собрании командиров С.О. Макаров предложил сначала высказаться обоим командирам, после чего сдержанно заметил: «С такими командирами мне приходится вступать в сражение» и надолго замолчал. После совещания командир «Севастополя» капитан 1-го ранга Чернышев был отстранён от должности [14, с. 33].

На первом же совещании флагманов и командиров кораблей адмирал С.О. Макаров высказал идею, что при условии дружной работы всех, от командира до матроса, ещё можно что-то исправить. Он считал, что успех возможен, если каждый задается целью работать не в силу только приказаний командования, но сознания, что, как бы ни была незначительна его роль, добросовестное выполнение своих обязанностей может в иных случаях иметь решающее значение. «Уметь желать — это почти достигнуть желаемого», — говорил он [11, с. 81].

Справедливо полагая, что время на систематические учения и занятия по расписанию уже упущено, Макаров требовал от каждого командира, офицера, любого заведующего самой маленькой частью на корабле, «...ревниво, как перед Богом, как на страшном суде, выискивать свои недочёты и все силы отдавать на их пополнение» [11, с. 81]. Он просил не бояться ошибок и увлечений. «...От работы, даже направленной по ложному пути, от такой даже, которую пришлось бросить — остаётся опыт. От безделья, хотя бы оно было вызвано самыми справедливыми сомнениями в целесообразности дела, ничего не остаётся» — такова была основная мысль обращения С.О. Макарова к подчинённым офицерам [11, с. 81].

В работе Макарова по введению в строй кораблей резерва условно можно выделить несколько направлений:

1. Приведение в готовность к боевым действиям материальной части кораблей резерва и ремонт военных судов, получивших повреждения в первых стычках с японцами.
2. Выявление и неукоснительное устранение всех недостатков в работе команды каждого судна. («Невозможное останется невозможным, но все возможное должно быть сделано».)
3. Сокращение времени выхода кораблей эскадры с внутреннего мелководного рейда на внешний рейд.
4. Морально-психологическая подготовка экипажей к ведению активных действий.

5. Боевое слаживание экипажей при ведении совместных действий (совместное плавание кораблей, боевое применение артиллерии, торпедного оружия и т.п.).

Вице-адмирал Макаров лично чуть ли не ежедневно контролировал ход ремонтных работ на судах эскадры. Отбывая из Санкт-Петербурга на Дальний Восток, он предусмотрительно взял с собой группу корабельных инженеров и рабочих судоремонтных заводов Балтики, которые осуществляли судоподъёмные и восстановительные ремонтные работы на кораблях, получивших боевые повреждения. Эта небольшая группа из 189 рабочих, чуждая казённой рутины и канцелярщины местной мастерской, выполнила работы по заделке пробоин на «Цесаревиче», «Ретвизане», «Севастополе», а позже и других кораблях эскадры. Кроме того, балтийцы привезли с собой пять вагонов материалов, приспособлений и инструментов, которых в Порт-Артуре не было. Вместе с адмиралом прибыли не только рабочие Балтийского завода, но и мастеровые артиллерийского Обуховского завода, водолазы ревельской спасательной компании, которые также внесли огромный вклад в восстановление кораблей и их вооружения. Мелкие неисправности и повреждения устранялись силами личного состава с привлечением мастеровых.

Подготовка личного состава к ведению боевых действий заключалась в интенсивных тренировках по применению артиллерии и минного оружия. Для тренировки комендоров на осыхающей акватории западного бассейна внутреннего рейда были расставлены щиты различных цветов и форм, по которым в течение всего дня велась т.н. вспомогательная стрельба, дающая комендору возможность проверять себя в наводке, своевременности выстрела, умении быстро переносить огонь с одной цели на другую. Дух соревнования, который внесли эти тренировки, способствовал совершенствованию навыков артиллеристов.

Одной из проблем, с которой пришлось столкнуться Макарову, стало недопустимо большое время выхода эскадры с внутреннего на внешний рейд. Большая скученность кораблей на внутреннем рейде могла быть чревата значительными потерями при артиллерийских атаках противника. К началу войны расширить проход в бухту до показателей, при которых выход был бы возможен в любое время суток, не удалось. Корабли могли выйти только во время полного прилива, поэтому при малочисленности портовых средств (буксиров) выход эскадры занимал почти сутки. В Порт-Артуре пользовались инструкцией и циркулярами мирного времени, разработанными в Кронштадте, возлагающими ответственность за безопасный вывод кораблей на заведующего портовыми средствами. На совещании с флагманскими специалистами, командирами кораблей, портовыми чинами и шкиперами буксиров Степан Осипович предложил изменить организацию выхода. Впоследствии это нашло отражение в изданном им приказе № 22 от 3 марта 1904 г., где были определены не только порядок входа и выхода на внутренний рейд и в бассейн, но и места, которые должен занимать каждый корабль на рейде, очередность выхода

