



ЛЕДОКОЛЬ „ЕРМАКЪ“

И ЕГО ВОЗМОЖНОЕ ВОЕННОЕ ЗНАЧЕНІЕ ВЪ БУДУЩЕМЪ.

«Говорятъ, что непоборимы торосы Ледовитаго океана. Это ошибка: торосы поборимы; непоборимо лишь людское суетіе».

II.

Въ іюльской книжкѣ «Военнаго Сборника» за 1901 г. мы дали краткій очеркъ исторіи возникновенія идеи о сильномъ ледоколѣ и изложили, ходъ осуществленія этой идеи. Нами тогда были намѣчены въ общихъ чертахъ тѣ выгоды, главнымъ образомъ комерческаго и научнаго характера, которыя для Россіи могутъ пристекать отъ существованія въ нашихъ замерзающихъ портахъ и моряхъ сильнаго ледокола.

Мы обѣщали нашимъ читателямъ дать, кромѣ того, насколько то позволитъ собранный матеріалъ, нѣкоторые выводы относительно того, какое значеніе можетъ имѣть существованіе ледокола въ чисто военномъ отношеніи. По независящимъ отъ насъ причинамъ мы только теперь можемъ выполнить эту задачу и дѣлаемъ это съ тѣмъ большею охотою, что какъ разъ въ настоящую минуту послѣднее путешествіе адмирала Макарова къ берегамъ Новой Земли и Шпицбергена вновь вызвало въ печати и въ обществѣ, если и не бурю, то не мало толковъ, въ общемъ невыгодныхъ въ смыслѣ оцѣнки значенія «Ермака».

Мы воздержимся въ настоящей замѣткѣ отъ всего, что могло бы

имѣть видъ полемики по этому поводу, но не можемъ не отмѣтить, что большинство противниковъ «Ермака», во-первыхъ, недостаточно, какъ будто, ознакомились съ предыдущею исторіею этого судна, а, во-вторыхъ, самымъ основательнымъ образомъ смѣшиваютъ два понятія: опытъ и достиженіе извѣстнаго результата.

Обращаясь къ разсмотрѣнію военнаго значенія ледоколовъ вообще и «Ермака» въ частности, мы вполне отдаемъ себѣ отчетъ въ трудности предстоящей задачи, такъ какъ прямого опыта въ этомъ отношеніи совершенно нѣтъ, а приходится руководствоваться исключительно тѣми результатами, которые добыты при плаваніи «Ермака» въ обстановкѣ, существенно отличающейся отъ того, съ чѣмъ придется встрѣтиться въ военное время. Понятно, что малѣйшее увлеченіе при оцѣнкѣ возможнаго можетъ дать такую фантастическую картину, которой вправѣ былъ бы позавидовать даже самъ Жюль Вернъ. Самъ инициаторъ всего дѣла постройки могучихъ ледоколовъ, адмиралъ Макаровъ, въ любезно представленныхъ въ наше распоряженіе своихъ запискахъ и замѣткахъ, еще не появившихся въ печати, весьма остороженъ въ выводахъ, настолько остороженъ, что ему могли бы позавидовать тѣ, которые обрушиваются на «Ермака» и его создателей съ обвиненіями въ неосторожномъ увлеченіи этимъ дѣломъ.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію собственно того, чѣмъ мы задались въ настоящей замѣткѣ, надо отдать себѣ отчетъ въ томъ, къ какимъ основнымъ положеніямъ или типамъ можно привести всѣ возможные дѣйствія флота.

Такихъ основныхъ способовъ дѣйствій можно намѣтить всего четыре:

- 1) Дѣйствія флота противъ флота.
- 2) Атака приморской крѣпости.
- 3) Высадка десанта.
- 4) Крейсерская война.

Несомнѣнно, что въ особенности три первые вида дѣйствій флота тѣсно между собою связаны и въ большинствѣ случаевъ будутъ имѣть мѣсто одновременно, но для послѣдовательности изученія даннаго вопроса мы будемъ ихъ разсматривать совершенно отдѣльно и самостоятельно.

