

Амир Хисамутдинов,  
заведующий сектором изучения книжной культуры ЦНБ ДВО РАН

## Степан Макаров и его научные труды



*Степан Осипович Макаров. Около 1903 г.*

Очерк посвящен мореплавателю Степану Осиповичу Макарову (1948 – 1904), который проводил океанологические исследования на Тихом океане и во Владивостоке. Макаров принимал участие в деятельности Общества изучения Амурского края (ныне Музей истории Дальнего Востока имени В.К. Арсеньева).

Имя адмирала С.О. Макарова навсегда вошло в отечественную историю, а исследования на корвете «Витязь» и последующие научные труды стали классическими. Имя Макарова увековечено во множестве географических объектов; еще недавно мировой океан бороздило научно-исследовательское судно «Витязь», ставшее легендой.

Будущий флотоводец и океанограф родился 27 декабря 1848 г. В семье прапорщика в Николаеве Херсонской губернии. Ранее детство Макаров провел в Николаеве, затем его отца направляют служить на Дальний Восток. Пять долгих месяцев большая семья Иосифа (Осипа) Федоровича Макарова добиралась к новому месту службы в Николаевск-на-Амуре.<sup>1</sup>

В течение всего пути девятилетний Степан усиленно готовился к поступлению в Николаевское морское училище, и не напрасно: в сентябре 1858 г. он стал кадетом. Впрочем, назвать это учебное заведение училищем можно чи-

---

<sup>1</sup> Российский государственный архив ВМФ. Ф.406. Оп.9. Д.2474. Л. 16-22. Полный послужной список С.О. Макарова.

сто символически — в нем числилось всего 12 мальчиков, но их обучение было организовано серьезно. Руководство возложили на опытнейшего гидрографа подполковника Василия Матвеевича Бабкина. С его помощником, подпоручиком Федором Кондратьевичем Якимовым<sup>2</sup>, несмотря на большую разницу в возрасте, юный Макаров быстро подружился. Первый биограф Макарова Ф.Ф. Врангель так описывал годы учебы будущего адмирала (орфография и пунктуация документов сохранена): «Нравы в училище были крайне грубыми, надзор слабый; старшие, как везде в закрытых учебных заведениях, тиранят младших и позволяют себе всякие безобразия. Начальник училища почти ежедневно читает кадетам нотации по поводу какого-нибудь более выдающегося нарушения порядка; сначала младшие ученики плачут под впечатлением «жалких слов», но скоро притупляются и безучастно слушают его упреки и назидания. Наиболее употребительный вид наказания — это лишение пищи, преимущественно мясного блюда, чем охотно пользуются старшие для утоления лишней порцией своего юношеского аппетита. Бывали в ходу и розги, однако под влиянием гуманного адмирала (П.В. Казакевича — прим. А. Хисамутдинов), приверженца новых веяний, это педагогическое средство применялось лишь в случаях исключительных и крайне редко...»<sup>3</sup>

Благодаря своим дарованиям и благонаравию Макаров, будучи младшим из воспитанников, занял среди товарищей исключительное положение, что выразилось, между прочим, в том, что некоторые из офицеров-преподавателей давали ему безвозмездно частные уроки вне общей программы и что на любительские спектакли, устраиваемые офицерами, приглашались из числа кадетов только фельдфебель и Макаров. Об этом последнем отличии Макаров упоминает в дневнике, говоря, что он из-за этого манкировал уроки географии и всеобщей истории, но что учитель дал ему частные уроки, чтобы восполнить пробел.<sup>4</sup>

К преподаванию в училище постоянно привлекали свободных от службы опытных офицеров, а каждое лето кадеты старшего отделения проходили практику на судах Сибирской флотилии. Именно эти плавания делали из воспитанников училища настоящих морских волков. Крепко сбитый, несколько молчаливый и выглядевший старше своих лет, Макаров стал любимцем губернатора Приморской области контр-адмирала П.В. Казакевича, который отправлял его на практику в самые интересные плавания на судах Сибирской флотилии. По его приказу Степан Макаров был назначен флагманским кадетом, и ему удалось побывать во многих крупных портах тихоокеанского побережья России, Америки и Японии.

Несколько месяцев — с октября 1863 г. по май 1864 г. — вместе с клипером «Богатырь» Макаров провел в Сан-Франциско, где судно ремонтировалось в доке на Mage Island. Неожиданно для себя 14-летний кадет влюбился

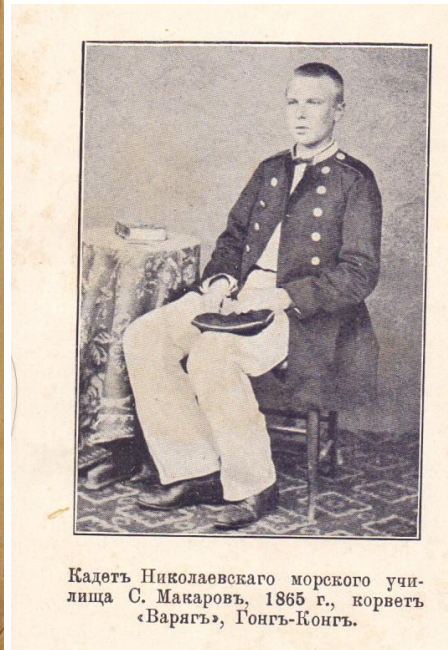
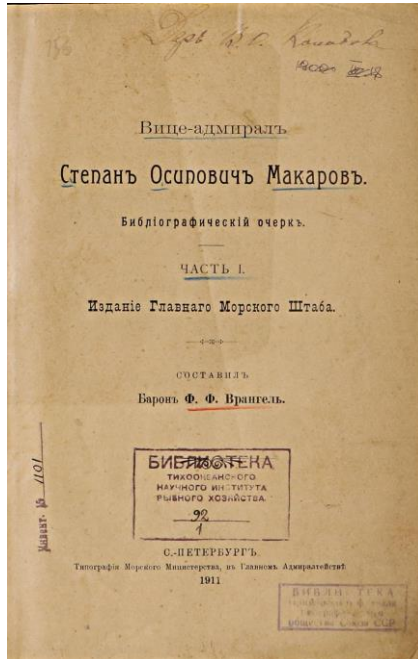
---

<sup>2</sup> Якимов Федор Кондратьевич (1829—1887). Служил в Сибирской флотилии, штурманом на пароходе «Лена», пароходо-корвете «Америка». Редактор-издатель первой газеты на Дальнем Востоке «Восточное Поморье». Его именем назван мыс у входа в приморскую бухту Успения.

<sup>3</sup> Врангель Ф.Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. СПб.: Типография Морского Министерства в Главном адмиралтействе, 1911. Ч.1. С. 5—6.

<sup>4</sup> Там же.

здесь в 20-летнюю мисс Кейт Селфридж и по этому поводу оставил в своем дневнике следующую запись: «Познакомившись в Сан-Франциско с семейством Selfridge, я нашел все, что искал. Семейство — самое милое, с прекраснейшими правилами, с детской скромностью. И в этом семействе все меня полюбили как родного, радовались, когда я приезжал к ним и скучали, когда я уезжал. Само собой разумеется, что, попавши 14 лет в такое прекрасное общество, которое я жаждал, я полюбил его как родное, и оно никогда не изгладится у меня из памяти»<sup>5</sup>.



Кадетъ Николаевскаго морского училища С. Макаровъ, 1865 г., корветъ «Варягъ», Гонгъ-Конгъ.

