

РАЗДЕЛ ВТОРОЙ



1869—1876 гг.



№ 40

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О ЕГО ЖИЗНИ В КРОНШТАДТЕ

13 мая 1869 г.,
г. Кронштадт

...Вы спрашиваете: моя хорошая Анна Михайловна, как у нас тут в Кронштадте... Работа кипит в каждом уголке Кронштадта. Ко 2 июля в Транзунд должна собраться вся эскадра, весь русский флот — там каждое судно будет перед лицом всех, там будет полное состязание всех судов между собою, так что показаться туда в дурном виде будет крайне совестно. Вот почему теперь Кронштадт кипит и копошится, вот почему все энергично работают.

В половине шестого утра я уже полудремлю, как раздается в дверь легкий стук и слышен голос хозяйки, которая объявляет, что пора вставать. Начинаем мы вставать (я живу с товарищем) и в половине седьмого уходим из дому. Без четверти семь я буду на лодке¹, а в 7 начнутся работы, которые окончатся в полдень. С полдня до 1 часу команда обедает, а я иду обедать в клуб, затем работа продолжается с 1 часу до 7, и мы расходимся по домам. Первые дни придешь после двенадцатичасовой работы уставшим до нельзя, а потом начинаешь к такой обстановке мало-помалу привыкать, и теперь я прихожу с работы настолько свежим, что могу не без удовольствия даже прогуливаться, если бы только случилась в том какая-нибудь потребность. С 7 часов вечера и до пяти с половиной часов утра следующих суток — время свободное, так что даже есть возможность читать. Кстати, вы, кажется, спрашивали, читаю ли я? Занятия мои по этой части так незначительны, что я могу вам все их перечисть: в эти вечера я прочел: «Неизвестные места и новые люди Америки» — Диксона, «Прогулки по

¹ Броненосная лодка «Русалка».

Эрмитажу» — Григоровича, «Производство малярных (надо вам сказать, что я начальник малярных работ на лодке) работ» — Кюна, читаю ежедневно «Голос»¹ и прочел несколько журнальных статей. Seriously заняться чем-нибудь некогда, потому что до половины 8 пьем чай, а там хочется отдохнуть на чем-нибудь полегче, ну, да и, откровенно говоря, позже 11 редко ложусь спать. Теперь я вас спрошу, когда же скучать? Распределите вы ваше время так, чтобы в нем было также мало порожних промежутков, и вам будет некогда скучать. Работа, в подобных случаях, вещь спасительная. Самое скучное для меня время — это воскресенье, но тогда я забираюсь в библиотеку на весь день и, таким образом, забываю пустоту. Что скажет зима, а лето идет сносно. Зимой самая большая надежда у меня на коньки и книги. Постараюсь увлечься катаньем на коньках, и дело с концом...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 37—38 об. Автограф.

№ 41

ВЫПИСКА ИЗ ПОСЛУЖНОГО СПИСКА С. О. МАКАРОВА
О ПРИСВОЕНИИ ЕМУ ПЕРВОГО ОФИЦЕРСКОГО ЗВАНИЯ

24 мая 1869 г.

Произведен за выслугу лет и по экзамену в мичманы.

ЦГАВМФ, ф. Послужные списки (коллекция),
д. 2474, л. 1 об. Подлинник.

№ 42

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ
О ШЛЮПЧНЫХ ГОНКАХ И О ПОЛУЧЕНИИ ИМ ПЕРВОГО ПРИЗА

26 [июля] 1869 г.,
г. Гельсингфорс

На этот раз время так мало, что я думаю, мне не успеть описать вам в подробности результаты гонки. Надо вам сказать, что всякий служащий на судне, как бы не ненавидел его, непременно любит его и радуется за всякую удачу. Начинаются гонки, каждое судно следит за своими шлюпками, и вот видит наша публика, что два лучших катера отстают и отстают, а шестерка так вперед и дует. Разумеется, сердце каждого радуется при виде своей шлюпки впереди других, а шестерка так и бьет на приз. Прохожу я мимо лодки, а уж прежние мои враги так и кивают мне головой. Взял

¹ Газета «Голос» — ежедневная политическая и литературная газета; выходила с 1869 г.

я первый приз, являюсь на лодку, понятно, все ко мне; я отвечаю, по возможности, на каждый вопрос, таким образом, что можно задавать другой, и вопросам конца не было. Все радуются, поздравляют... Когда я сообщил им, что на адмиральском фрегате меня встретили с музыкой, так восторгам не было конца; тут всякий забыл разногласия свои со мной и радовался за меня, сколько мог. С тех пор голос мой приобрел большой авторитет и положение мое в кают-компании больше чем завидное. Нужно сказать, что те, которые прибыли на катерах, поминутно попадались на зубок нашим острякам. Впрочем, тут всякий считал себя вправе подсмеиваться над ними и «вкривь и вкось». Тороплюсь отдать письмо на шлюпку. Пишите мне в Гельсингфорс, мы проживем здесь больше 10 дней или ровно 10.

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, л. 46 и об. Автограф.

№ 43

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О БЕРЕГОВОЙ ЖИЗНИ В КРОНШТАДТЕ И НАЗНАЧЕНИИ ЕГО НА ФРЕГАТ «КНЯЗЬ ПОЖАРСКИЙ»

Сентябрь 1869 г.,

г. Кронштадт

Ваш Макаров сделался теперь настоящим береговым жителем, сидит он себе за своим письменным столом, в своей квартире, и на собственной бумаге благоприобретенным пером ставит кривые и косые каракули. По правую и левую сторону его навалены книги, видимо-невидимо, перед ним пара свечей, а за ним громадная печь, которую кухарка сегодня накалила елико можаху.

— Куда, — я говорю ей, — вы валите столько дров, — ведь вы меня испечете. — Ничего, — говорит, — нужно протопить. — Вот подлая. За то же я и поотворял ровно таки все окна.

Живем мы теперь вдвоем с товарищем, он уехал в Питер, а я остался приглядеть за хозяйством, все же, знаете, свой глаз, как говорится, вернее. Теперь уже мы обзавелись всеми необходимыми принадлежностями береговой жизни, так что все приняло благоустроенный вид, а то сколько хлопот было прибираться. Письменный стол еще кое-как сразу пришелся к месту, а ломберный не приходится, да и только. Уж мы его и сюды и туды, все не на своем месте, точно как будто совершенно лишний; приладили кое-как стол, а тут еще вдруг этажерка, то тоже, куда ни кинь — везде клин. Однако мы духом не упали: этажерка также заняла должное место, и мы почили на лаврах. С «Русалкой» я совершенно разделался, так что работы ровно никакой, время начинало идти уже совсем однообразно, как вдруг манную господь послал с небес. Можете вы себе представить, жожу я сегодня из угла зала в угол

спальни и обратно (11 шагов), как вдруг входит рассыльный. Развернул я приказ, вижу — и очам не верю: мичман Степан Макаров, циркуляр за № 1000, назначается на фрегат «Князь Пожарский» для кампании сего лета. «Чудесно, — думаю я себе, — отлично», а «Пожарский», если вам известно, это лучшее судно всего русского флота. Радуюсь-то я, собственно, не тому, что эти две недели проплаваю, а тому, что теперь есть некоторые задатки на дальнейшее плавание. Видите ли, фрегат новый, будет иметь большие мачты, стало быть, будет для дальнего плавания годен более других, а главное, главное, что командир — племянник управляющему Морским министерством, вот почему больше всего вероятности идти в Средиземное море на будущий год. Завтра надеваю саблю, шляпу и мундир, иду являться, а там опять пойдет вооружение с 6 утра до 6 час. вечера.

Вы себе там покатываетесь в лодках под импровизированными парусами, а мы пойдем испытывать новый фрегат, фрегат такой, что просто прелесть, самая новая конструкция и размещение — просто заглядение.

Если на будущее лето будете в Кронштадте, милости просим осматривать фрегат, хоть куда, увидите, что просто прелесть, что за суденышко. Я уж заранее люблю свой фрегат потому, что чувствую, что на нем будут такие порядки, какие русский флот давно уже не видывал. Старший офицер¹ суров, как чорт, а это отличный задаток, в особенности, если он к тому же еще и знающий человек...

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 51—52 об. Автограф.