(входа) судов [3, с. 485—487, 11, с. 249—256]. Командиру порта при входе (выходе) эскадры вменялось находиться на Адмиральской пристани и лично отдавать распоряжение портовым средствам, которые оказывали кораблю помощь в разворотах при съёмке с якоря и поворотах в узкости, содействовали в затруднительных случаях. С капитанов и шкиперов буксиров снималась ответственность за аварии в случае успешного решения поставленной задачи. Вся ответственность за наиболее быстрый выход из гавани возлагалась на командиров кораблей. «Кто при всём добром желании не сумел выполнить своих обязанностей — виновен только в неумении, в неопытности, но кто под формальным предлогом, прикрываясь буквой закона, уклонился от их выполнения, тот — преступник», говорил Макаров [11, с. 73, 74]. Результат такого подхода был очевиден и ещё больше укрепил авторитет командующего: 27 февраля в утреннюю полную воду эскадра вышла из гавани на внешний рейд за два с половиной часа, а в вечернюю полную воду с 17 до 19 ч. в полном составе вернулась в гавань. Наблюдавшие этот выход не верили своим глазам — это считалось невозможным.

Морально-психологическую подготовку личного состава к войне С. О. Макаров всегда относил к числу наиболее важных факторов и предлагал учитывать её наряду с боевыми свойствами кораблей, такими как непотопляемость, вооружение и т.п. В работе «Вопросы морской тактики и подготовки офицеров» он писал о том, что дело духовной жизни корабля есть дело самой первостепенной важности и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нём долю участия [5, с. 24, 25]. Эту мысль адмирал продолжил в обобщающей работе «Рассуждения по вопросам морской тактики», одна из глав которой целиком посвящена влиянию нравственного элемента на успех боя [3, с. 134—190]: «Состояние духа экипажа военных кораблей много зависит от взаимных отношений всех лиц, сфера действий которых касается морского дела»: «...одного следует удерживать, другого надо поощрить и лишь обоим *следует не мешать* (курсив наш. — Ю. З.)» [3, с. 137]. Макаров на множестве исторических примеров показал, насколько важен в бою моральный и нравственный настрой, убедительно доказал, что строгость к подчинённым зачастую не достигает желаемых результатов, в то время как доверие может дать значительно больший результат.

Говоря о воспитании личного состава, адмирал чётко формулировал задачи военно-морской педагогики: «...воспитание... должно главным образом преследовать цели военные. Надо создавать офицеров и нижних чинов, годных для войны. Все остальные условия второстепенные; *надо давать общее развитие, но ни в коем случае не в ущерб главной задаче...* (курсив наш. — Ю. З.)» [3, с. 178]. Далее он анализирует качества, которыми должен обладать любой моряк — от командующего флотом до матроса. К числу обязательных качеств командующего Степан Осипович относил: характер (в т.ч. храбрость и хладнокровие), ум, глазомер, познание, здоровье, справедливость. Матрос, по его мнению, должен обладать здо-

ровьем и выносливостью, привычкой к дисциплине, привычкой к морю, смелостью и познаниями. Остальные военнослужащие должны обладать качествами и командующего, и матроса, поскольку каждому из них приходится одновременно быть и начальником над подчинёнными, и самому подчиняться старшему начальнику. Именно выработка таких черт является основной целью военного воспитания, полагал Макаров. Указал он и традиционные для русского народа свойства характера, на которые можно опираться в целях воспитания необходимых нравственных и морально-боевых качеств личного состава: умение трудиться, выносливость и послушание, безропотность и нетребовательность. Особое внимание Степан Осипович придавал воспитанию на народных сказках, утверждая, что сказания о битвах и русских богатырях воздействуют на нравственную природу человека: «Желательно, чтобы те из сказаний, которые поднимают дух военной доблести, не выводились» [3, с. 188]. Не меньшее значение адмирал придавал периодической печати, которая, по его мнению, должна была поддерживать боевой настрой личного состава и не публиковать «сенсаций», которые могли бы принести вред вопросам стратегии и тактики, ослабить боевой дух русского воинства [2, с. 116—118].

По дороге в Порт-Артур С.О. Макаров разрабатывал инструкции и директивы для флота. В инструкции, лично составленной командующим для совместного маневрирования флотом (позже эта «Инструкция для боя и похода» была объявлена приказом от 4 марта 1904 г. за № 21) [10, с. 249—255], впервые были введены сигналы, обозначенные одним флагом. Существовавший в российском флоте трёхфлажный свод эволюционных сигналов был менее удобен в сигналопроизводстве и трудно поддавался запоминанию. Для передачи каждого сигнала необходимо было выбирать его из специальной книги, в то время как динамика боя требовала мгновенной реакции и знания каждого боевого сигнала наизусть. Разработанный С.О. Макаровым однофлажный свод состоял из 17 наиболее необходимых при совместном маневрировании боевых эволюционных сигналов, был более простым и удобным в обращении, позволял не терять время на расшифровку [9, с. 484]. Однако это нововведение требовало не только изучения и практической отработки командирами, но и специального обучения вахтенных начальников и сигнальщиков [14, с. 33, 57].