Такъ какъ мы задались вопросомъ о роли ледоколовъ съ чисто военной точки зрѣнія, то мы приведемъ нѣсколько общихъ замѣчаний относительно зимняго плаванія вообще и военныхъ судовъ въ частности

Зимнее плаваніе при низкой температурѣ всегда считается дѣломъ не только неудобнымъ, но и рискованнымъ во многихъ отношеніяхъ. Даже въ томъ случаѣ, когда судну не приходится встрѣчаться со льдами, зимнее плаваніе представляетъ немало опасностей потому, что судну грозитъ всегда обмерзаніе отъ осѣдающихъ на немъ водяныхъ брызгъ при малѣйшемъ волненіи. Такое обмерзаніе легко можетъ дойти до того, что будетъ грозить гибелью всему судну, въ особенности парусному, такелажъ котораго превращается при этомъ въ безформенную массу, при которой объ управленіи парусами рѣчи быть не можетъ. Нѣсколько меньшей опасности, конечно, подвергается военный флотъ, исключительно паровой, но насколько велика эта опасность, объ этомъ судить пока весьма трудно, такъ какъ не имѣется достаточно данныхъ для окончательнаго вывода. Однако, въ замѣткахъ адмирала Макарова встрѣчается указаніе на то, что обмерзаніе миноносца можетъ быть настолько велико, что, при незначительной остойчивости судна, въ состояніи перевернуть его. Съ другой стороны адмиралъ предполагаетъ, что при полномъ отопленіи судна вѣроятно обмерзаніе будетъ не такъ велико и что можетъ быть даже такое небольшое и нѣжное судно, какъ миноносецъ, въ состояніи безопасно плавать зимою въ болѣе или менѣе значительные морозы.

Но надо оговориться, что вопросъ объ обмерзаніи судна представляетъ изъ себя только часть, и притомъ меньшую, вопроса о зимнемъ плаваніи вообще и военныхъ судовъ въ частности.

Главное затрудненіе заключается въ непосредственной борьбѣ со льдомъ и тутъ адмиралъ Макаровъ высказывается слѣдующимъ образомъ: «Суда, имѣющія вертикальную броню по ватерлиніи и ниже ея футовъ на 5 или на 7, по моему мнѣнію, вѣроятно могутъ самостоятельно идти черезъ цѣльный ледъ въ Балтійскомъ морѣ. Броневыя плиты разложить давленіе льда на большія поверхности и, такимъ образомъ, не допустить деформациі у шпангоутовъ и обшивки. Только опытъ можетъ дать точный отвѣтъ на этотъ вопросъ. Суда, вертикальная броня которыхъ не доходитъ до форштевня, должны быть осторожны во льдахъ и не должны пробовать идти самостоятельно черезъ цѣльный ледъ, если онъ имѣетъ солидные размѣры. За ледоколомъ можетъ слѣдовать каждое судно, но чѣмъ оно слабѣе, тѣмъ больше вниманія нужно употребить, чтобы не ударить бортомъ въ выдающійся кусокъ солиднаго льда. Чѣмъ судно меньше, тѣмъ легче ему уберечься отъ такихъ случайностей и я склоненъ думать, что бережно за ледоколомъ можно даже про-

вести обыкновенный миноносецъ. Опытъ по этой части былъ бы крайне интересенъ».

Кромѣ этого адмиралъ указываетъ на значительную опасность, происходящую отъ того, что на военныхъ судахъ лопасти винтовъ дѣлаются сравнительно весьма слабыми по сравненію съ тѣмъ, что онѣ должны выдержать при ударѣ о большую ледяную глыбу или цѣльный ледъ, въ случаѣ необходимости дать задній ходъ.

Мы, хотя и мало знакомы съ технической стороною дѣла, тѣмъ не менѣе рѣшаемся высказать ту мысль, что опыты въ этомъ направленіи прямо необходимы, такъ какъ опытъ вывода изъ сплошнаго льда «Адмирала Нахимова» показалъ, что обшивка этого судна, шедшаго за «Ермакомъ», въ значительной мѣрѣ пострадала. Только дальнѣйшій опытъ могъ бы указать причины этого явленія—было ли это слѣдствіемъ недостаточной практики въ этомъ, совершенно новомъ дѣлѣ, или это представляетъ изъ себя неизбежное зло, съ которымъ предстоитъ бороться въ будущемъ путемъ новыхъ приспособленій и изобрѣтеній.

Намъ, однакоже, невольно навязывается мысль, что если за «Ермакомъ» могутъ, что уже достаточно доказано, ходить сравнительно слабыя комерческія суда, то нѣтъ причины сомнѣваться въ полной возможности сдѣлать то же самое и для военныхъ судовъ. Сомнѣніе можетъ явиться, насколько мы то понимаемъ, только относительно миноносцевъ, но едва ли это имѣетъ большое значеніе, такъ какъ роль ихъ при операціяхъ флота во льдахъ вѣроятно будетъ и безъ того сведена къ нулю самою силою вещей.