№ 44

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О СЛУЖБЕ НА ФРЕГАТЕ «КНЯЗЬ ПОЖАРСКИЙ»

15 ноября 1869 г.,

Кронштадт

Вы, моя милая Анна Михайловна, совсем не получаете моих писем, я пишу, пишу, а они до вас не доходят. Помню, как будто в тумане, что, кажется, я вам писал... или это только кажется, и собирался, да так и ничего не сделал. Помню, когда выпал снег, так мне весело было сморгнуть, что я, идя домой, в уме решил, что сейчас же напишу вам, да тут, должно быть, пришел либо шкипер, либо писарь, либо рассыльный, и письмо было отложено в долгий ящик. Писал ли я вам, что я ревизором на том самом фрегате, который я вам хвалил — «Пожарский».

Знаете ли вы, что такое ревизор? Если не знаете, так я вас познакомлю несколько с этой обязанностью. Это старший над ко-

¹ Старшим офицером фрегата «Князь Пожарский» был капитан-лейтенант И. М. Григораш, который затем стал командиром шхуны «Тунгус», на которой С. О. Макаров был ревизором в 1870—1872 гг., когда шхуна перешла из Кронштадта к устью р. Амур.

миссаром, над канцелярией, управляющий всем судовым имуществом, словом, вроде келаря в монастыре, то, чем был Авраамий Палицын, если только не ошибаюсь. Приходится, знаете ли, ходить по разным конторам, штабам, хлопотать, просить, кланяться. Ну, словом, приходится делать то, чего по доброй воле я никогда бы не стал делать. Самое неприятное в этой обязанности — это отчетность, причем приходится иметь дело с чиновниками, которые в этом деле доки и проведут так, что и не опомнишься. Разные накладные, рапорта, наряды первое время меня положительно сбивали с толку, и приходилось делать и подписывать, не зная что. Подписываешь бумагу и положительно не можешь взять в толк, что это за бумага, как она пойдет и что по ней сделают. Теперь малопомалу привыкаю ко всем этим порядкам, к казенному слогу и течению дел, и уже настолько умею говорить их языком, что чиновники охотно отвечают на вопросы...

Вот как проходит мое утро. Затем к 2 часам я возвращаюсь домой, откуда иду в клуб обедать и потом спускаюсь вниз в библиотеку. В 5 ухожу домой, обыкновенно сижу один или читаю, или занимаюсь, а не то очень часто хожу из угла залы в угол спальни и все думаю, думаю и думаю. Ради бога, не подумайте, что я философствую, ничуть не бывало. Я думаю о вещах самых простых, на которые покамест наш флот не хочет обращать внимания. Еще на «Русалке» я затеял одну работу и с тех пор энергично преследую свою цель, но чем больше занимаюсь я предметом, тем чувствительнее становится недостаточность сведений, которыми я пользуюсь. Самое неприятное, что все примеры, которыми можно доказать свои слова, берешь не из печатных данных, а из рассказов, потому что ни одна ошибка не выводится на свет, а все прячется далеко под спудом. Начерно у меня все написано, но с каждым разом, что я начинаю переправлять, начинается такое перечеркивание и переделывание, что покамест я еще не вижу конца моей работы. Часто, знаете ли, приходится слышать от кого-нибудь:

— Я, — говорит, — предлагал то и то, да не приняли.

— А отчего не приняли? Потому что проект был не разработан. — Изобретатели думают, что достаточно заявить, что «вот, мол, идея, пользуйтесь ею и развивайте». Ничуть не бывало: прежде свою идею развей, а потом претендуй, что не приняли вещи полезной. Можно, например, быть уверенным, что от первого неприятельского ядра весь флот утонет, но для того, чтобы приняли твои предложения, нужно доказать всем, что флот в самом деле утонет. Вот как понимаю я теорию, посмотрим, насколько оправдаю я ее на практике. Через месяц труд мой, я думаю, будет окончен, отправлюсь в Питер воевать, о результатах сообщу вам впоследствии; тогда я напишу обо всем подробно, а теперь пока не стану благовестить раньше времени, после совестно будет вас разочаровывать...

Знаете ли, работа моя так отвлекает меня от всего остального, что на днях мне предлагали на одно из судов на Амур, и я положительно чуть что не забываю, что согласился и что будущей осенью мы полетим опять на восток. А знаете ли, кто предложил мне это плавание?.. Тот самый старший офицер, про которого перед поступлением на «Пожарский» я писал вам, что он суров, как чорт. Он теперь сделан командиром маленькой шхуны «Тунгус», которая к будущей осени будет готова и отправится на Амур в Сибирскую флотилию. Мне предлагают туда ревизором, но для того, чтобы идти на «Тунгусе», нужно отказаться от «Пожарского», а мне не хотелось бы расставаться с нашим командиром. Это джентльмен до последнего волоска, а с джентльменом, пожалуй, служить будет приятнее, чем с чортом. Главное, что в обоих них я вижу знание морского дела, а там будь, кто хочешь...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 61—64 об. Автограф.

№ 45

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О РАЗРАБОТКЕ ИМ ВОПРОСА НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ СУДОВ

9 декабря 1869 г.,

г. Кронштадт

...Почему я не еду к вам? А вот почему. Командир «Пожарского» живет в Петербурге, старшего офицера нет, остаюсь только один я — ревизор. Нужно было приготовить фрегат на зимнее время, устроить очереди часовых, заканчивать книги, да много там мелочей предстояло делать. Работа, которая требует непременно присутствия в Кронштадте. Теперь к нам поступил старший офицер, мне свободного времени больше, но теперь нужно кончать давно уже начатую работу¹. К рождеству думаю все окончить, а уж как буду рад вас видеть, — может быть, для первого раза слов не найду, но что я буду в душе счастлив, в этом вам порукой наша дружба, которой я очень дорожу и которая так часто меня подкрепляет.

Вы говорите про мою работу, я готов рассказать вам, что меня интересует, с одним условием (извините за нескромное опа-

¹ С. О. Макаров работал в то время над статьей «Броненосная лодка «Русалка». Исследование пловучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества», которая была опубликована в журнале «Морской сборник» (№№ 3, 5, 6 за 1870 г.).

сение), с единственным условием, повторяю я, чтобы вы никому не рассказывали, что я пишу, что я работаю. Нет ничего невыгоднее для человека, когда труд его известен раньше, чем он принес какую-нибудь пользу. Когда работа моя увенчается успехом, только тогда мне приятно будет услышать вопрос: «А что? как ваша работа?». А до тех пор вопросы только меня беспокоят. Но вас, моя добрая сестра, я в этом случае не боюсь, вы дали мне право думать так. Даже полная неудача, полная бесполезность затраченного времени и старания вызовут с вашей стороны сочувствие и даже утешение, скорее, чем насмешку. Я сам твердо убежден, что труд мой принесет несомненную пользу, каждое слово мое подкреплено цифровыми выкладками, но вы знаете, нет человека, который бы не ошибался. Видите ли, я разбираю непотопляемость кораблей (военных) и, подкрепляя себя историческими данными, доказываю недостаточность средств к спасению пробитого судна. Затем разбираю причины и перехожу к средствам удалить их.

По моему мнению, суда, снабженные предлагаемыми мною вещами, будут в 5 раз меньше тонуть, чем суда с настоящим устройством. Все приспособления состоят в грошовых переделках. Теперь заготовлено уже много материалов, и нужно привести их в систему — дело нелегкое. Есть в Петербурге [Морской] Технический Комитет, который решает все дела, относящиеся до устройства судов. Так что сказать, что все, сделанное им, выведенного яйца не стоит, значит идти против силы. Я действую другим путем: я разбираю сперва хорошие стороны кораблей и только подтверждаю всю пользу сделанного ими устройства, а затем, как бы увлекшись вычислениями, нахожу, что всех этих средств недостаточно. У меня вдруг по цифрам «Русалка» тонет, я как будто не верю, пробую приладить иначе — опять тонет, тогда я начинаю мало-помалу и сам убеждаться, что «Русалка» тонет и, разбирая причины, я дохожу до способа, как уничтожить их.

Не знаю, насколько принятая мною система окажется удобоприменительна на деле, и жалко, если мой первый дебют окажется неудачен. Я приложил к этой работе все мои способности, неудача докажет, как мало я знаю и как много, много придется учиться...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 66 об.—68. Автограф.

№ 46

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ ОБ ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ НАД СТАТЬЕЙ О НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ СУДОВ

11 февраля 1870 г.