*Иллюстрации из книги Ф.Ф. Врангеля. ЦНБ ДВО РАН.*

Зимой 1864 / 65г. Макарова назначили фельдфебелем училища, что дало ему значительную дисциплинарную власть. Вначале он выражал свои приказы просьбами, но быстро понял, что этим друзей-кадетов не проймешь. Среди них считалось шиком нагрубить офицеру. Тогда-то и проявился его жесткий нрав. Когда не действовали слова, Макаров пускал в ход кулаки, помня рассказы отца о том, как служили в николаевские времена. Дневник на многие годы стал его единственным поверенным в делах. «Нужно простоять 4 часа на мостике, не сводя глаз с парусов, которые грозят или сломать рангоут или самим разорваться. Волны, ударяясь о борт, разбиваются и окачивают вас с ног до головы. Ну, как тут не пожалеть такого страдальца, подумает другой. А вот и нет — удовольствие в свежую погоду может испытать только моряк, когда, сдавши вахту другому, спускается вниз, снимает с себя мокрое платье, надевает сухое и обогрвшись ложится в койку, где с полным спокойствием скоро засыпает».<sup>6</sup>

В апреле 1865 г. Макаров окончил Морское училище с наивысшими результатами. В памятный день выпуска контр-адмирал Казакевич объявил перед строем, что кадет Макаров производится в кондукторы флотских штурманов с одновременным представлением в гардемарины. Вскоре, правда, выяснилось, что среди документов Макарова нет справки о его дворянском происхождении

<sup>5</sup> Врангель Ф.Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. СПб.: Типография Морского Министерства в Главном адмиралтействе, 1911. С. 8.

<sup>6</sup> Там же. С. 20 – 21.

и поэтому юноша не имеет права на производство в гардемарины. Бюрократия в империи была выше всяких похвал! Никакие ходатайства офицеров, знавших кадета по службе, никакие свидетельства о его недюжинных способностях и отличных познаниях морских дисциплин не смогли бы помочь делу, если бы из Сибири не подоспела необходимая официальная бумага. К счастью для флота выяснилось, что отец Макарова был произведен в офицеры за год до появления на свет Степана Осиповича, следовательно, он родился дворянином. Не будь этого, российский флот лишился бы одного из выдающихся офицеров.<sup>7</sup>

В конце мая 1865 г. Макаров получил назначение на пароходо-корвет «Америка» и прибыл на него в весьма критическое для судна время. Ледоходом «Америку» снесло на мель, и предстояли сложные и продолжительные работы по вызволению судна. Команде приходилось часами работать в холодной воде, и в своем дневнике Макаров оставил по этому поводу запись, характерную для его взглядов на службу, которым он оставался верен до самой смерти: «Несмотря на все это, команда работает бодро, старшие матросы, работая за двоих, подают пример молодым, не было слышно ни малейшего ропота, хотя бывали случаи, когда команда не видала подле себя офицеров, которые, по моему мнению, должны были показывать пример команде».<sup>8</sup>

После окончания всех работ Макаров составил подробное описание действий экипажа по снятию парохода с мели, в котором продемонстрировал незаурядную техническую сообразительность. На этот доклад обратил внимание контр-адмирал Казакевич, и 6 июня Макаров получил от него приглашение на обед, устраиваемый для институток и кадетов Николаевска. После этого обеда в дневнике Макарова появилась следующая запись: «Я сделал два важных промаха, а именно: когда адмирал предложил выпить за здоровье директора училища, я не подошел с бокалом к Федору Кондратьевичу Якимову поблагодарить его за все, что он для меня сделал, а второе, что я при прощании не поблагодарил адмирала за всех кадетов и за себя за внимание. Если бы не эти промахи, я был бы совершенно доволен обедом, но они портят все дело. Да, впрочем, это всегда со мной так бывает: перед тем, как идти к незнакомому лицу, я все придумаю, что сказать, а на деле все забуду, а если вспомню, то не хватает смелости сказать».<sup>9</sup>

Так же глубоко переживал молодой офицер и промахи по службе, которые нет-нет да случались. Как только «Америку» сняли с мели, пароход принялись приводить в порядок, и Макарову было поручено смотреть за малярами. Однажды командир, вернувшись на судно с берега, заметил какие-то недостатки в окраске и разнес за это Макарова, назвав его лодырем. Это сказанное в сердцах слово долго мучило самолюбивого юношу, понимавшего, что упрек в лени он получил незаслуженно. Но спорить с начальством было бесполезно, да Макаров и не осмелился бы это сделать, поэтому обиду пришлось проглотить. Массу замечаний делал ему командир и позже, когда «Америка» вышла в море. Он был назначен на время авралов за старшего на фор-марсе. Какого раз

<sup>7</sup> Документы. С.О. Макаров. Москва: Военно-морское изд-во, 1953. Т.1. С. 47 – 50.

<sup>8</sup> Врангель Ф.Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. СПб.: Типография Морского Министерства в Главном адмиралтействе, 1911. Ч.1. С. 23.

<sup>9</sup> Там же. С. 23 - 24.

у марсового выскочил драек (брусок) из штерта, за что наказан был вовсе не матрос, а Макаров. Он пытался было пожаловаться дружески расположенным к нему офицерам, но те объяснили, что с марса ничего падать не должно и что если он старший, то и обязан отвечать за все случившееся. После раздумий Макаров должен был признать, что находит наказание справедливым и одобряет начальство за строгость. Больше того, в самом наказании — назначении при авралах на салинг — он попытался увидеть светлые стороны и обратить наказание в свою пользу. 10 августа 1865 г. Макаров был переведен на флагманский корвет «Варяг». Начальник эскадры контр-адмирал И.А. Ендогуров пригласил его столоваться у него и обращаться к нему со всеми заботами. Позже, собираясь вернуться с Дальнего Востока на Балтику, адмирал поинтересовался дальнейшими планами способного стажера.

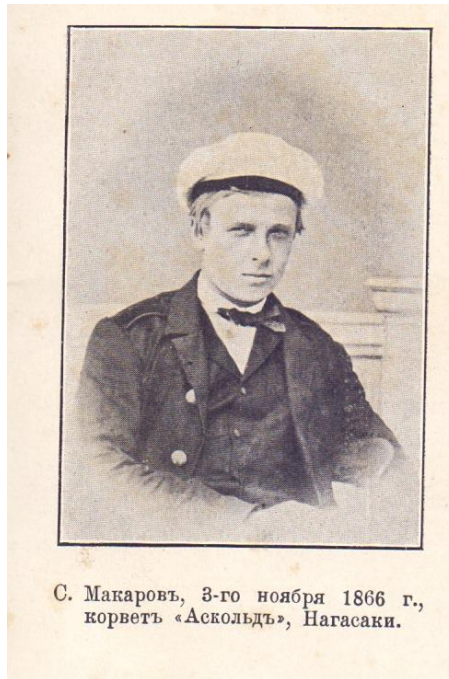
Познакомившись поближе с японскими портами, Макаров отметил: «Славный народ, деятельный и веселый, всякую работу справляет с песнями». Уважительно он отнесся и к кодексу самурая — многое из него он хотел бы перенести в офицерскую жизнь. В ноябре 1866 г. Макаров перевелся на корвет «Аскольд», на котором держал флаг контр-адмирал Ф.С. Керн, сменивший Ендогурова. Каково же было его огорчение, когда через месяц адмирал объявил экипажу, что корвету дано предписание идти в Россию. «Я ходил как угорелый, — писал Макаров в дневнике, — надо было решить вопрос, оставаться ли в Сибирской флотилии или переходить на Балтийский флот».<sup>10</sup> Он выбрал последнее, но весь долгий путь на Балтику не переставал мучиться сомнениями и неизвестностью: как сложится служба на новом месте, будет ли возможность поступить в академию.

Страницы дневника этого периода содержат немало рассуждений о смысле жизни, свидетельствующих о душевных терзаниях молодого Макарова, но вместе с тем мы находим там и вполне зрелые размышления о службе на флоте. «Степень усердия и знания команды, — писал Макаров, — зависит от командира и офицеров, достигается постоянно заботливостью о команде, не только о хорошем качестве провизии, но и об удобстве и осмысленности жизни. Ничего не может быть вреднее приказаний ни к чему не ведущих, это причаёт к неуважению начальства, а затем и к неповиновению, и к лени».<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Там же. С. 28.

<sup>11</sup> Там же. С. 29.



С. Макаровъ, 8-го ноября 1866 г.,  
корветъ «Аскольдъ», Нагасаки.