Сложность совместного маневрирования усугублялась ещё и разнотипностью кораблей. «Русский флот превратился в японской войне в богатейшую коллекцию образцов. Неудобство было только в том, что они не могли в обстоятельствах боя маневрировать совместно, чтобы использовать всё могущество их артиллерии», — вспоминал Н.В. Иениш [1, с. 140, 141]. Несколько раз адмирал со всем флотом выходил в море для маневрирования и, возвратившись в гавань, собирал командиров для обсуждения сделанных промахов. Э.Н. Шенснович, занятый ремонтом своего корабля, лишь однажды присутствовал на последнем разборе маневрирования. В воспоминаниях он пишет, что Макаров был очень недоволен результатами манёвров,

как впрочем и офицеры: «Вот они — результаты вооружённого резерва! — злобно ворчали некоторые, — Воевать собрались, а в строю ходить не умеют! Вывели в море плавучие казармы!..» [11, с. 74, 75].

О необходимости обучения всего личного состава корабля, от матроса до командира, основам морского дела Макаров писал задолго до Русско-японской войны. Он акцентировал внимание на том, что плавание в мирное время зачастую связано с представительскими функциями и в этих условиях основной задачей становится подготовка внешнего вида корабля в ущерб боевой готовности. Команда судна, по словам Степана Осиповича, «приобретает нежелательные привычки и обычаи», далёкие от целей подготовки к войне. «...Военный флот существует для войны, и сопряжённые с большими расходами плавание судов в мирное время совершаются для того, чтобы подготовить к войне личный состав; из этого основного положения будут исходить все последующие», — напоминает он [3, с. 202]. Условия мирного плавание, когда маневрирование кораблей нацелено только на обеспечение навигационной безопасности движения, коренным образом отличаются от условий военного времени, когда требуется маневрирование в составе соединения с целью нанести удар по противнику и отразить его нападение. Поэтому, полагал Макаров, при любом плавании нельзя упускать ни малейшей возможности в упражнениях, полезных в боевом отношении. Маневрированию одиночных кораблей в составе групп и соединений он уделял большое внимание, детально расписывая различные варианты и условия, которые могут сложиться при управлении судном [3, с. 208—212].

После гибели С.О. Макарова плавание и тренировки с использованием однофлажных сигналов были прекращены, и инструкция больше не применялась. Недолгое пребывание Степана Осиповича на посту командующего не позволило донести до остальных всю важность нововведения. На последнем собрании командиров перед выходом в море под флагом контр-адмирала В.К. Витгефта инструкция была отвергнута всеми командирами, т.к. с ней никто не упражнялся. «Поздно было учиться, когда надо было сражаться, и решено было следовать общей эволюционной книге, по которой во время плавание эскадры делались сигналы», — напишет Э.Н. Шенснович [14, с. 33]. Лишь после боя 28 июля 1904 г., когда из строя был выведен флагманский корабль «Цесаревич» и убит контр-адмирал Витгефт, многие командиры осознали ценность инструкции Степана Осиповича, предусматривавшей и такой вариант событий. «Командуй 28 июля эскадрой адмирал Макаров, бой бы закончился иначе», — утверждает Шенснович [14, с. 33].

В последние десять лет жизни С.О. Макаров подготовил и издал ряд трудов под девизом «Помни войну» [4; 6; 7; 8]. В 1897 г. был опубликован фундаментальный труд «Рассуждения по вопросам морской тактики». В предисловии к нему Макаров говорит о том, что повседневная деятельность на корабле (корабельные учения, уход за материальной частью, занятия по специальности, приборки и т.п.) отнимает у офицеров большую

часть времени, в результате складываются условия, которые отдаляют повседневную жизнь от требований военной обстановки. Поэтому, по мнению Степана Осиповича, всяческая повседневная деятельность в максимальной степени должна быть приближена к решению боевых задач. Девиз «Помни войну» он расценивал как основной принцип службы каждого офицера: только война в состоянии открыть глаза на недостатки функционирования военного судна. «...Мир не вечен, и не для мирного времени делаются все расходы, сопряжённые с содержанием флота, и если на корабле забывают о войне и плавают исключительно при условиях мирных, то этим самым не исполняется та цель, для коей корабли отправляются в море» — писал С.О. Макаров [3, с. 11].