...Моя долгая работа пришла к концу¹, на днях я сбуду ее с рук. Нужно будет вполне отдаться шхуне «Тунгус», на которой из-за моей небрежности может остановиться работа. Я не знаю, наступит ли когда-нибудь день, когда я скажу себе: «Ну, теперь можно отдохнуть». Нужно же было на беду таким родиться. У меня, знаете ли, впереди столько задумано разных работ, что я их во всю свою жизнь не окончу. Теперь, пока есть охота и энергия, все идет хорошо, а когда потеряешь и то и другое, что станешь делать. Пустота, я думаю, такая начнется, что хоть умирай. Ах, чудное дело на Амур, весело и подумать. Море и все его прелести... По крайней мере освежишься, запасешься новой энергией, новыми силами. Впрочем, я не жалею — и того и другого во мне и теперь довольно, пока еще работается в охотку. В море я отдохну уже потому, что я там буду у себя дома; там я знаю, что я не сделаю ни одного неверного шага, [а] здесь бродишь иногда, ничего не понимая...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 80 об. — 81. Автограф.

№ 47

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О СЛУЖБЕ РЕВИЗОРОМ НА ШХУНЕ «ТУНГУС» И ОБ ОТЗЫВЕ НА СТАТЬЮ «БРОНЕНОСНАЯ ЛОДКА «РУСАЛКА»

21 марта 1870 г.,
г. Кронштадт

Вот уже целая неделя, как мне хочется поделиться с вами, моя милая Анна Михайловна, моей радостью, да все не могу собраться. Работы с ног до головы и с утра до вечера. Я уже давно вам говорил, что я проклял ту звезду, под которой родился. Отчего это, в самом деле, одни родятся, чтобы целый век кейфовать, другие, при тех же материальных данных, вечно нападают на такие места, где им приходится биться до бессилия. Незнание своего (ревизорского — отчасти чиновничьего) дела и желание, чтобы все шло и делалось быстро, заставляют меня работать до изнеможения. Можно и больше трудиться, только для этого нужно моральное сознание того, что все делается верно. А тут — что ни шаг, то ошибка, а все из-за спешности,

¹ С. О. Макаров имеет в виду свою статью «Броненосная лодка «Русалка».

а спешность из-за энергии и т. д. Я положительно напоминаю себе того [работника], которого мужик запряг в пристяжку и который так горячился, что задушился. Вооружаю новое судно, работа большая и старшему офицеру и ревизору, а я исполняю и ту и другую обязанность вместе, и еще ротный командир (почти) к тому же. Нет... нужно будет несколько поуспокоиться, полно пороть горячку, поспеет.

Теперь уж я так ясно сознаю свой недостаток, что уже твердо решил не торопиться.

Дела мои идут отлично. В вырезке из «Кронштадтского Вестника» вы прочтете единственный печатный отзыв о статье, повидимому, для меня довольно лестный. Я бы охотно согласился, чтобы подобные отзывы не могли меня ни радовать, ни огорчать, но справедливость велит сознаться, что, когда я в первый раз прочел эту заметку, я ходил на аршин от земли. Прибавьте к тому же ежеминутные поздравления некоторых из товарищей, которые чистосердечно за меня радовались, и вы поймете то состояние, в котором я находился и которое так портит людей.

На днях был у адмирала Бутакова с моей статьей, он обещался во вторник доложить о глухих крышках на люке в Ученом комитете, а о пластырях сообщить в Кронштадт главному командиру. Повторяю, пока дела идут как нельзя лучше, что будет дальше, я увижу, а вы услышите.

Вторая половина статьи, которую вы были так добры, помогая мне исправить, застряла в цензуре. Надеюсь, что во вторник, когда мне придется быть в комитете, удастся ее тронуть в путь. Ну, да о том, что будет потом, я еще успею вам надоесть. Одну такую же вырезку я посылаю отцу, другую вам. Вы, право, так умеете принять участие в совершенно чужом для вас человеке, что невольно посвящаешь вас во все свои дела, которые, может быть, вас и не интересуют. Ну, да мне какое дело, я верю, что вы со мной не лицемерите, как не лицемерите ни с кем, и прибегаю к вам, как к искренно любимому и доброму другу...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 88—89 об. Автограф.

№ 48

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О ВЫЗОВЕ ЕГО В КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ПО ВОПРОСУ НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ СУДОВ

31 марта 1870 г.,
г. Кронштадт

К великому моему стыду, надежды ваши, моя добрая Анна Михайловна, не совсем сбылись. Во вторник, действительно, почти решилась моя судьба, но я вам не писал. В таком состоя-

нии, в котором я был во вторник и среду, не следовало не только никому ничего писать, но и говорить. Раньше, однако, чем сказать вам о моих удачах, я сообщу о нескольких несчастьях, которые, впрочем, не очень вредят делу. В воскресенье утром поехал я в Петербург, чтобы побывать у адмирала Бутакова, и прежде всего не застал дома того господина, где хотел остановиться. Затем, часа через полтора, нарядившись в вицмундир, пошел к адмиралу и тоже не застал. Хотел идти в 4 часа другой раз и не пошел, отправившись к Врангелям.

В понедельник утром еду к адмиралу — мне говорят, что он в 4 часа вечера был, а потом поехал в Кронштадт; когда вернется, неизвестно. Я в Кронштадт, адмирал в Петербург, так я его и не видел. Этакого несчастья со мной давно уж не было, но я рад и за несчастье, а то эти удачи в конец меня испортят. Можете вы себе представить, что председатель кораблестроительного отделения [Морского] Технического Комитета¹ в восторге от моей работы. Я вам когда-нибудь передам все до мельчайшей подробности обстоятельства, а теперь опишу только в общих чертах.

Статью, которую мы с вами исправляли на масленице, я передал редактору; тот, просмотрев, нашел, что своей властью он печатать ее не может, и отдал на просмотр председателю кораблестроительного отделения [Морского] Технического Комитета.

Таким образом, когда ад[мирал] Бутаков предложил просмотреть мою печатную брошюрку, председатель заговорил о той, которую он прочел, и для разъяснения потребовали меня, а я, надо вам заметить, ждал в чертежной.

Задали мне несколько вопросов, я стал рассказывать, объясняя значение чертежей, и скажу вам откровенно, что я в свою жизнь никогда не говорил так связно и методично, как тут. Я даже сам удивлялся потоку красноречия, который по временам прерывал восторженными похвалами за светлость мысли генерал-лейтенант Дмитриев — председатель.

Вопрос зашел о том, дозволит ли устройство трюмных труб на старых судах, и адмирал Бутаков сомневался, чтобы правительство согласилось на такие издержки, но тут вступился адмирал Шварц и говорил, что нам не следует ждать, пока перетонут все суда, нужно принимать меры. Разговор несколько времени продолжался на эту тему, когда послышался с другого конца стола голос единственного полковника в заседании (остальные генералы), которым он заявил, что его посылают в Англию, чтобы осмотреть трюмные трубы на их судах и попробовать применить те системы к броненосцу, который он строит — «Крейсер». Тетрадки передали ему.

¹ И. С. Дмитриев — генерал-лейтенант.

Затем в комитете начались прения по другим предметам, назначенным сегодня к разъяснению, а вопрос о предлагаемых мною вещах остался в общих чертах одобренным, но не утвержденным. С тех пор я о моем деле никаких сведений и не имею.

Затем бросаю эту отвратительную тему, где каждое слово похоже на хвастовство, и перехожу к предмету, который нас обоих интересует более, к отпуску моему на святую неделю.

Я начну с того, что вы до сих пор еще не вполне меня поняли. Вы говорите, чтобы я требовал отпуск, этого вовсе не нужно. Достаточно заявить, что мне хочется ехать в отпуск, и мне его дадут, но в том-то и дело, что я так связан с течением работы на шхуне, что уехать мне отсюда было бы то же самое, что снять голову с туловища. Вы советуете мне не быть очень любезным со старшим офицером. Как же не быть с ним любезным, когда он доставляет мне такую громадную практику? И от такой-то практики я откажусь без всякого повода? — Никогда.

Первое время мне действительно было трудно, но теперь, когда все приведено в самую отчетливую ясность, меня ни мало не беспокоит трудность работы. Вот вам для примера мой сегодняшний день. Встал без четверти в 7 ч., в половине 8-го был на работе в Новом Адмиралтействе, в половине 11-го отправился в мачтовую, потом в доковое адмиралтейство. В половине 12 был в экипаже (я ротный командир), в 1 ч. был в штабе, до половины 3 — в такелажной, в 3 обедал в клубе и тут только, буквально, в первый раз присел.