Всего 2 года после окончания училища Макаров провел в плаваниях по морям Дальнего Востока, теперь уже на правах настоящего моряка заходя в знакомые ему дальневосточные порты. Особенно нравилось ему приходиться в уютную бухту Золотой Рог, где очень скоро у него появились друзья и знакомые, но перевод на Балтику разлучил на некоторое время Макарова с любимшимся ему городом. Прежде чем приступить к службе на Балтийском флоте, Макаров провел около месяца в Новгородской губернии в отпуске, а по возвращении получил назначение на фрегат «Дмитрий Донской», уходящий в учебное плавание с гардемаринами. 14 июля 1867 г. Макаров был произведен в гардемарины, а в конце сентября окончательно перебрался на корабль и с величайшим усердием включился в подготовку фрегата к плаванию. Оно продолжалось девять месяцев и послужило хорошей морской школой. «Крайне печальны похороны на судне, где все живут так близко друг к другу, — писал Макаров в дневнике после несчастного случая на фрегате. — Каждый сознает, что жизнь его столько же зависит от собственной неосторожности, сколько и от чужой. У всякого из нас есть случаи, когда только благодаря воле Всевышнего явная опасность миновала. В мои лета не очень заботятся о самом себе; умри я теперь, не многие заплачут — отец, возлагающий на меня свои надежды, да брат, да и те только потому, что я их родственник. Но между матросами есть такие, от которых зависит существование их семейства».<sup>12</sup>

У молодого моряка не было близости со своими однолетками. «Мне кажется, и в строгой дисциплине, — писал 18-летний Степан, — где благоразумный начальник — душа и вся сила своих подчиненных, гораздо более поэзии, чем в том поддельном ухарстве, которое наши показывают наверху и которое превращается в явное неповиновение, причем высказывается полное незнание морского дела. Благоразумие, не говоря уже о долге службы, должно заставить молчать. Юноша, только что начинающий свое морское поприще, так легко осуждает все поступки своих начальников, не будучи в состоянии понять тех

<sup>12</sup> Там же. С. 37.

оснований, на которых приказание отдано».<sup>13</sup> Через несколько страниц Макаров отметил: «Противно смотреть на эти апатичные физиономии товарищей. Я считал прежде невозможным такое равнодушие ко всему. Один из моих недостатков — то, что я не могу удержать себя, не возразивши на чью-нибудь глупость или даже подсмеяться над глупым поступком в лицо. Это вызывает вражду и порождает массу неприятностей».<sup>14</sup>

Экзамен, который держали гардемарины в плавании в присутствии командира, Макаров сдал блестяще, получив высший балл почти по всем предметам. А после второго плавания на том же «Дмитрии Донском» с 17 сентября 1868 г. по 28 мая 1869 г. он, сдав экзамен, был произведен в мичманы. Окончился период ученичества, впереди была ответственная служба. На летнюю кампанию 1869 г. Макаров был назначен на двухбашенную броненосную лодку «Русалка». В конце навигации корабль налетел бортом на камни, но, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Разбирая причины аварии и анализируя меры борьбы за живучесть корабля, Макаров впервые проявил себя настоящим исследователем. Его статья на эту тему, напечатанная в «Морском сборнике», не осталась без внимания начальства. Выдающиеся дарования и познания мичмана Макарова были по достоинству оценены, и 1 января 1871 г. он был произведен в лейтенанты, пробыв в чине мичмана всего полтора года, — случай небывалый для мирного времени.<sup>15</sup>

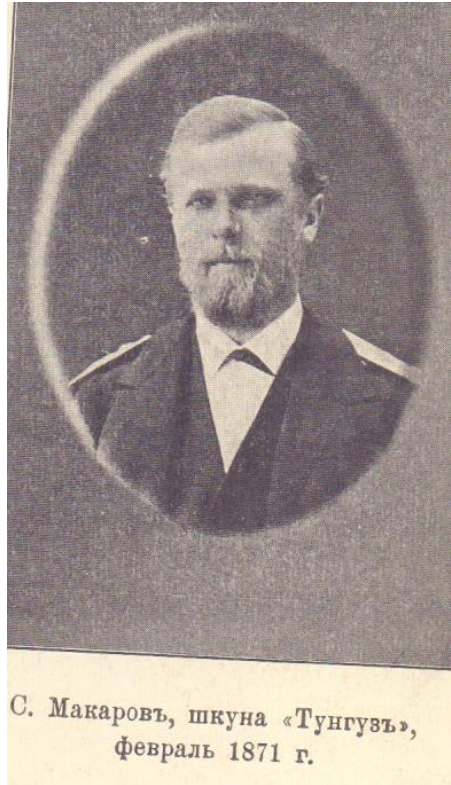
Вскоре вновь появилась возможность побывать на Дальнем Востоке. В январе 1870 г. Макаров получил назначение на винтовую шхуну «Тунгуз», которая готовилась к плаванию на Тихий океан. Подготовка и сам переход оказались неоправданно затянувшимися. Снявшись с якоря 2 ноября 1870 г., «Тунгуз» пришел во Владивосток только 14 июня 1871 г. В своем дневнике на 12 страницах Макаров подробно и основательно разбирает, выявляя ошибки, почему переход шхуны был так продолжителен — другие суда этот переход делали за 15—20 дней. Его замечания были бы весьма поучительны и ценны, если бы парусное дело, которое он любил и изучил досконально, не отживало свой век на военном флоте.

---

<sup>13</sup> Там же. С. 35.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Владивосток. 1900. 23 апр. С. 9 - 10.



«Тунгуз» пробыл во Владивостоке недолго, но следующим пунктом его назначения был Николаевск, где Макаров смог повидаться со старыми знакомыми. То ли от возвращения в родные края, то ли от грусти встречи с детством, а может, от известия, что приехал новый командир шкуны и сам он теперь не может претендовать на эту должность, Макаров решил уйти в отставку. Жизнь совершила еще один неожиданный виток: в Николаевске получили телеграмму от управляющего Морским министерством, который требовал возвращения Макарова в Петербург. Прибыв туда в декабре 1872 г., Макаров получил приказание явиться к генерал-адъютанту А.А. Попову<sup>16</sup> и поступить в его распоряжение. Положение Попова в то время было исключительным: он имел разрешение в обход Технического комитета и других органов Морского ведомства вводить различные технические усовершенствования на судах, а также следить за постройкой судов по его собственным чертежам. Ему требовались помощники из числа наиболее грамотных специалистов и флотских офицеров. Среди них и оказался Макаров, успевший к тому времени заявить о себе как специалист по вопросам непотопляемости судов.

Под непосредственным руководством Попова Макаров был четыре года. В его архиве этого периода сохранились кипы тетрадей с вычислениями и чертежами. Заслуги Макарова в этой важной области военно-морского дела признаются теперь всеми специалистами, но в то время молодому офицеру пришлось столкнуться с немалыми трудностями, чтобы претворить свои идеи в жизнь.

<sup>16</sup> Попов Андрей Александрович (1821- 1898). Командир 2-го Амурского отряда кораблей, отправленных на Дальний Восток, начальник эскадры Тихого океана. Его именем названы: бухта, банка, мыс, остров и рабочий поселок в зал. Петра Великого.