Но, разъ мы признаемъ возможнымъ для отдѣльныхъ судовъ ходить во льду за ледоколомъ или даже самостоятельно ломать ледъ, то тѣмъ самымъ мы признаемъ и возможность тѣхъ же дѣйствій для цѣлага флота, причемъ успѣхъ дѣла во многомъ, конечно, будетъ зависѣть отъ того, сколько будетъ въ распоряженіи флота ледоколовъ и какой послѣдніе будутъ обладать силою, для борьбы со льдами.

Вопросъ о совмѣстной работѣ двухъ или болѣе ледоколовъ, между прочимъ, намъ представляется весьма интереснымъ, но, къ сожалѣнію, еще совершенно не изслѣдованнымъ. Адмиралъ Макаровъ, въ своемъ трудѣ «Ермакъ во льдахъ», говоритъ о совмѣстной работѣ двухъ ледоколовъ, но имѣя въ виду главнымъ образомъ подталкиваніе одного ледокола другимъ, для чего на «Ермакъ» даже имѣется специальное приспособленіе. Такая работа двухъ ледоколовъ имѣетъ въ виду, главнымъ образомъ, усиленіе передняго изъ

нихъ для полученія большаго давленія на ледъ и болѣе успѣшной поэтому ломки его. Но существуетъ еще и другой способъ ломки льда, который можно видѣть ежегодно раннею весною на пространствахъ между Кронштадтомъ и Ораніенбаумомъ, гдѣ два ледокола работаютъ не другъ за другомъ, а рядомъ одинъ съ другимъ. Видимо, и такой способъ имѣетъ свои выгоды, какъ въ смыслѣ успѣха работы ломки льда, такъ и въ смыслѣ достигаемыхъ результатовъ для дѣйствія слѣдующаго за ледоколами флота.

Въ запискахъ адмирала Макарова мы въ одномъ мѣстѣ находимъ указаніе на извѣстное неудобство при дѣйствіяхъ флота во льду, заключающееся въ томъ, что судамъ придется двигаться при этомъ въ кильватерной колоннѣ (одно судно за другимъ). Намъ это представляется недоразумѣніемъ, такъ какъ подобное положеніе можетъ имѣть мѣсто только при существованіи при всемъ наличномъ флотѣ всего одного ледокола. Нѣтъ сомнѣнія, что, если вообще дѣйствія флота во льду будутъ признаны возможными, то ледоколы явятся составною частью послѣдняго, причемъ ширина района дѣйствій и форма строя боевыхъ судовъ будутъ зависѣть, главнымъ образомъ, отъ числа ледоколовъ, работающихъ при данной эскадрѣ.

Намъ кажется, что работа нѣсколькихъ сильныхъ ледоколовъ по паралельнымъ другъ другу направленіямъ и на небольшихъ расстояніяхъ между ними могла бы принести огромную пользу, образуя въ сплошномъ льду широкій каналъ, въ которомъ даже и остающаяся часть цѣлага льда будетъ настолько ослаблена, что черезъ нее будутъ въ состояніи пролагать себѣ путь, даже и самостоятельно, всѣ суда эскадры.

Очевидно, что разработка этого вопроса теоретически представляется весьма трудною, такъ какъ имѣющагося опыта совершенно недостаточно для сколько нибудь удовлетворительнаго окончательнаго вывода.

Такой способъ дѣйствій эскадры, маневрирующей при помощи нѣсколькихъ ледоколовъ, мы будемъ имѣть въ виду, *какъ возможность*, и при послѣдующемъ изложеніи тѣхъ новыхъ положеній, которыя могутъ имѣть мѣсто въ будущую войну.

До настоящаго времени мы говорили исключительно о возможности движенія флота во льдахъ при помощи ледоколовъ и склонны вполне согласиться съ выводомъ С. О. Макарова, что движеніе это вполне возможно. Мы бы къ этому еще прибавили, что движеніе такое мы считаемъ не только вполне возможнымъ, но и безопаснымъ для судовъ военнаго флота (за исключеніемъ, можетъ быть,

миноносцевъ) въ открытомъ морѣ, гдѣ опасностью грозить только одинъ ледъ. Нѣсколько иначе, по нашему мнѣнію, ставится вопросъ, когда рѣчь пойдетъ о плаваніи близъ береговъ, гдѣ въ зимнее время, во льду, всякая ориентировка въ значительной мѣрѣ затрудняется, за полную невозможностью обставлять фарватеръ и опасныя мѣста. Дѣйствія «Ермака» въ Рижскомъ заливѣ были сопряжены съ немалою опасностью для ледокола именно вслѣдствіе этихъ причинъ, которыя должны, конечно, еще болѣе сильно отражаться на дѣйствіяхъ судовъ военнаго флота, главнымъ образомъ, вслѣдствіе ихъ значительной осадки.