В половине 4 спустился в библиотеку. В 4 часа отправился домой, захватил кое-какие сведения относительно выделки пластырей, которая будет скоро производиться под моим указанием, и отправился в штаб. Оттуда — на завод, потом в парусную и, наконец, к помощнику капитана над портом. В четверть 7 был дома и застал 2 товарищей, которые пили чай с моим сожителем. В половине 8 я отправился в роту на переключку (заметьте, какие концы-то большие), в четверть 9 был дома и на литературный вечер не пошел, а, написав несколько бумаг и приготовив, что нужно для завтра, сел писать к вам. Теперь половина 12, в полночь лягу, в 6 с половиной встану...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 90—93. Автограф.

№ 49

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О СВОЕМ ОТНОШЕНИИ К ТРУДУ

21 мая 1870 г.,

г. Кронштадт

...Вопросы обыденные, требующие от меня немедленных ответов, обременяют меня настолько, что некогда дать отдохнуть голове и помечтать, предаться моему любимейшему занятию. Не

так давно еще было, придешь с работы уставший, и, несмотря на то, хватает сил проходить из угла в угол целые часы, мечтая, мечтая и мечтая. Наконец, я решил, что это дело дрянь, что нужно откинуть все в сторону и, придя с работы, или спать, или заниматься, но мечтать ни-ни. Решено, сделано. И результатом я совершенно доволен; пустяки говорит тот, кто скажет, что ему читать некогда. Стоит только вообразить себе, что времени нет, и его в самом деле не будет, но если бы удалось сделать из себя машину, которая не тратила бы ни одной секунды даром, было бы очень хорошо. При новых порядках нашлось время читать: «Хижина дяди Тома», «Жизнь Франклина», «Потерянный рай», «Лейтенант Белозер», «Фрегат Надежда» даже были прочтены, так как это единственные морские повести. Нужно заставить машину быть и машиной, и человеком, и эта моя задача, которую я давно стараюсь привести в исполнение и никак не могу, потому, должно быть, [что] это очень трудно. Я рисую себе такой идеал: человек делает все, что он должен делать — и работать и не тратить ни одной секунды даром. Он разговаривает с другими, насколько это полезно, отдыхает переменою труда. Так, например, устав работать физически, он читает или пишет, устав головой, идет исполнить те обязанности, которые требуют его движения, может быть, зайдет повидаться к своему приятелю, разговор с которым даст ему отдых. Для отдыха, вообще, у него есть театр, суд, библиотека...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 102—103. Автограф.

№ 50

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ
О БЕЗДЕЙСТВИИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
В ВОПРОСЕ О ПРИМЕНЕНИИ НА ПРАКТИКЕ
ЕГО ПРЕДЛОЖЕНИЙ О НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ СУДОВ

1 июня 1870 г.,
г. Кронштадт

...Вторая треть моей работы вышла в свет, и не так давно я прочел о ней печатный отзыв. Понятно, что теперь эти отзывы меня не так волнуют, как первые, и на эту похвалу я смотрю гораздо равнодушнее. Дело мое теперь начинает идти твердым путем. Я представил адмиралу Бутакову при докладной записке весь мой труд, а адмирал представляет его на рассмотрение в комитет, прося, чтобы в заседания приглашали меня защитником проекта. Я не сомневаюсь в том, что комитет должен будет убедиться в пользе предложенных мною вещей, но насколько широко решится он [т. е. комитет] испробовать совершенно новую вещь на своих судах, сказать не могу. Он во-

обще тяжел на подъем и неохотно принимает вещи, не испытанные в других флотах.

Знаете ли, там заседает ужасное старье. Председателю¹ в субботу 100 лет будет. Начнем ему доказывать, и все его возражения разлетаются в пух. Уйдем, он поймает что-нибудь против моих доказательств и за старостью не может решительно ничего найти в оправдание. Являешься снова туда, морда у него такая сухая. Вот, говорит, батюшка, тут мне кажется что-нибудь не так; вы говорили то и то, а тут выходит иначе.

Опять начинаешь говорить, все его возражения рассеются, морда опять у него прояснится, и он снова твердит: «Глубокая мысль, высокая идея». Уходишь, он крепко жмет руку, благодарит за доставленное ему удовольствие, а когда мне придется быть снова, он, пожалуй, опять будет сух и не уверен в моем проекте. Ох, уж эти мне старики!

Прошу, моя дорогая Анна Михайловна, про мое дело никому ни гу-гу, а то я вам ничего никогда не расскажу...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 108—109 об. Автограф.

№ 51

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О ПОДГОТОВКЕ ШХУН К ВЫХОДУ В МОРЕ

21 сентября 1870 г.,
г. Кронштадт

...Работа с нашими шхунами² идет довольно медленно, хотя мы и принимаем самые энергичные меры, чтобы успеть к осени в море. Некоторые из нас еще в состоянии думать о трудности плавания поздней осенью, а я вижу только одно — непременно уйти к осени в море.

Всякие лишения, сопряженные с поздним плаванием на маленькой шхуне, будут для меня наградой за те хлопоты, которые мне пришлось приложить к шхуне. Мысль, что мы не уйдем в море этой осенью, для меня ужасна; я от нее каменею. Были случаи, что я, уставший, ложился спать в 11 час., в час ночи просыпался от того, что мне приснится, что мы не успеем уйти в море, и я до самого утра не мог сомкнуть глаз. Рассуждая хладнокровно, в сущности рваться совершенно некуда, — плавание не ушли, время всегда много, еще можно успеть, но вот подите же, и я не шутя вам говорю, что мысль о неготовности шхуны к уходу бросает меня то в дрожь, то в пот. Вот что значит приучить себя бессмысленно бить в одну точку; как взял один план, так за него и держусь и бью всеми моими силами,

¹ И. С. Дмитриев.

² Шхуны «Тунгус» и «Ермак».

чтобы план мой был исполнен. Казалось бы теперь, что если завтра объявят, что шхуны останутся зимовать, то я завтра же помру от этой одной мысли не идти в море, но на деле совершенно иначе; если завтра утром объявят мне, что шхуна в море не идет, к полдню у меня созреет другой план, связанный со шхуной, остающейся в Кронштадте, и тогда всеми силами уцеплюсь за него, чтобы не уйти в море...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 123—124. Автограф.

№ 52

**ОТЗЫВ НА СТАТЬЮ С. О. МАКАРОВА
«БРОНЕНОСНАЯ ЛОДКА «РУСАЛКА»
ЧЛЕНА КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО ОТДЕЛЕНИЯ
МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ПОЛКОВНИКА М. М. ОКУНЕВА**

2 октября 1870 г.

Эта статья, написанная мичманом Макаровым, по поводу повреждения днища на броненосной лодке «Русалка», касается весьма важного современного вопроса: каким образом предохранить судно от потопления, если оно получит подводную пробоину. Это первая попытка, в которой критически разобраны существующие средства на судах для обеспечения их непотопляемости, указаны недостатки этих средств и проведено несколько практических идей для устранения этих недостатков.

Обыкновенный способ для предохранения железных судов от потопления состоит в разделении их посредством продольных и поперечных переборок на несколько отделений таким образом, чтобы вода, наполнив одно из них, не могла переходить в другие. В больших судах с тою же целью делается двойное дно, разделенное на несколько отдельных ящиков. Эти приспособления сами по себе не могут обеспечить безопасности судна, особенно в низкобортных судах, без помощи других второстепенных, но существенно необходимых средств, которые бы представляли возможность извлекать воду из каждого отделения и перепускать ее в случае надобности из одного отделения в другое и даже напускать их водою, когда потребуется.

Непроницаемые переборки существуют на всех железных судах, а на многих из них имеется и двойное дно, но они весьма часто, в критическом положении судна, остаются бесполезными, оттого что не представляется возможности выкачать воду из поврежденного отделения или перевести ее в другое. На этот последний предмет г. Макаров в записке своей обратил особенное внимание и по мере сил своих старался разработать его.