Осенью 1876 г. запахло порохом. Россия стала готовиться к неизбежной войне с Турцией после восстания, вспыхнувшего на Балканском полуострове. Тут-то и выяснилось, что российские черноморские берега, по сути, беззащитны. Тихоходные деревянные корветы и железные суденышки, из которых состоял флот на Черном море, были непригодны для серьезного дела. Лишь несколько пароходов Российского общества пароходства и торговли да царская яхта «Ливадия» годились для крейсерской службы. Но чтобы легкие суда могли успешно участвовать в боевых действиях, их следовало укрепить и вооружить. Из числа всевозможных проектов и предложений были выдвинуты два, один из которых принадлежал лейтенанту Макарову.<sup>17</sup>

Записка Макарова получила одобрение Его Высочества, и 13 декабря 1876 г. Степан Осипович был назначен командиром парохода «Великий Князь Константин», принятого в казну на время войны от Русского общества пароходства и торговли. Макарову хватило двух недель с небольшим, чтобы при дружной работе офицеров и команды, которая состояла исключительно из добровольцев, превратить пассажирский пароход в грозный боевой корабль. Идея Макарова состояла в том, чтобы снабдить быстроходный пароход паровыми катерами с минным вооружением, подойти по возможности незаметно к месту стоянки турецких броненосцев, спустить на воду минные катера и, пользуясь темной ночью, атаковать неприятеля. Взорвав свои мины, катера должны были тотчас же возвращаться к пароходу. До войны минное дело на флоте было еще настолько молодо и несовершенно, а знаний и навыков у офицеров так мало, что экипажу под командованием Макарова пришлось всему учиться самим и даже превратить пароход в нечто вроде учебно-тренировочного корабля. В то же время экипаж «Великого Князя Константина» должен был ежечасно оставаться готовым к боевым действиям. Прошло всего 7 лет с того дня, как Макаров получил офицерский чин, он был моложе многих офицеров, которые прибывали к нему на «Константин» обучаться практике минного дела перед отправкой в действующую армию. Нетрудно представить, сколько требовалось такта и выдержки, а порой и дипломатического искусства, чтобы не задеть ненароком чьего-либо самолюбия и не испортить всего дела.

Теоретические выводы Макарова блестяще подтвердились во время войны. Не менее важен и его личный пример отваги, настойчивости и предприимчивости. Командование пароходом «Великий Князь Константин» — это самый блестящий период в жизни Макарова. Другим важным этапом была служба на корвете «Витязь», командиром которого капитан 1-го ранга Макаров был назначен 17 сентября 1885 г., когда корвет еще только строился. Увы, корабль достался ему далеко не лучший. Следя за ходом строительства, Степан Осипович замечал все недостатки проекта. После первой пробы машины 15 июля 1886 г. он записал в своем дневнике: «Какая жалкая индикаторная сила и скорость для небронированного судна в 3000 т! Корвет можно считать неудачным в смысле хода, но не мое дело об этом разглашать. Дело командира составить имя своему судну и заставить всех офицеров полюбить его и считать несрав-

---

<sup>17</sup> Документы. С.О. Макаров. Москва: Военно-морское изд-во, 1953. Т. 1. С. 93—109.

ненно выше других судов даже и по качествам».<sup>18</sup> Макарову эта задача удалась в полной мере, и имя «Витязя» стало символом блестящих достижений научно-морского флота России. Пока же офицер всецело посвятил себя подготовке корвета в предстоящее кругосветное плавание. В июле 1886 г. Макаров съездил на несколько дней к семье, а 31 августа «Витязь» вышел из Кронштадта на Дальний Восток в плавание, которое принесло и кораблю, и его командиру научную славу.

С прибытием в Иокогаму корвет поступил в состав отряда Тихого океана и после захода в различные порты Японского моря прибыл во Владивосток 8 июня 1887 г. Туманы, особенно сильные весной и летом, затрудняли подходы к Владивостоку. Многие моряки того времени отмечали слабую изученность залива Петра Великого с множеством больших и мелких островов, с изрезанной береговой линией, прибрежными камнями и скалами. Экспедиции подполковника А.С. Стенина, которая занималась в тот период гидрографическими исследованиями в заливе, хватало забот с точным определением берегов, и за другое она не бралась. Макаров выразил желание подключить к работам по исследованию залива и экипаж «Витязя». Учебные занятия корвета были почти закончены, и командующий отрядом судов в Тихом океане удовлетворил просьбу командира корабля. Перед началом работ Стенин снабдил Макарова точными координатами всех основных астрономических и геодезических пунктов от Владивостока до р. Тюмень-ула (ныне р. Туманная) и даже назначил на первые дни помощника в лице подпоручика Ивана Семеновича Сергеева. Обыкновенно работа велась так: корвет шел со скоростью около 3 узлов, и каждые 5 минут за борт бросался диплот. За этим строго следил дежурный офицер, заносивший все данные в специальный журнал. За 14 дней корвет произвел промеры от мыса Поворотный до мыса Гамова. На основании полученных данных Макаров сформулировал указание для подхода в тумане к Владивостоку, которое служило морякам многие годы<sup>19</sup>

17 ноября 1887 г. корвет «Витязь» ушел из Владивостока в одиночное плавание по Тихому океану. За полгода он посетил 30 различных портов, собрав о них ценную информацию, и 14 мая 1888 г. вернулся во Владивосток. Макаров решил не тратить зря время и уже 16 мая продолжил начатые в предыдущем году гидрографические работы, теперь уже в зал. Посъета, где одна из бухт получила название Витязь в честь судна.<sup>20</sup>

Тесные отношения у Макарова были с первой научной организацией на Дальнем Востоке — Обществом изучения Амурского края (ОИАК). Особенно дружен он был с ее председателем Ф.Ф. Буссе. По мере сил Степан Осипович снабжал ОИАК картами, книгами и научными экспонатами.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Врангель Ф.Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. СПб.: Типография Морского Министерства в Главном адмиралтействе, 1911. Ч. 2. С. 15.

<sup>19</sup> Макаров С.О. Описание примерных работ в заливе Петр Великий, произведенных офицерами корвета «Витязь» в 1887 году // Записки по гидрографии. 1889. Т.1. С. 7 — 15.

<sup>20</sup> Груздев А.И. Береговая черта: Имя на карте. Морской топонимический словарь Приморского края. Владивосток: Дальнаука, 1996. С. 24 – 25.

<sup>21</sup> Владивосток. 1887. 23 окт., 12 ноября.

30 июня 1888 г. в центре Владивостока, недалеко от Адмиралтейской набережной было шумно и многолюдно: шла торжественная закладка музея ОИАК, положившая конец долгим спорам о том, быть или не быть во Владивостоке музею. Звучала музыка. Секретарь Общества прочел надпись на серебряной доске, которую затем положили в каменное ложе фундамента. Присутствующие на церемонии почетные гости по очереди сделали несколько традиционных ударов молотком, это действие повторили члены Общества. Все были приглашены к завтраку, который устраивался в палатке, сооруженной моряками рядом с будущим музеем. Завтрак сопровождался дружескими беседами, речами и тостами. Вот что сказал, например, издатель газеты «Владивосток» Николай Варламович Соллогуб: «Бывший здесь при доке инженер-механик Устинов, подавший в 1883 г. мысль об основании во Владивостоке музея, между прочим, высказал уверенность, что наши моряки, плавающие повсюду у восточных берегов, внесли бы также много интересного в эту будущую коллекцию. Его мысль осуществилась, и в следующем же году офицеры клипера «Разбойник» доставили молодому музею различные оружия чукчей, черепа и модели. Затем офицеры клипера «Джигит» и других судов не переставали оказывать музею свое содействие. Наконец, и в настоящее время мы видим, с каким живейшим сочувствием отнеслась на рейде эскадра к делу постройки здания для музея. Все это дает нам право быть уверенным, что музей в лице наших моряков всегда будет иметь лучших сотрудников, и таким образом в скором будущем он станет драгоценным памятником на далекой русской окраине».<sup>22</sup>

Степан Осипович внимательно слушал Соллогуба. Как и многие моряки эскадры, он сам был активным членом ОИАК с 1 ноября 1887 г. и полностью разделял мнение редактора газеты о том, что моряки способны оказать неоценимую помощь и музею, и Обществу в целом. Макаров поднялся с места и попросил слова: «Отвечая на любезное приветствие, я должен сказать, что мы, моряки, в силу своих служебных условий связаны с Амурским краем, который для нас есть второй дом. Мы радуемся успехам Общества изучения Амурского края, и каждый из нас, еще с рейда видя красивое здание музея, будет вспоминать, что и мы тут были не чужими».<sup>23</sup> В то время, когда произносились речи и звучали пожелания, среди гостей ходил матрос с громоздким фотоаппаратом на треноге. На ленточке его бескозырки было написано: «Витязь». По распоряжению Макарова он снимал все наиболее значительные сцены. На следующий день 200 фотоснимков, запечатлевшие торжество, были проданы за 102 руб., которые моряки «Витязя» внесли на счет ОИАК.

---

<sup>22</sup> Владивосток. 1888. 3 июля.