Исслѣдовавъ, насколько то позволили намъ имѣющійся матеріалъ и узкія рамки небольшой замѣтки, вопросъ о *движеніи* флота во льдахъ, перейдемъ къ вопросу о *дѣйствіяхъ* флота во льдахъ.

Какъ характерная особенность такого рода дѣйствій бросаются въ глаза двѣ вещи: во-первыхъ, относительная стѣсненность района дѣйствій, и, во-вторыхъ, полное отсутствіе качки на замерзшемъ морѣ.

Очевидно, что эскадра или отдѣльное судно во льдахъ можетъ маневрировать только тамъ, гдѣ для него очищенъ путь ледоколомъ, т. е. въ большинствѣ случаевъ въ узкомъ каналѣ, что не можетъ не уподоблять эти дѣйствія маневрированію на узкомъ фарватерѣ. Совмѣстная работа нѣсколькихъ ледоколовъ, превращая этотъ каналъ въ болѣе широкій районъ, покрытый или взломаннымъ или, по крайней мѣрѣ, ослабленнымъ льдомъ, расширяетъ и районъ дѣйствій самыхъ боевыхъ судовъ. Но не слѣдуетъ упускать изъ вида, что скорость движенія судовъ, даже въ такомъ разбитомъ льду, значительно меньше той нормальной скорости, которую можетъ развить данное судно и которая составляетъ одну изъ основныхъ данныхъ его боевыхъ качествъ.

Такимъ образомъ, при дѣйствіяхъ во льду судно теряетъ извѣстную часть, и притомъ весьма важную, своихъ боевыхъ качествъ, а именно, значительно уменьшается подвижность и скорость. Это не можетъ не имѣть непосредственнаго вліянія на самый способъ дѣйствій отдѣльнаго судна или цѣлой эскадры, такъ какъ съ уменьшеніемъ возможности быстро передвигаться съ мѣста на мѣсто, пропорціонально возрастаетъ и опасность отъ артилеріи противника, которая гораздо удачнѣе можетъ дѣйствовать благодаря большей возможности пристрѣляться къ медленно движущимся судамъ. Какъ мы увидимъ ниже, это будетъ имѣть немаловажное значеніе въ особенности при борьбѣ флота съ приморскою крѣпостью, гдѣ въ зна-

чительной степени возрастаютъ шансы борьбы для артилеріи, расположенной на фортахъ.

Вторая особенность при дѣйствіи во льдахъ, какъ мы то указали выше, это полное отсутствіе качки. Это обстоятельство непосредственно должно вліять на значительное увеличеніе мѣткости стрѣльбы съ судовъ въ дни съ вѣтряною погодою. Опять-таки здѣсь разница съ обыкновенными условіями должна сказаться особенно сильно и на этотъ разъ въ пользу флота, при борьбѣ послѣдняго съ неподвижно расположенною артилеріею, т. е. при атакѣ крѣпостей или иногда при десантѣ въ сферѣ вліянія непріятельскихъ береговыхъ батарей.

Весьма интересно въ этомъ отношеніи мнѣніе такого компетентнаго лица, какъ адмиралъ Макаровъ. Вотъ что онъ говоритъ по этому поводу въ своихъ запискахъ, которыя намъ дали возможность подробнѣе коснуться вопроса о военномъ значеніи «Ермака», безъ слишкомъ большаго опасенія перейти въ область фантазій.

«Суда обладаютъ тремя наступательными средствами: артилеріею, минами и тараномъ.

Артилерія можетъ дѣйствовать во время плаванія во льду совершенно также, какъ и на свободной водѣ; движеніе же судовъ будетъ значительно стѣснено, почему суда потеряютъ одно изъ крупныхъ преимуществъ—подвижность, которая позволяетъ выбирать позиціи, постоянно мѣняя ихъ, дабы непріятель не могъ пристрѣляться. Плаваніе во льду дастъ еще и то преимущество береговой артилеріи, что суда будутъ слѣдовать строго другъ другу въ кильватеръ и на льду вѣроятно найдутся примѣтныя точки, которыя помогутъ пристрѣляться.