Не входя в подробности этого в высшей степени полезного исследования, я позволяю себе сделать несколько замечаний с указанием на отличительные достоинства развиваемых автором идей,

З а м е ч а н и е 1. В начале своей статьи автор описывает случай повреждения броненосной лодки «Русалки» — это повреждение произошло от удара днища о камень. Для узнания места, где оно случилось, должны были осмотреть весь трюм, в каждом отделении отнимали горловину второго дна, и, наконец, в носовом отделении по отъеме крышки вода с быстротой начала входить в трюм и тотчас наполнила все отделение. Действие одной проведенной в него 9-дюймовой помпы оказалось недостаточным, с машинными помпами это отделение не сообщено, другими судовыми помпами тоже из него нельзя было выкачивать воду. Это обстоятельство навело автора на рассуждение, и первая мысль, которая пришла ему в голову, видна из следующей выписки: «Если бы «Русалка» не имела поперечных переборок, то вода, разливаясь по всему трюму, подошла бы к машинным помпам, откуда можно бы было без труда ее выкачать паровыми средствами, которые берут до 700 ведер в минуту, тогда как пробойна давала не более 50 ведер. Не будь у нас второго дна, мы поступили бы с пробойной так же, как монитор «Латник»: забили бы ее, законопатили, заткнули; но второе дно лишает возможности к ней подступиться, так как горловины покрыты водой, а водолаз в них не пролезет». Далее говорится: «непроницаемые переборки, которые так много пароходов спасли от потопления, и клетчатая система, признанная всеми как лучшая, в настоящем случае могли быть причиной нашего потопления».

Но, вникнув подробно в эти обстоятельства, нельзя не прийти к тому заключению, что переборки и клетчатая система с двойным дном несколько не причастны к затоплению лодки «Русалка». Здесь вся вина в том, зачем открыли горловину в пробитом ящике двойного дна. Если бы этого не сделали, то судно с пробойной могло бы держаться на воде и благополучно дойти до ближайшего порта для исправления. Находясь в подобном положении, известный пароход «Great Eastern» прошел океаном около 200 миль, не причинив никакого повреждения грузу, лежащему на втором дне. Во всех подобных случаях двойное дно составляет единственное средство для спасения от потопления, только не нужно открывать горловин. Поэтому сожаление автора о том, что «Русалка» имеет двойное дно, не имеет основания.

Обыкновенной 9-дюймовой помпы весьма достаточно для выкачивания воды из одного днищевого ящика; но это выкачивание должно производиться уже тогда, когда пробойна закрыта снаружи парусом или другим средством. В противном же случае приходится выкачивать море.

При этом следует обратить внимание на замечание автора о необходимости иметь водомерные трубки, идущие на нижнюю палубу из каждого трюмного ящика; они всегда могут указать поврежденную часть днища, и для того не нужно осматривать

всех отделений трюма для отыскания пробоины, как сделано на «Русалке».

Совершенно в другом виде представляется вопрос, если предположим, что вместе с нижним пробито и верхнее дно или открыта в нем горловина, как на «Русалке»; тогда наполняется все отделение между двумя смежными поперечными переборками и громадная масса воды, наполнившая трюм, может угрожать потоплением, если не будет средств для своевременного откачивания воды. В этом случае необходимо спустить воду в машинное отделение помощью особых труб, чтобы иметь возможность выкачивать ее помощью машинных помп. Этих труб на «Русалке» и на многих судах нашего флота не существует, тогда как они, представляя возможность спускать воду, находящуюся сверх верхнего дна под приемные шланги всех помп, служат верным средством для предупреждения несчастья. Почти все бывшие случаи потопления судов происходили оттого, что вода тем или другим образом наполняла одно из отделений трюма, в особенности носовое, и не было средств для передачи воды в другие отделения. Тогда судно тонуло, хотя бы и не было пробоины в нижнем дне.

В настоящее время на всех английских судах для спуска воды с верхнего днища имеются водосточные трубы (Drain-pipes), проведенные между двумя днами во всю длину трюма. То же самое полагалось иметь и на наших судах, но в 1866 г. на строившихся судах такие трубы заменены короткими потому, что степень исполненных уже работ постройки представляла затруднение к проведению одной трубы во всю длину. Между тем отсутствие сточной трубы может повести к гибельным последствиям: положим, что крайнее носовое отделение от пробоины или от какой другой причины, например, от поддавания волн в клюзы, как на «Affondatore», наполнилось водой, тогда дифферент на нос, постепенно усиливаясь, дойдет до того, что углубится нос настолько, что вода пойдет в клюзы, а в низкобортных судах и через верхнюю палубу в люки; тогда гибель судна неизбежна, так погиб «Affondatore». При существовании же сточной трубы стоит только открыть клинкет в первой носовой переборке, ограничивающей двойное дно, — вода тотчас устремится к средней части судна к машинным помпам и может быть скоро выкачена, чему тоже способствуют помпы ручные, поставленные в других отделениях.

На некоторых судах для перевода воды из одного отделения в другое устроены в переборках краны, а в других клинкет; но эти средства не представляют надлежащего обеспечения в критических обстоятельствах. Во-первых, при них перевод воды совершается весьма медленно, а во-вторых, вода, растекаясь по всей поверхности днища, представляет весьма малую глубину для того, чтобы забирали помпы, и потому не может быть досуха выкачена.

З а м е ч а н и е 2. Далее г. Макаров в подробности разбирает устройство трюмных отделений и средства для выкачивания из них воды на лодке «Русалка» и приходит к тому заключению, «что все пространство между днами разгорожено на 25 частей, отделенных одна от другой непроницаемыми переборками». Чтобы судить о перемене состояния судна вследствие наполнения водой одной или нескольких из этих частей, автор выводит из опыта на самой «Русалке» практические данные и из них составляет две таблицы — для трюмных и коридорных отделений, показывающие количество воды, которое может поместиться в каждом из них; отстояние центров тяжести отделений от центра тяжести судна; величину на которую поднимается или опустится нос от наполнения водою того или другого отделения, и, наконец, углубления штевней при этих переменах диферента.

Из этих таблиц автор извлекает следующее заключение: «рассматривая внимательно приведенные выше таблицы, мы видим, насколько выгодно иметь два дна: вместо того, чтобы затопить водой целое отделение и дать, может быть, пойти ко дну лодке, мы пускаем внутрь только несколько лишних тонн воды. Диферент и крен от подобных прибавок изменяются так мало, что остается еще полная возможность держаться в строю, а главное продолжать бой».

Из этого видно, что по тщательном исследовании предмета автор изменил свой взгляд в пользу двойного дна и усвоил о нем надлежащее понятие, совершенно противное тому, которое он составил при первом поверхностном взгляде на предмет.

По долгу справедливости следует заметить, что составление вышеупомянутых таблиц требовало от автора громадного труда, который он исполнил столь отчетливо, что остается желать, чтобы он послужил примером для составления подобных таблиц для всех судов нашего флота.

Затем приложены другие две таблицы, показывающие количество воды, которое может поместиться на лодке «Русалка», в разных отделениях сверх двойного дна, а также и соответствующую тому прибавку углубления судна и изменение диферента.

Все эти сведения весьма драгоценны и составляют для каждого судна необходимое руководство при различных случайностях, которым судно подвергается в море и во время боя.

Особенно любопытно заключение, извлеченное из таблиц, показывающее результаты от пробоя тараном в различных частях судна.

З а м е ч а н и е 3. Далее, автор приводит идею о том, чтобы нижняя палуба на судах была устроена так, чтоб не могла пропускать воды, и для того предлагает устроить герметические крышки на люки. Для доказательства пользы этого приспособления приведен пример, в котором предполагается, что корпус

лодки «Русалка» имеет 12 пробоин в различных местах от действия таранов и, несмотря на это, в лодку воляется только 461 тонна воды, отчего нос ее будет отстоять от воды на 2 дюйма, а корма на 12 дюймов, так что лодка безопасно может держаться на воде и совершать движение.

Глухие крышки, закрывающие люки, автор разделяет на две категории, из коих к первой относятся те, которые задраиваются по первой тревоге, а ко второй — те, которые во время боя остаются открытыми и закрываются только в случае крайней необходимости, как например люки в машинное отделение, в кройт-камеры, бомбовые погреба и т. п.

Вообще мысль о непроницаемости нижней палубы и платформ заслуживает полного одобрения: это средство, увеличивая число непроницаемых для воды отделений по высоте судна, доставит единственное спасение от вреда, наносимого ударами тарана, и потому полезно было бы ввести его на всех судах нашего флота.

Для исполнения этого средства не может представиться непреодолимых практических затруднений, но если бы они и встретились вследствие помехи каким-либо внутренним удобствам расположения, то ими можно пожертвовать в пользу столь важного устройства.

З а м е ч а н и е 4. Затем автор переходит к исчислению тех средств, которыми может располагать обыкновенное судно для заделывания пробоин в днище. Изложив несколько фактов, касающихся этого предмета, г. Макаров приходит к убеждению в необходимости иметь на каждом судне особого рода парусинный щит, названный им пластырем. При этом описаны форма пластыря, способ его устройства и употребления. Все это, сколько можно судить по описанию, оказывается довольно практичным, но, разумеется, достоинства и недостатки этого полезного приспособления могут быть изучены только на самом опыте. Желательно было бы произвести тщательные испытания пластыря в больших размерах на разных судах и при различных обстоятельствах. Нет никакого сомнения, что затраченные на этот предмет издержки вознаграждаются тою громадною пользою, которую обещает пластырь в своих разнообразных применениях.