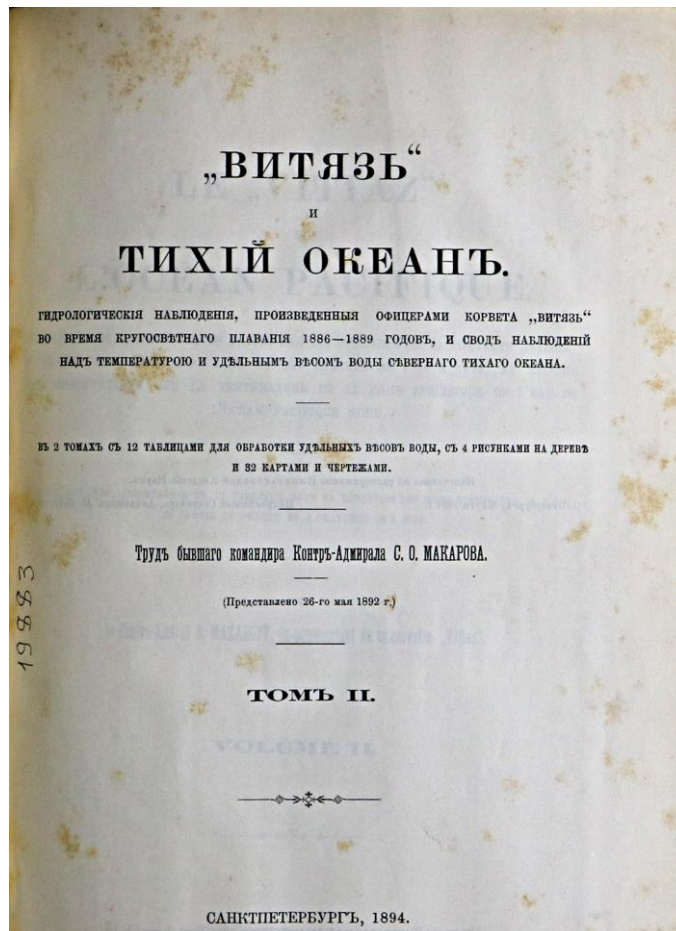
<sup>23</sup> Там же.



Заняла здания Общества Изучения Амурского Края 30 июля 1888 года въ присутствіи покровителя Общества Великаго Князя Александра Михайловича.

Незаметно в небольших плаваниях и мелких прибрежных работах прошло лето. На октябрь был назначен отход корвета «Витязь» и другого корабля эскадры Тихого океана «Дмитрий Донской» в дальний поход. На «Витязе» последние дни перед отходом были заполнены многочисленными заботами и делами. 4 октября моряки участвовали в парусных гонках, в которых заняли первое место и получили приз, специально присланный из Санкт-Петербурга. На следующий день была гребная гонка, а 6 октября в Морском клубе состоялся семейный прощальный вечер. Несмотря на плохую погоду, к десяти часам вечера клуб был полон. Вначале устроили танцы под музыку морского духового оркестра, а около часу ночи сели ужинать. Тогда-то от имени моряков и выступил С.О. Макаров. «Сегодняшний вечер, — сказал он, — будет тем более памятен для каждого из офицеров фрегата «Дмитрий Донской» и корвета «Витязь», что он для них последний. Каждый из покидающих Владивосток уносит теплые воспоминания о приятных минутах, проведенных в стенах клуба. Мы уезжаем далеко, но и там мы не перестанем вспоминать, что здешний клуб был для нас вторым домом. Взаимная дружба между офицерами эскадры и членами клуба была искренняя. Со стороны клуба делалось все, чтобы мы в его стенах были своими людьми: точно так же и офицеры эскадры старались, чем возможно, показать, что они такое внимание высоко ценят».<sup>24</sup>

<sup>24</sup> Там же.

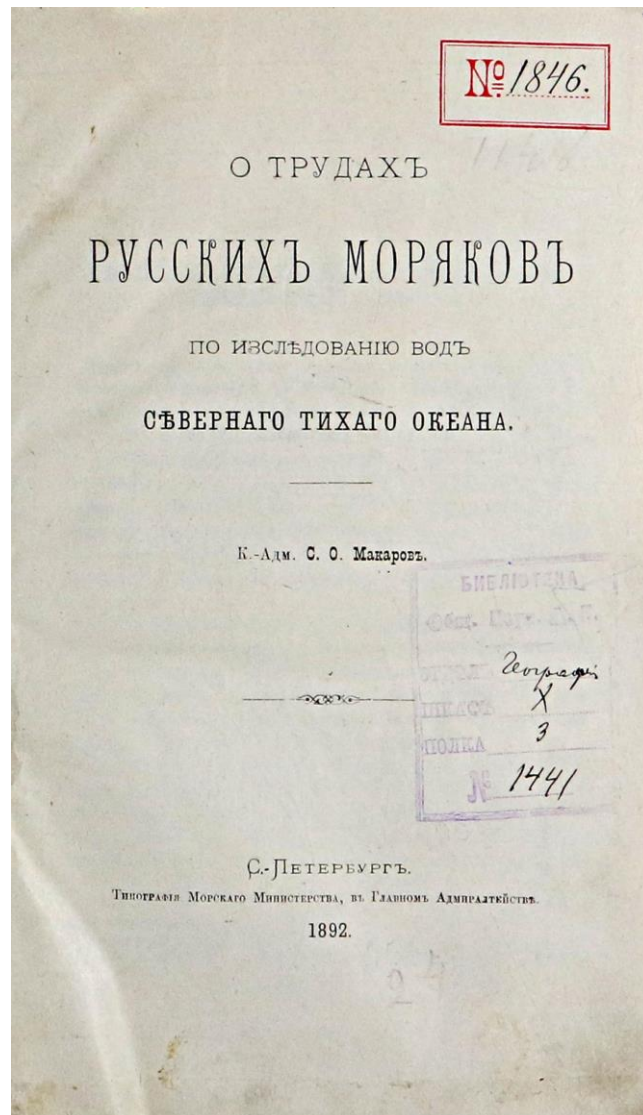


*Из коллекции ЦНБ ДВО РАН.*

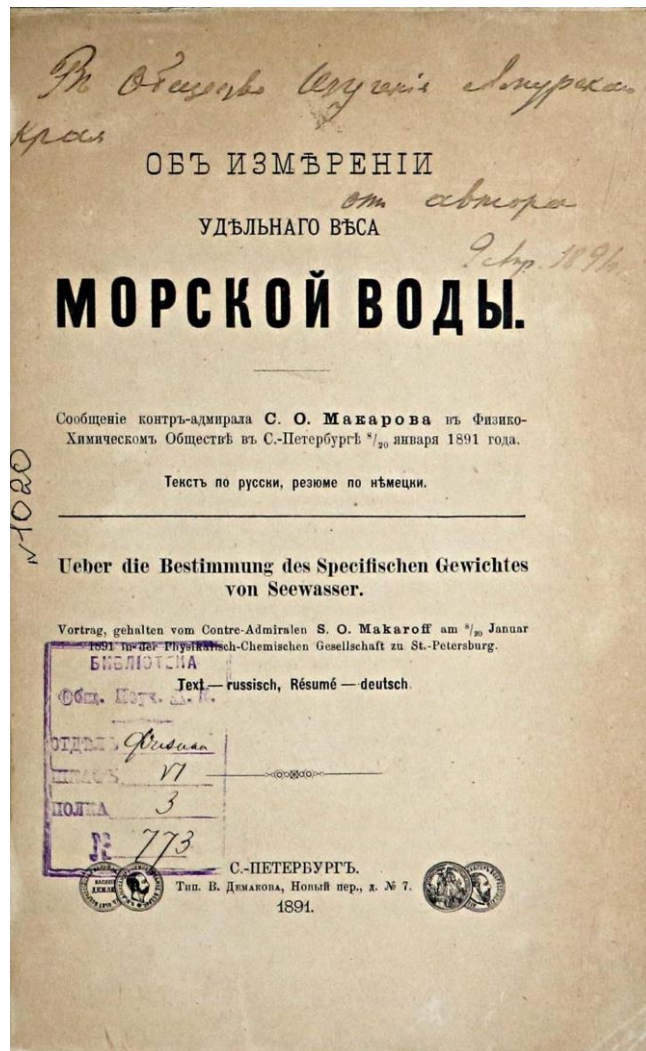
Не будем подробно описывать плавание, в котором корвет провел 993 дня, пройдя без малого 60 тыс. миль. «Случаев постановки на мель, падения с марсов, преждевременных взрывов, опрокидывания шлюпок или каких-нибудь других аварий, ведущих к потере или увечью людей, не было», — такой краткий отчет даст Макаров после возвращения в Кронштадт в конце мая 1889 г.<sup>25</sup> В течение всего плавания на корвете не прекращались научные наблюдения, которые подробно и дотошно записывались в различные журналы. Макаров любил повторять слова штурманского офицера Тимофея Тимофеевича Будрина: «Пишем, что наблюдаем, а чего не наблюдаем, того не пишем».<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Макаров С.О. «Витязь» и Тихий океан. Гидрологические наблюдения, произведенные офицерами корвета «Витязь» во время кругосветного плавания 1886—1889 гг., и свод наблюдений над температурой и удельным весом воды Северного Тихого океана. В 2 т. СПб.: Тип. Имп. академии наук, 1894. Т.1. С. 175.