Прекрасно понимая, что большая часть кораблей флота длительное время простояла в вооружённом резерве и личный состав потерял навыки не только в маневрировании кораблей, но и в систематической боевой подготовке, он пытался донести свои идеи до командиров кораблей и всех офицеров. По пути следования в Порт-Артур Макаров даёт телеграмму управляющему Морским министерством Ф.К. Авелану с просьбой как можно скорее напечатать и выслать на эскадру его книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики». Спустя месяц пришёл ответ от исполняющего должность начальника Главного Морского штаба с уведомлением, что управляющий Морским министерством «...не признал возможным отнести этот расход на военный кредит» [9, с. 445]. Повторное обращение также вопроса не решило — книгу предложили напечатать в следующем году. Тогда Степан Осипович вынужден был поставить вопрос о доверии: «Просил бы *теперь же* напечатать мою книгу.. для задачи её 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 р. 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» (выделено в оригинале. — Ю.З.) [9, с. 446]. Настойчивость вице-адмирала Макарова возымела действие: адмирал Авелан распорядился напечатать второе издание книги, о чем оповестил командующего флотом. Книга вышла в свет уже после смерти автора, и ни один из командиров не получил её в период войны [9, с. 447].

Выдающемуся флотоводцу удалось за короткое время всколыхнуть «болото» Порт-Артура, но гибель Макарова не позволила довести дело до логического завершения. Многие его идеи и планы не были реализованы по причине косности мышления командиров и начальников, не желавших менять устоявшиеся взгляды и размеренный порядок службы мирного времени.

Не секрет, что в советском ВМФ также существовал корабельный резерв. Его основу составляли корабли, временно выведенные из боевого состава, которые в случае мобилизации могли быть расконсервированы

и введены в строй. На них был значительно сокращённый личный состав, поддерживающий в исправном состоянии материальную часть и занятый по большей части работами на берегу. Редкие занятия по специальности чередовались с приборками. Не напоминает ли это ситуацию с порт-артурским флотом? В соответствии с «Положением о кораблях резерва» для службы на кораблях (соединениях кораблей) резерва органами управления флота (флотилии) должны были подбираться наиболее подготовленные офицеры и мичманы, прослужившие на однотипных кораблях в плавающих соединениях не менее двух — трёх лет и не имеющие медицинских противопоказаний. На деле же в бригады «консервации» назначались лица, от которых здесь вреда было меньше, чем на плавающих кораблях, например негодные по состоянию здоровья для службы в плавсоставе. Не имея перспектив служебного роста, они не стремились к приобретению новых знаний и навыков, к воспитанию *подчинённого* личного состава. Так что дух домакаровского Порт-Артура процветал и в таких соединениях. В конечном итоге эти корабли были списаны и разделаны на металлолом.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Иениш Н. В. Адмирал Макаров // Порт-Артур. Воспоминания участников. Нью-Йорк: Изд-во им. Чехова, 1955. С. 139—150.
2. Кравченко Н. И. На войну. Письма, воспоминания, очерки военного корреспондента. Вице-адмирал С. О. Макаров. СПб.: Изд-во «Товарищество Р. Голике и А. Вильборг», 1905. С. 113—120.
3. Макаров С. О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М.: Военмориздат НКВМФ, 1943. 516 с.
4. Макаров С. О. Броненосцы или безбронные суда? СПб.: Типография Морского министерства, 1903. 62 с.
5. Макаров С. О. Вопросы морской тактики и подготовки офицеров. М.: Военмориздат НКВМФ, 1943.
6. Макаров С. О. Об однообразии в судовом составе флота. СПб.: Типография Морского министерства, 1898. 40 с.
7. Макаров С. О. Об уменьшении гибельных последствий при столкновениях судов. СПб.: Типография Морского министерства, 1891. 26 с.
8. Макаров С. О. Разбор элементов, составляющих боевую силу судов. СПб.: Типография Морского министерства, 1894. 106 с.
9. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. Кн. 1. (Работа ист. комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском ген. штабе). СПб.: 1912. 635 с.
10. Сорокин А. И. Оборона Порт-Артура. Русско-японская война 1904—1905 гг. М.: Воениздат, 1952. 272 с.
11. Семёнов В. И. Расплата: Порт-Артур и поход Второй эскадры. М., СПб.: Изд-во «Товарищество М. О. Вольф», 1910. 420 с.
12. Тыл флота: история развития / под ред. Н. Г. Махонина. М.: Воениздат, 1992. 319 с.
13. Цветков И. Ф. Организационно-мобилизационные органы и организационные структуры ВМФ России (1695—1945). СПб.: МО РФ, ГШ ВМФ, 2000. 826 с.
14. Шенснович Э. Н. Плавание эскадренного броненосца «Ретвизан» с 1902 по 1904 г. (воспоминания командира). СПб.: Галера-Принт, 1999. 76 с.