З а м е ч а н и е 5. Во второй части своего труда г. Макаров предлагает средства для усиления пловучести лодки «Русалка». Сначала автор вкратце упоминает о системе устройства водопроводных труб на некоторых из наших судов и показывает существующие в них недостатки, а потом переходит к описанию предлагаемой им особой системы проведения труб, состоящей в следующем:

Под бимсами нижней палубы, по всей длине судна, проводятся две трубы в 9 и 5 дюймов диаметром и от них в каждое отделение и клетку пропускаются ветви, запирающиеся клапанами. Если в эти трубы мы проведем приемные шланги всех

помп, то каждую из них и всеми вместе можно будет выкачивать воду из каждой части судна.

Малая трюмная труба должна быть всегда полна водою и служит для обыкновенного ежедневного употребления; большая же будет употребляться только в случаях экстренной надобности, а в другое время через нее вентилируется трюм.

Трюмные трубы такого устройства, по мнению автора, имеют следующие выгоды при исполнении своего прямого назначения, т. е., служа для выкачивания воды всеми помпами из каждого отделения, дают возможность:

1) Уменьшить число кингстонов, так как затопление крюйт-камер и бомбовых погребов будет производиться через большую трубу.

2) Уничтожить краны, служащие для выпуска воды из крюйт-камер и бомбовых погребов, так как она будет выкачиваться теми же трубами, по которым была напущена.

3) Уничтожить дырля для проводки за борт приемных труб от форсированных помп к ватер-клозетам, так как они будут пущены в малую трубу, всегда полную водою¹.

4) Углубить судно, если это понадобится, напуская по трубам воду в пространство между днами.

5) Управлять дифферентом, наполняя носовые или кормовые клетки.

6) Управлять креном, напуская воду по малой трубе в правые или левые коридоры.

7) Подавать значительную помощь утопающему судну, для чего от большой трубы поднимается ветвь (№ 25) к верхней палубе, где в ней привинчиваются такие же приемные шланги, как на кронштадтских портовых барказах.

8) Усиливать циркуляцию воды в опреснительном аппарате, соединив его ветвью с большой трюмной трубой².

9) Облегчить труд матроса, предоставляя выкачивание воды из трюма машине. И наконец,

10) Большая трюмная труба служит как нельзя лучше для вентилирования всего судна.

При рассмотрении этой системы расположения водопроводных труб представляются некоторые практические соображения, не говорящие в ее пользу, а именно:

1) Помпы, коих приемные рукава пропущены в находящуюся под бимсами нижней палубы большую трубу, не будут выкачивать воды с днища через проведенные от него ветви, потому что в них и в самой трубе не может образоваться пустоты, не-

¹ Это относится больше до судов с высокими бортами (примечание автора статьи).

² В тропиках это много сэкономит топлива. Центральная помпа, действуя самым малым ходом, значительно ускорит охлаждение пара (примечание автора статьи).

обходимой для подъема воды, потому что стенки их всегда будут более или менее пропускать воздух.

2) Если бы вода из какого-либо пробитого отделения и поднялась сама собою в большую трубу, то при неимении при ней колодцев, нельзя бы было из нее выкачивать воду с успехом, по недостатку глубины ее.

3) Расположение отливных труб под бимсами в трюме самое невыгодное, потому что оно загромождает трюм, что особенно чувствительно на судах с незначительными углублениями.

4) При этой системе помощью большой трубы воду помпами можно выкачивать только в случае чрезвычайной прибыли ее при повреждении какого-либо отделения, а затем для выкачивания из трюма обыкновенной трюмной воды помпы останутся недействительными.

На основании этих соображений я нахожу, что способ проведения водосточных труб, употребляемый на новейших судах в Англии, несравненно более практичен и удобен, если он исполнен надлежащим образом. Основанием этого способа служит та идея, чтобы доставить судну возможность освободиться от воды, проникшей в трюм сверх двойного дна, куда вода может попадать в значительно больших массах, нежели в ящики между двумя днами. С этою целью на каждом судне в Англии устраивается так называемая *Drain-pipe*, или водосточная труба, идущая между двумя днами во всю их длину. В эту трубу посредством клинкетов пропускается вода из крайних отделений носа и кормы. В каждой из непроницаемых переборок устроены особенные колодцы с клапанами, посредством коих вода со второго дна пропускается в сточную трубу. К этим колодцам также проведены шланги ручных помп. Таким образом, из сточной трубы вода может быть выкачиваема всеми имеющимися на судне помпами.

Наполнение воды в одном из ящиков двойного дна хотя и не представляет большой опасности в случае его повреждения, если не открывать горловины, но тем не менее и для сего имеется особая система труб, соединенная с одной малой сточной трубой, проходящей по другой стороне киля.

Малая труба, вероятно, наполняемая водою из-за борта, по моему мнению, может противу большой принести более пользы. Она представляет средства для затопления кюйт-камер и бомбовых погребов и уменьшает число кингстонных кранов; углубляет судно, если понадобится, пропуская воду в днищевые ящики. Тем же средством она может изменять диферент судна и управлять креном. Но все это может совершаться под условием, чтобы направление труб было совершенно горизонтально, а в противном случае вода из трубы не во всякое отделение пойдет. Кажется, что в этом состоит одно из главных неудобств малой трубы, впрочем, пользу ее лучше всего может показать испытание на практике.

З а м е ч а н и е 6. В заключение описания своей системы труб автор представляет способ управления ими посредством перепускных кранов и клинкетов, означенных особыми номерами. До какой степени этот способ может быть удобен на практике, это докажет опыт; теперь же можно сказать, что систематическое действие кранами, помпами и клинкетами крайне необходимо установить на всяком судне и для этой цели иметь особого офицера с помощником, который бы в случае надобности действовал намеренно в распоряжениях своих по выкачиванию воды из отделений и по перепусканию ее из одного отделения в другое. От этого много зависит безопасность судна.

З а м е ч а н и е 7. Далее г. Макаров считает нужным указать еще на несколько приспособлений, необходимых для судов, а именно:

1) Для измерения воды в трюме должны быть сделаны водомерные трубки.

2) Для выпуска воды, которая может попасть на нижнюю палубу, сделать в ней шпигаты.

3) Облегчить доступ к первому дну. Первые два из этих приспособлений я нахожу существенно необходимыми, и затем третье следует подвергнуть испытанию.

Соображения автора относительно устройства водомеров, шпигатов в нижней палубе и крышек в горловинах заслуживают внимания и испытания на деле.

З а м е ч а н и е 8. В третьей части статьи своей г. Макаров сначала рассуждает о приложении своей системы труб к вентиляции. Здесь приведено множество практических соображений и фактов, заслуживающих внимания. Здесь предполагается употреблять для вентиляции только большую трубу, которая в обыкновенное время бывает пустая. Но вот вопрос: будет ли эта труба в том же состоянии во время боя, — вероятно, нет; следовательно, в это время прекратится и вентиляция в трюме, т. е. тогда, когда в ней предстоит крайняя необходимость по случаю закупоренных люков верхней палубы, особенно на судах типа мониторов.

Впрочем, неудобство этой трубы для откачивания воды, вероятно, будет препятствовать ее употреблению вообще, а следовательно, и для вентиляции.

В заключение своей статьи автор рассматривает все предложенные им нововведения и сам делает им критический разбор, весьма основательный, из которого видно, что он некоторые из них находит вполне необходимыми для судов, а в остальных выражает сомнение. К первым следует отнести: глухие крышки на люки нижней палубы, шпигаты в ней, водомерные трубки, герметические дверцы в горловинах вместо крышек и, наконец, пластырь. По этим предметам я вполне разделяю мнение автора.

Что же касается введения предлагаемых им трюмных труб, то в действии большой трубы я с ним вместе тоже сомневался

и полагаю, что она ни в каком случае не может быть признана улучшением принятой на новых английских судах системы водосточных труб, проведенных между верхним и нижним дном.

Малая же труба, по моему мнению, могла бы быть полезным прибавлением к английским водосточным трубам для наполнения в случае надобности днищевых ящиков и для всегдашнего употребления.

В конце статьи своей г. Макаров приводит весьма дельные замечания относительно аварий, бывших на различных судах, и оканчивает рассуждениями о пользе предлагаемого им пластыря.