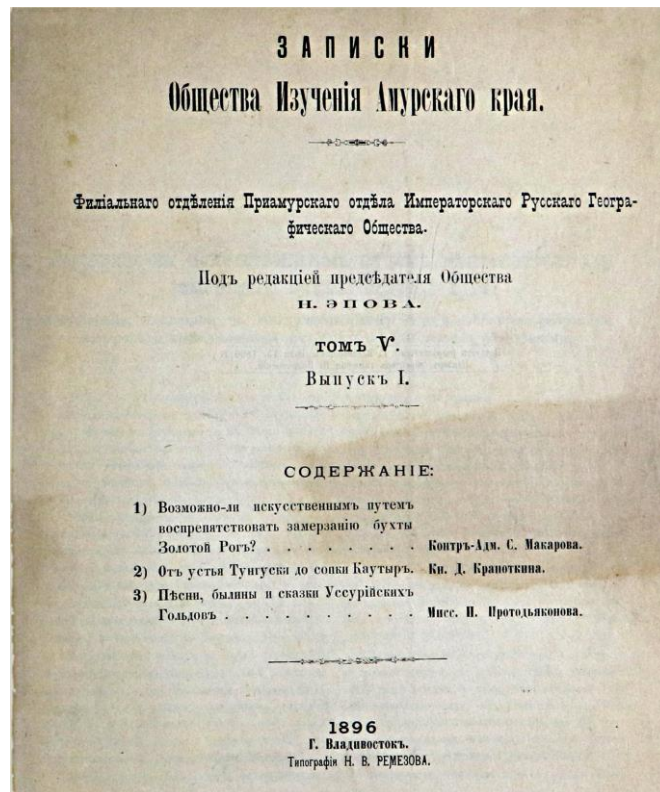
<sup>26</sup> Макаров С.О. О трудах русских моряков по исследованию Северного Тихого океана: Лекция, прочитанная в Мор. кадет, корпусе 9 марта 1892 г. СПб.: Тип. Мор. мин-ва, 1892. С. 31.



В июне 1889 г. Макаров сдал корвет «Витязь» и кроме редких дежурств, положенных ему как флигель-адъютанту, был свободен от службы. Степан Осипович с жаром принялся за обработку богатейшего материала по физической географии моря, собранного им за период трехлетнего плавания. Эту работу он продолжил и после назначения его в 1891 г. главным инспектором морской артиллерии. Его рабочая комната была заставлена сотнями бутылок с водой, поднятой из разных частей и глубин океана; образцы грунта соседствовали с гидрологическими инструментами, по стенам были развешены таблицы, диаграммы и карты. Результаты этих исследований и тех, что были сделаны экипажем «Витязя» раньше, вошли в дальнейшем в классический труд адмирала Макарова «Витязь» и Тихий океан», за который ему были присуждены премия Императорской Академии наук (ИАН) и Константиновская золотая медаль Императорского Русского географического общества.



Где бы ни был Макаров, ему была небезразлична судьба Дальнего Востока и особенно Владивостока — города, с которым были связаны годы становления его как моряка, как офицера. Последний раз контр-адмирал Макаров прибыл во Владивосток летом 1895 г., а привела его сюда, как ни странно, должность командира эскадры Средиземного моря. Ввиду серьезных осложнений на Дальнем Востоке было решено усилить здешние морские силы эскадрой Средиземного моря. Она пришла в Нагасаки в самую критическую пору переговоров с Японией, когда с часу на час можно было ждать полного разрыва отношений. Выбрав свободную минуту, Макаров решил оставить на время эскадру и подлечиться на водах в Японии. Чувствуя себя после лечения способным нести службу, 15 июля 1895 г. адмирал Макаров вновь поднял флаг на броненосце «Император Николай I», а через две недели корабль снялся во Владивосток на соединение с эскадрой Тихого океана. В это время адмирал стал известен владивостокцам не только как выдающийся мореплаватель и ученый, но и как автор нескольких смелых проектов, касающихся Владивостока.



17 сентября 1895 г. С.О. Макаров сделал сообщение в ОИАК о возможностях искусственным путем воспрепятствовать замерзанию бухты Золотой Рог, которая в те годы зимой не была судоходна, что создавало немало трудностей кораблям. «Возможно ли искусственным путем воспрепятствовать замерзанию бухты?» — таким вопросом начал свой доклад Макаров и сам же ответил на него: «Если бы использовать горячую воду заводов и городских систем, а также искусственно подогреть, то потребовалось бы угля 24 356 т, то есть такой цифры, которая не допускает мысли о практическом осуществлении этого мероприятия».<sup>27</sup> Но, по мнению докладчика, в проливе Босфор-Восточный присутствуют теплые нижние слои воды, которые можно смешать с верхними мощными насосами или работой винтов. «Если бы оказалось, — продолжил Макаров, — что поднятие нижней воды может действительно помешать образованию ледяного покрова, то все дело могло бы быть организовано должным образом».<sup>28</sup> Второе предложение касалось бухты Золотой Рог, которая из года в год становилась все мельче и мельче. «Обмеление ее, — говорил Степан Осипович, — происходит главным образом от присыпки земли для образования набережных и от постройки земляных пристаней. Если дело будет продолжаться и впредь так же, как оно шло до сих пор, то прекрасная, глубоководная бухта будет в недалеком будущем доступна лишь для каботажных судов. Если только человек начинает портить бухту, природа является усердным помощником ему».<sup>29</sup> Макаров предложил построить во Владивостоке красивые, прочные набережные, которые не осыпались бы в бухту как земляные и могли бы, по его

<sup>27</sup> Макаров С.О. Возможно ли искусственным путем воспрепятствовать замерзанию бухты Золотой Рог? // Записки ОИАК. Владивосток, 1896. Т.5, вып. 1. С. 9.

<sup>28</sup> Там же. С. 12.

<sup>29</sup> Там же. С. 12 – 13.



мнению, принести даже пользу в смысле воспрепятствования замерзанию рейда.



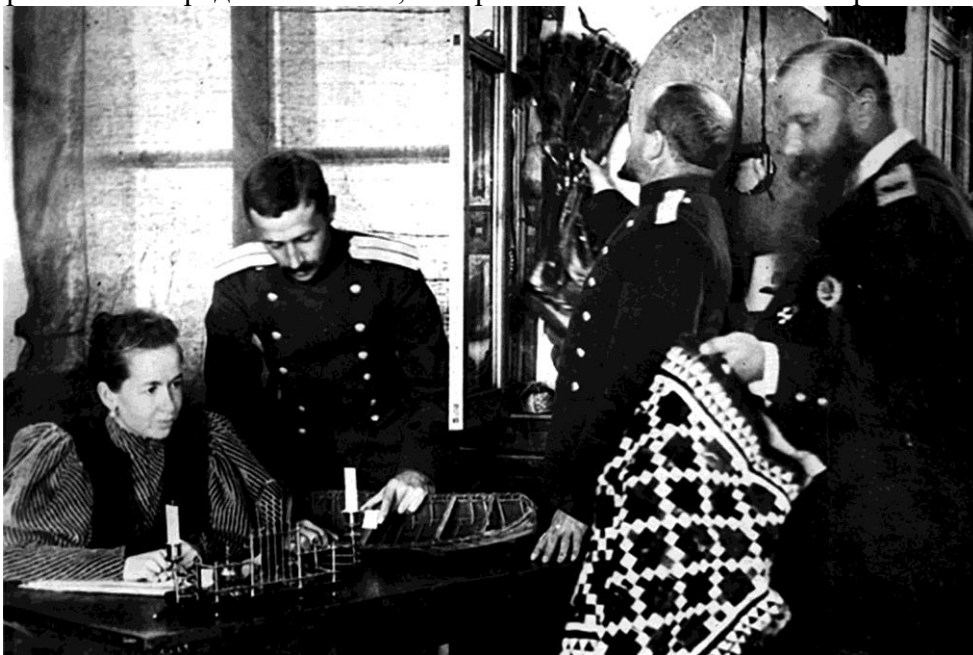
*Часть карты с промерами С.О. Макарова.*



*С.О. Макаров (слева) в Музее Общества изучения Амурского края. Крайний справа заведующий музеем Ф. Дербек.*

6 октября 1895 г. Степан Осипович вместе с лейтенантом Зилотти организовал любительский цыганский концерт в пользу ОИАК. Сбор в 132 руб. 71 коп. пополнил кассу Общества. Используя методику Петербургского музея ИАН, он с доктором Николаем Константиновичем Эповым разработал систему музейных коллекций ОИАК. Все доклады Макарова, его публичные выступления перед жителями Владивостока и по сей день хранятся в библиотеке ОИАК и составляют ее золотой фонд, подтверждая правильность еще одного высказывания контр-адмирала Макарова, которым он закончил свое выступление в Обществе: «Во имя науки, которой некоторые из нас так страшатся, во имя дела, которое каждый из нас ведет, и, наконец, во имя этого края, который каждый из нас любит, я... приглашаю вас, милостивые государи, не увозить отсюда с собой познания, приобретенные путем ли исследований или путем житейского опыта, не оставив следа в виде простых, но правдивых записей».<sup>30</sup>

Осенью 1895 г. С.О. Макаров решил продолжить гидрологические работы. «Я взял одно из своих судов — крейсер «Адмирал Корнилов» — и с ним отправился в Лаперузов пролив, в котором, как известно, происходят весьма сложные явления, а на поверхности его существует полоса холодной воды. В моей книге «Витязь» и Тихий океан» я дал разъяснения различным явлениям, обнаруженным в этом проливе, но в моем распоряжении имелось весьма мало материалов. В нынешний раз я пополнил пробелы; теперь у меня имеется богатый материал для того, чтобы подробно рассмотреть все детали распределения слоёв воды в Лаперузовском проливе. Окончательная разработка материалов займёт еще некоторое время, но в общем могу сказать, что я не предвижу крупных поправок в тех предположениях, которые были высказаны мною ранее».<sup>31</sup>

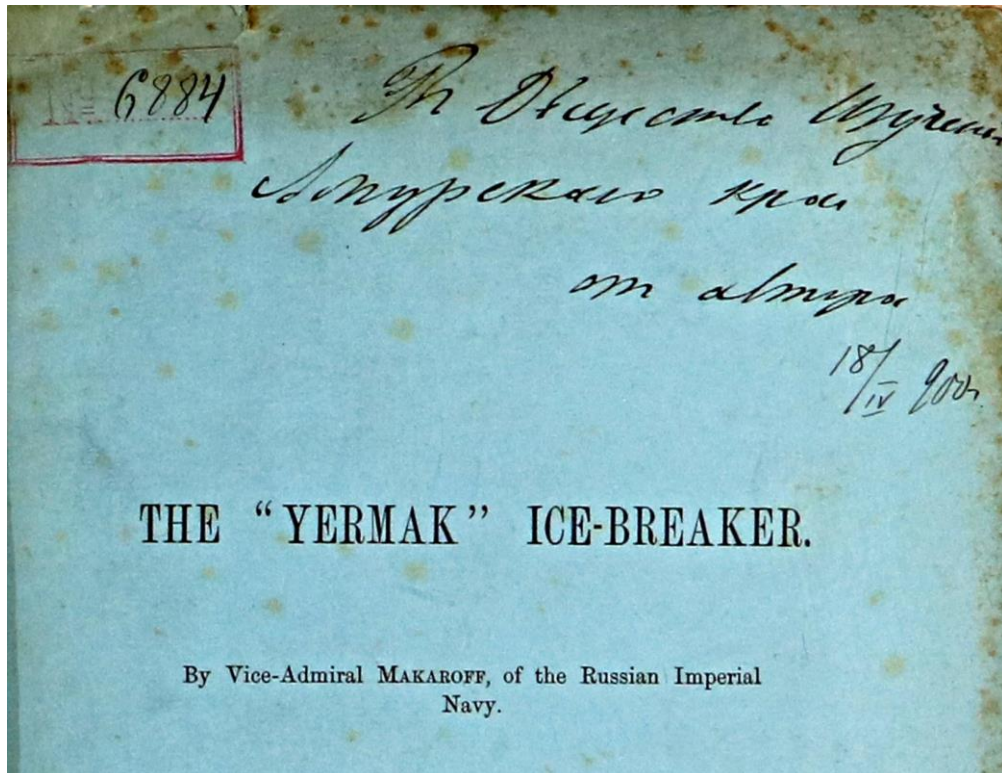


*С.О. Макаров (справа) в Музее ОИАК.*

<sup>30</sup> Там же. С. 14.

<sup>31</sup> Краткое сообщение контр-адмирала С.О. Макарова о гидрологических работах, произведенных им во время последнего плавания в 1894—1896 годах: Читано в заседании соединенных отделений географии математической и географии физической 19-го апреля 1896 г. // Известия ИРГО. 1896. Т. 32. С. 196.

Прежде чем судьба вновь забросила адмирала Макарова на Тихий океан, он сменил несколько должностей и на них проявил свой талант организатора и мыслителя. Всемирную известность принес ему в 1898 г. ледокол «Ермак», постройку которого он лично контролировал, рассчитывая побороть северные льды с помощью нового мощного судна. Ледокол сделал его народным героем, но на нем же адмирал пережил всю горечь тяжких испытаний, связанных с неудачами.<sup>32</sup>

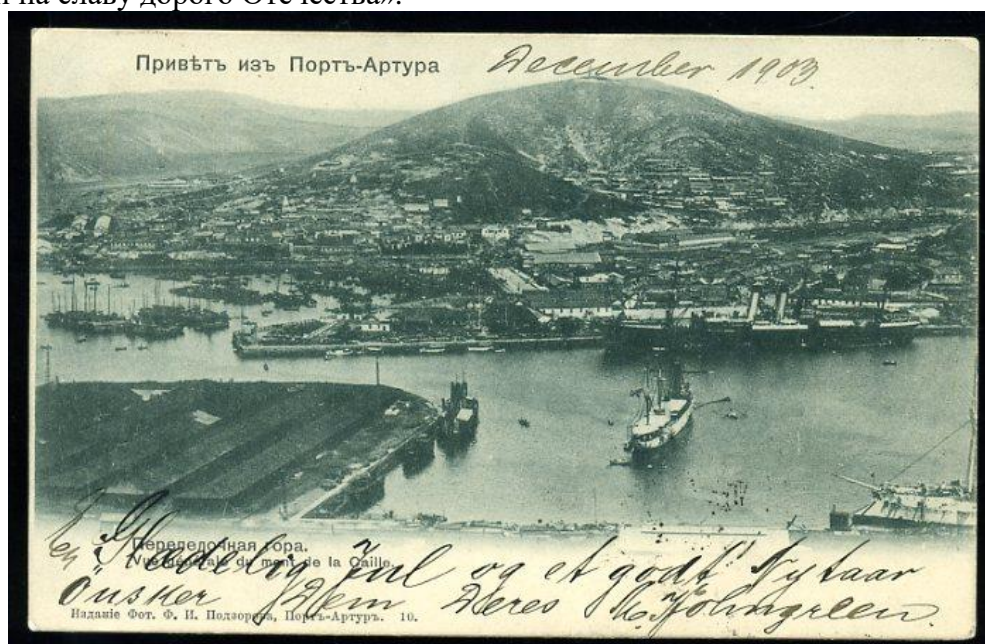


Еще в 1895 г. в ожидании разрыва с Японией внимание Степана Осиповича было полностью поглощено разработкой морской тактики на случай боевых действий. В последующие годы (1896 и 1898), командуя Практической эскадрой, Макаров имел возможность на деле проверить свои соображения по морским качествам корабля, артиллерийскому и минному вооружению, вопросам непотопляемости, борьбе за живучесть. Этими проблемами он продолжал заниматься даже на чисто административных постах, таких, например, как командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта, т.к. чувствовал, что его призвание и главное дело — руководить морскими силами.