В заключение я считаю долгом присовокупить, что вся статья г. Макарова представляет превосходные начатки для разработки вопроса о непотопляемости судов, который имеет столь громадную важность при нынешних разрушительных средствах морской войны. Остается только пожелать, чтобы он не оставлял дальнейшей разработки предмета, которым до сих пор занимался с такою любовью. С этим желанием моим нераздельно другое, а именно: чтобы высшее начальство поощрило столь полезное для службы и науки развитие деятельности молодого офицера.

Корабельный инженер полковник *Окунов*

ЦГАВМФ, ф. МТК, Кор. отд. журнал за 1870 г.,
лл. 128—144. Подлинник.

№ 53

ИЗ ЖУРНАЛА КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО ОТДЕЛЕНИЯ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА О ЗАКЛЮЧЕНИИ ПО БРОШЮРЕ С. О. МАКАРОВА «БРОНЕНОСНАЯ ЛОДКА «РУСАЛКА»

№ 151

2 октября 1870 г.

...Начальник эскадры броненосных судов препроводил в Кораблестроительное отделение Технического Комитета на заключение брошюру мичмана Макарова под заглавием «Броненосная лодка «Русалка», заключающую в себе соображения автора, каким образом предохранить дорогие современные железные суда от легкого потопления в случае получения пробоины в подводной части. Г. Макаров предлагает:

1) Иметь для заделки пробоин — как от снарядов, так и от таранных ударов — пластырь (ст. 1, стр. 29—34).

2) Доказывает необходимость и выгоду воспользоваться палубами как непроницаемыми переборками, предлагая сделать на каждый люк глухую крышку (ст. 1, стр. 20—24).

3) Описывает неудобство нынешних крышек на горловины второго дна, предлагая заменить их герметическими дверцами, подобными тем, которые мы имеем для закрывания дверей в по-

перечных непроницаемых переборках (ст. 2, стр. 14—15) и, наконец,

4) Доказывает необходимость ввести такую систему труб и кранов, которая давала бы возможность выкачивать воду всеми машинными помпами, из каждого отделения и каждой клетки двухдонного судна, и позволяла бы углублять его, меняя произвольно и крен и диферент, напускаям воды в ту или другую клетку (ст. 2, стр. 8—13).

Кроме того, он предлагает дополнительные приборы для распределения попадающей в трюм воды и для вентиляции, а именно:

5) Водомеры, показывающие во всякое время количество воды в трюме (ст. 2, стр. 13—14).

6) Шпигаты (на башенных лодках) для стока воды с нижней палубы в трюм (ст. 2, стр. 14).

7) Некоторые приспособления к трубам для вентилирования клеток и всего судна (ст. 3, стр. 1—5).

П о л о ж и л и :

Кораблестроительное отделение после всестороннего обсуждения исчисленных выше положений мичмана Макарова и прилагаемого при сем подробного разбора статьи его, сделанного членом отделения полковником Окуновым¹, находит соображения г. Макарова вполне заслуживающими внимания, в особенности же отделение полагает, что:

1) Снабжение железных судов предлагаемыми г. Макаровым наружными щитами или пластырями для заделки пробоин было бы весьма полезно, но предварительно необходимо проверить опытом, насколько окажется на деле удобным способ растягивания пластыря для покрывания поврежденных мест в корпусе судна.

2) Также полезно было бы иметь на броненосных судах глухие крышки для закрывания люков нижней палубы и платформ, причем необходимо снабжать эту палубу и шпигатами для стока воды в трюм.

3) Предложение об устройстве водомерных трубок в каждом трюмном ящике, выходящих на нижнюю палубу, и совет заменить крышки в горловинах внутреннего дна герметическими дверцами тоже заслуживают внимания и испытания.

Что же касается до предположения мичмана Макарова провести под нижней палубой и в трюме систему труб с кранами для выкачивания воды всеми машинными помпами из каждого отделения и каждой клетки днища с приспособлением этой системы и к вентиляции судна, то Кораблестроительное отделение, предвидя затруднение в практическом применении этой системы, предпочитает ей принятую в Англии для новых железных су-

¹ См. документ № 52.

дов систему водосточных труб, проведенных между верхним и нижним днами.

Поэтому из предлагаемых мичманом Макаровым приспособлений Кораблестроительное отделение полагает парусинный щит или пластырь рекомендовать всем командирам броненосных судов, для составления которого в случае надобности могут быть употребляемы наличные на судах материалы, другие же предложения г. Макарова, исчисленные выше во 2 и 3 пунктах, на первый раз привести в исполнение на одном только каком-либо броненосном судне в виде опыта, чтобы на основании результата опыта и удостоверения командира этого судна относительно действительной пользы и удобства в выполнении сих приспособлений вводить их потом вообще на всех броненосных судах.

Журнал этот представить управляющему Морским министерством на благоусмотрение.

Председатель *Иван Дмитриев,*

Члены: *Иосиф Лемуань,*

Платон Лисянский,

Андрей Попов,

Октавий Пельдих,

Михаил Окунев,

Карл Гезехус.

ЦГАВМФ, ф. МТК, Кор. отд., журн. за 1870 г.,
лл. 124—127 об. Подлинник.

№ 54

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О НЕУДОВЛЕТВОРЕННОСТИ ДОЛЖНОСТЬЮ РЕВИЗОРА НА ШХУНЕ «ТУНГУС»

12 ноября 1870 г.,
г. Копенгаген

Все старая и старая песня; я неисправим попрежнему. Вы, милейшая Анна Михайловна, имеете полное право сомневаться в том, что я не исполню свое обещание и не напишу. Что делать, человек гадок, и в этом я всегда сознаюсь. Но, знаете ли, моя добрая и хорошая Анна Михайловна, что плавание, за которое я так много бился, меня нисколько не радует. И день и ночь голова переполнена какими-то документами, которые я совершенно не в силах переварить. Мне всегда приятна всякая работа, связанная с морским делом, я с удовольствием занимался им, да и едва ли скоро брошу. Все, что есть во мне, все связано с этим делом, но ревизорство, сопряженное с тысячами разных переписок, раскладок провизий и другими докучливыми вещами, не может меня завлечь, и я должен принуждать себя

заниматься своим делом. Я давно уже видел, что дело это не по мне, что я не создан для того, чтобы быть чиновником и корпеть над счетами золотников, но если до сих пор не отказался от этого докучливого места, [то] потому, что всегда был того мнения, что «взявшись за гуж, не говори, что не дюж». И на мою беду нужно было совокупиться всем неблагоприятным обстоятельствам. Можете себе представить, что на шхуне все — от командира и до последнего унтер-офицера — в первый раз занимают свои места. Командир первый раз командиром, старший офицер первый раз старшим офицером и т. д. Так что не только самому спросить не у кого, но, напротив, у тебя еще спрашивают. Но главная-то беда в том, что я не мог найти себе содержателей имущества и должен был взять мальчишек, вышедших в январе из школы, которые ровно ничего не понимают; но и это бы еще ничего, так ведь нет, один из них в самый критический момент, когда закипела самая жаркая работа, запил, загулял и скрылся. Остался без ничего, просто хоть волком вой. Принялся я за дело, что есть духу, эксплуатировал свои силы, насколько было возможно, и, несмотря на целые тысячи мелочей, которые очень затрудняли работу, по своей части не задержал шхуну. Зато теперь очень много работы привести в известность то, что было сделано в последние дни нашего ухода, не говоря уже о том, что скрывшийся содержатель растерял очень много весьма дельных бумаг. Вообще можно сказать, что стечение обстоятельств вовсе незавидное, приходится целые ночи просиживать, распутывая и развязывая то, что было второпях связано фальшивыми узелками. В прежнее время на судне я всегда был в веселом расположении духа, все у меня удавалось, ничто не тяготило, была любознательность, желание работать. Все, все пропало с этим отвратительным ревизорством. Голова тяжела, как пивной котел, и с трудом принимает и почти ничего не переваривает из постороннего. Можете ли вы себе вообразить, что я до сих пор как-то смутно понимаю значение событий. Прежде при уходе за границу, в дальное плавание, являлось известное представление будущего, желание побывать в одном или другом месте, сожаление о своих оставленных знакомых, в этот же раз я, кроме глухой тяжести в голове, ровно ничего не чувствую. Разве сознание, что еще много нужно будет потрудиться, раньше чем можно рассчитывать на свободное время. С каким приятным чувством вспоминаешь о том времени, которое я проплавал на «Дмитрии Донском». Там, кроме чистого морского дела, ровно ничего не было, здесь, кроме ревизорства, очень немного.