«Ты доволен своим положением? — спросил какого Макарова один из его близких друзей, заглянувших к нему в Кронштадт. — Все—таки ты хозяин главного военного порта Российской Империи». «Мое место в Порт-Артуре, — возразил Макаров, — но туда меня пошлют лишь тогда, когда дела наши на востоке станут совсем уж плохи, — разгребать мусор, оставленный предыдущими деятелями». Адмирал давно предвидел столкновение с Японией и знал, что избежать войны можно только сохранением превосходства на море. Но политика определялась в Петербурге, и влиять на нее главный командир Кронштадтского

<sup>32</sup> С.О. Макаров и завоевание Арктики // «Ермак» в льдах: Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак». Ленинград; Москва: Изд-во Главсевморпути, 1943. 331 с.

порта не мог. Тем не менее он решился написать Управляющему Морским министерством адмиралу Федору Карловичу Авелану письмо, в котором предостерегал от возможных ошибок. Верная оценка Макаровым военной обстановки содействовала тому, что он был тотчас послан на Дальний Восток поправлять испорченное дело. Генерал-адмирал Великий князь Алексей Александрович писал в своем распоряжении: «Высочайшим приказом по флоту от сего числа главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Макаров назначен командующим флотом в Тихом океане. Вспоминая все прежние боевые отличия и постоянную неутомимую деятельность вице-адмирала Макарова, выражаю ему от себя и от чинов Морского ведомства пожелания успешно исполнить возложенные на него Державным нашим Вождем высокие задачи к чести флота и на славу дорого Отечества».<sup>33</sup>



Привет из Порт-Артура. Почтовая открытка. 1903 г.

4 февраля 1904 г. после приема у императора Макаров отбыл на театр военных действий. Весь Кронштадт провожал адмирала на Восток. Вся Россия, потрясенная началом войны с Японией, с надеждой смотрела на него, отовсюду приходили телеграммы, приветствовавшие это назначение. Сам же он оставался спокойным. Казалось, он едет на самое обычное дело. По дороге в Порт-Артур, которая длилась 20 дней, Макаров вместе с офицерами, его сопровождавшими, занимался вопросами по упорядочению положения флота на Дальнем Востоке. Конечно, исправлять старые ошибки было поздно, но адмирал верил, возможно единственный из всех, что из любой ситуации должен быть выход.

По пути он направил несколько телеграмм в Петербург с требованием предпринять кое-какие шаги для укрепления положения флота, но, как известно, ни одно из требований Макарова выполнено не было. Утром 24 февраля командующий флотом прибыл в Порт-Артур и перешел на крейсер 1-го ранга «Ас-кольд». Занимаясь приемом дел и совещаниями, Макаров выбирал минуты для посещения кораблей эскадры. Встречи были кратки и шаблонные рапорт

<sup>33</sup> Врангель Ф.Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Биографический очерк. СПб.: Типография Морского Министерства в Главном адмиралтействе, 1911. Ч.2. С. 470.

командира, знакомство с офицерами и командой, осмотр судна, — но тем не менее в экипажах этих посещений ждали. Нравственное влияние Макарова на моряков было столь велико, что многие верили: подъемом его флага флот получил начальника, способного вести на славные дела. Макаров мог смело говорить «моя эскадра». Отныне десятки тысяч людей принадлежали ему душой и телом. А положение было не из веселых. Гибли в схватках с более сильным неприятелем и подрывались на японских минах корабли, теряли людей. Попытки Макарова лучше подготовить флот к предстоящим действиям на море приносили свои результаты, но они сплошь и рядом наталкивались на непонимание чиновников, да и времени было слишком мало. Гибель адмирала Макарова и его штаба вместе с «Петропавловском» застала флот в самый разгар подготовки, после нее флот остался без боевого начальника и без ясного стратегического плана.

«В 9 час. 43 мин. — сигнал..., — вспоминал последний, кто видел живым Макарова, — и вдруг послышался глухой сильный удар. У нас троих — капитана 2-го ранга Кроуна, сигнальщика и у меня — сорвало фуражки, и в одно мгновение стол, диван, шкаф с книгами и картами — все обратилось в груды обломков, циферблат с механизмом был вырван из футляра часов. С трудом удалось высвободиться, и мы бросились к правому выходу из рубки на мостик. «Петропавловск» сильно кренился на правую сторону и настолько быстро погружался, что, стоя на твердом мостике, казалось, не имеешь опоры и летишь с головокружительной быстротой куда-то в бездну. Это чувство было очень неприятно. Говорить, конечно, нельзя было из-за рева пламени, воды, постоянных взрывов и всеобщего разрушения. Выскочив на правую сторону мостика, мы увидели впереди себя море пламени, удушливый едкий дым почти заставлял задохнуться. Здесь я заметил фигуру адмирала, стоявшего спиной ко мне. Как думают те, кто знал хорошо адмирала, он прошел вперед, сбросив с себя пальто, чтобы узнать, что случилось, и вот можно предположить, что он был оглушен или убит одним из сыпавшихся обломков».<sup>34</sup>

Как-то Макаров обмолвился о своих коллегах—моряках, занимающихся и-следованиями: «Откуда брали силы эти чудо-богатыри начала нынешнего века. Не знаешь, кому отдать предпочтение. Каждый из командиров, следуя к месту своего назначения, выбирал непременно такой путь, по которому никто еще не шел, и если почему-нибудь ему приходилось держать по пути уже пройденному, то он оговаривал эту случайность приводил те доводы, которые заставили его так поступить. Если встречались острова, тотчас же делалась опись и составлялись карты. Посмотрите лоции островов Тихого океана, и вы во многих случаях увидите, что остались те карты, которые составили эти бессмертные моряки».<sup>35</sup> Эти слова справедливы и для самого Макарова, настоящего исследователя, оставившего свои труды потомкам.

<sup>34</sup> Там же. С.522 – 523.

<sup>35</sup> Макаров С.О. О трудах русских моряков по исследованию Северного Тихого океана: Лекция, прочитанная в Мор. кадет, корпусе 9 марта 1892 г. СПб.: Тип. Мор. мин-ва, 1892. С. 32 – 33.



*Памятник Героям Русско-японской войны во Владивостоке. Фото А.А. Хисамутдинова.*

Степан Осипович был женат на Капитолине Николаевне Якимовской, дочери отставного инженера. 29 июня 1885 г. у них родилась дочь Александра, а 29 апреля 1892 г. — сын Вадим. Вадим Степанович Макаров окончил Морской кадетский корпус в 1912 г., во время Гражданской войны служил в звании старшего лейтенанта у адмирала А.В. Колчака, затем навсегда покинул Родину, жил в Нью-Йорке, где и скончался 2 января 1964 г.



*Памятник С.О. Макарову во Владивостоке. Фото А.А. Хисамутдинова.*

Автор благодарит Общество изучения Амурского края за предоставление материалов и знакомство с книгами, на которых имеются автографы С.О. Макарова.