Бросимте, однако, эту гадкую тему и поговоримте о чем-нибудь другом. Скажу вам, милейшая Анна Михайловна, что вашему письму я обрадуюсь, как манне небесной. Пишите, не будьте мною. Вы много обрадуете всегда любящего вас вашего брата. По временам меня берет сильная тоска, хотелось бы чего-нибудь нового, да нового-то ничего нет. Ну, да это все реви-

зорство пройдет и пройдет хандра; еще месяц или два, я исправлю свои дела, и все будет идти хорошо.

Путь нам лежит отсюда в Плимут, оттуда на острова Зеленого Мыса и в Рио-Жанейро. Как видите, дорога пробитая, и в понедельник мы уже собирались тронуться в путь, но не тут то было: получены депеши — ждать приказаний, так что, может быть, еще уход будет отложен на весьма продолжительное время, а может быть, и совершенно велят вернуться куда-нибудь в русский порт и зимовать где-нибудь в Ревеле. Впрочем, что будет впереди, еще увидим, а лучше бы было, если бы не мешали нам идти куда мы пошли.

Другая парная шхуна — «Ермак» — тоже стоит подле нас и тоже ждет приказаний, где-то мы с ней встретимся, если только нас не задержат...

Ваш С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 125—128 об. Автограф.

№ 55

ИЗ ПИСЬМА С. О. МАКАРОВА А. М. ПОЛИВАНОВОЙ О ПЛАВАНИИ НА ШХУНЕ «ТУНГУС»

29 декабря 1870 г. — 6 января 1871 г.,
у островов Зеленого Мыса

...Мы уже вошли в тропики, термометр уже показывает 18° R, но, несмотря на все это, вместо ровного, умеренного, пассатного ветра мы имеем свежий ветер с большим волнением и направлением, совершенно для нас невыгодным. Чтобы не пройти мимо островов Зеленого Мыса, необходимо нести самые большие паруса, какие только в состоянии выдержать мачты. Шхуна лежит на боку, одной стороной в воде, и с трудом выбирается по тому направлению, по которому мы ее заставляем идти. Нужно вам сказать, что плавание на маленькой шхуне по комфорту столько же похоже на плавание на фрегате, сколько походит курная изба на хорошо устроенный дом. Вышли мы из Англии, и, как следовало ждать, на широте Бискайской бухты заревел шторм. Помню теперь, вы несколько раз спрашивали меня, что мы делаем, когда поднимается буря, и помню, как я вам отвечал, что мы убираем верхние паруса, оставляем только одни нижние и затем идем вниз, где так же сухо и уютно, как и в другое какое-нибудь время, когда нет ветру. Не то было с нашей шхуной. Постройка и отделка шхуны еще доканчивались, когда мы уже уходили в море. Команда, из которых большая часть, едва ли не три четверти, не были совсем в море, командир и офицеры еще не имели случая ознакомиться с качествами своего судна. Принялось нас трепать. Начала течь палуба, тронулись с места эти разные вещи, веревки перемешались, на палубе вода бьет

с борта, на борт, сбивает людей и мешает работать, ту веревку, которую надо тянуть, зажало, не идет, людей мало и из тех большая часть — больны. Но все это мало-помалу, при усиленных трудах, приводилось в порядок, убирались одни паруса, ставились другие, пока шхуна не легла несколько покойнее. Помню, с каким остервенением тянул я, помогая матросам, веревку, чтобы поставить задний парус, без которого шхуна худо всплывала на волну. Люди положительно выбились из сил, и три человека вместе тянули меньше, чем мог выбирать один со свежими силами, но, что делать, нужно было заводить веревки в помощь тем, которые могли оборваться, и при этой работе падает человек с мачты в воду. Я был на вахте, бросил буюк, вижу человека, который плывет к этому буйку, еще три сажени — он его схватит, но, что делать — нельзя ни повернуть, ни спустить шлюпку. Капитан, который стоял наверху в это время, только развел руками и перекрестился... «Царство тебе небесное», подумал и я про себя, «ты один из тысячи жертв, которые падают в море в то время, когда нет возможности спустить какую-нибудь шлюпку». Почти два дня мы бились наверху, пока могли привести все в сколько-нибудь сносный вид, чтобы шхуна могла спокойно лежать на волнах. Наконец, работа с парусами была окончена, но отдыхать было некогда, воды в трюме все более и более прибывало, необходимо было откачивать, чтобы не запустить чересчур. Определить, что течет, было невозможно — тек ли корпус или вода прибывала через верх. В полночь вызвали всех наверх, поставили во фрунт и разделили на 2 смены качать воду. К утру вода была откачена, ветер стих, и мы до самого вечера приводили шхуну в порядок, чтобы иметь возможность снова выдержать подобный же ветер.

Что в это время происходило в кают-компании, трудно изобразить пером. Там под опрокинутым столом лежала груда мокрого платья, табуретов, сапог, тарелок и других вещей. При ограниченном числе команды вестовые должны были работать вместе с остальными матросами, так что кают-компания оставалась вполне на произвол судьбы, которая не хотела сжалиться над плачевными гореплавателями. Я сам устраивал свою каюту еще до выхода в море, и опытность моя имела хороший результат, — ни одна вещь не тронулась со своего места, но палуба текла чуть ли не во всех местах, так что на правильно и крепко разложенные вещи лилась в изобилии вода. Каждый, промокший наверху, шел вниз переодеваться; ящики отсырели и с трудом отворялись, было трудно достать что-нибудь сухое, еще труднее положить к месту мокрое, так что беспорядок в офицерских каютах стоял классический.

Стих, наконец, ветер, два дня стояла хорошая погода, наконец, снова задул ветер и снова скрепчал до свежести шторма, но тут уж он имел дело с опытным пловцом, — мы быстро поставили штормовые паруса и спокойно переносили бушевавшую

погоду, все шло своим порядком, и только одна кают-компания представляла неутешительную картину. Палуба все еще текла, вестовые поминутно били посуду и не успевали делать, что нужно. Ветер снова несколько стих, мы имели неделю хорошей погоды, но остальное время дует, хоть и не очень свежо, но в каютах мокро и сыро и через палубу поминутно бьют волны. Великая вещь — привычка; до какой степени человек может приучить себя ко всему. Я бы хотел увидеть, кто из береговых жителей согласился бы провести хоть один день по-нашему, как мы проводим большую часть дней; третьего дня засвежело, я при первой общей работе промок, но так как мне тотчас же поступить на вахту, то переодеваться в сухое не думал... Вчера несколько раз промокал и сегодня ночью лег спать мокрым, а встал сухой. На берегу достаточно небольшой неосторожности, чтобы простудиться и получить насморк, а тут, оттого ли, что на каждого выпадает громадный труд — и физический, и умственный, оттого ли, что некогда обратить внимания на себя самого, но простуда как-то не прививается; раза два, впрочем, я был охрипшим, и то потому, что приходилось много кричать.

Так вот какого вида обстоятельства, вот к чему стремится человек, живущий в тепле на берегу, вот, наконец, причина, почему так много береговых моряков, которые любят море, а сидят на берегу.

Порто-Гранде, острова Зеленого Мыса, 6 января 1871 г.

Продолжаю прежде начатое письмо. Мы так и не добрались в тот день до Порто-Гранде, но благодаря тем большим парусам, которые мы могли нести, пристали к другому острову и спокойно простояли несколько дней. Затем, когда ветер несколько стих, перешли сюда и третий день стоим здесь. Долго ли простоиим — не скажу, да этого никто и не знает, по крайней мере, это еще не выяснилось ходом работ.

Свежие фрукты, спокойная стоянка заставляют совершенно забывать невзгоды последнего перехода, но на меня даже сравнительно большое спокойствие не оказывает благотворного влияния, мне приятнее, меня более радует всякий шаг вперед, приближающий конец плавания, когда я буду свободен, чтобы поступить на другое судно или ехать в Россию. Впоследствии, когда временем изгладится воспоминание всего, что было здесь дурного, когда останется только одна морская сторона его, я, может быть, вспомню шхуну с благодарностью, но теперь, видя, каким путем все это пробирается вперед, не можешь не пожелать окончания кампании. Да и едва ли есть на судне хоть [один] человек, который не захотел бы отдать половину своего имущества, чтобы быть на другом судне или даже на берегу в Кронштадте...

С. Макаров

ЦГАВМФ, ф. М., д. 68, лл. 129—135. Автограф.