Снаряды при ударѣ въ воду обыкновенно разрываются, такъ что при недолетѣ часть осколковъ попадаетъ въ непріятеля. Нѣтъ основанія думать, что не произойдетъ почти тоже самое и при паденіи снаряда на ледъ, но желательны опыты, которые показали бы дѣйствіе разрывныхъ снарядовъ, падающихъ на ледъ».

Что касается до дѣйствія минами, то адмиралъ Макаровъ приходитъ къ заключенію, что самодвижущимися минами во льдахъ почти совсѣмъ дѣйствовать нельзя, благодаря пабивному въ большинствѣ случаевъ льду, который неминуемо будетъ препятствовать какъ выпусканію мины, такъ и въ особенности ея движенію подъ водою.

Часть своего значенія, по мнѣнію адмирала Макарова, потеряютъ также и минныя загражденія, вслѣдствіе того, что едва ли дѣйствіе минъ явится вполне обезпеченнымъ съ появленіемъ льда.

Мины весьма легко могутъ быть сдвинуты со своихъ мѣстъ или совершенно испорчены набивнымъ льдомъ, почему на нихъ положиться нельзя, впредь до выясненія, путемъ произведенныхъ опытовъ, того вліянія, которое можетъ имѣть ледъ на поставленные на зиму мины.

Что касается тараннаго удара, то относительно его адмиралъ Макаровъ высказывается съ достаточною опредѣленностью такимъ образомъ: «Возможность нанесенія тараннаго удара будетъ много зависѣть отъ подвижности судовъ. Судно, которое легко само разбиваетъ ледъ, будетъ имѣть всѣ шансы на успѣхъ передъ другимъ судномъ, которое боится льда и самостоятельно двигаться не можетъ. Противъ тарана слѣдуетъ употреблять мины и въ бою на открытой водѣ есть много шансовъ, что судно, желающее таранить, будетъ предварительно пробито миною противника. Маневрируя во льдахъ, этой опасности не предвидится».

Лишнее затрудненіе С. О. Макаровъ видитъ еще и въ томъ, что задѣлка таранной пробоины во льдахъ будетъ гораздо труднѣе, чѣмъ на чистой водѣ, такъ какъ подводка пластыря подъ пробоину будетъ значительно затруднена окружающимъ судно льдомъ.

Вотъ въ главныхъ чертахъ тѣ общія положенія, которыя можно считать болѣе или менѣе положительно установленными, и исходя изъ которыхъ, можно приступить къ дальнѣйшимъ выводамъ о тѣхъ измѣненіяхъ, которыя въ военномъ и въ военно-морскомъ дѣлѣ можетъ повлечь за собою болѣе широкое примѣненіе сильныхъ ледоколовъ при различныхъ зимнихъ операціяхъ.

Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію тѣхъ задачъ, которыя могутъ быть возложены на флотъ, способный дѣйствовать во льду.

1) *Дѣйствія флота противъ флота.* Вотъ что говоритъ объ этомъ адмиралъ Макаровъ: «Флотъ, находящійся во льдахъ, не обезпеченъ отъ нападенія противника, желающаго его уничтожить. Чтобы рѣшиться на такое нападеніе, надо имѣть средство двигаться во льдахъ по разнымъ направленіямъ. Если флотъ отступаетъ, скрываясь во льды, то онъ этимъ самымъ дѣлаетъ каналъ во льду и, слѣдовательно, облегчаетъ преслѣдованіе себя. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ ледъ стоитъ неподвижно, сдѣланный каналъ дѣйствительно открываетъ доступъ, по которому суда съ сильными машинами могутъ легко идти, если даже корпусъ ихъ не столь крѣпокъ. Въ подвижныхъ льдахъ, а такихъ всегда очень много и ими покрытъ весь Финскій заливъ къ западу отъ Сескара (островъ), каналъ во льду не

имѣетъ почти никакого значенія, ибо онъ скоро будетъ занесенъ и, слѣдовательно, пользоваться имъ очень рискованно.

Изъ всего этого вытекаетъ, что флотъ, имѣющій ледоколы и вообще приспособленный двигаться во льдахъ, можетъ занять море, а слѣдовательно, командовать имъ, даже если онъ и слабѣе флота противника, который не можетъ ходить при ледяномъ покровѣ.

Для уничтоженія непріятельскаго флота, скрывшагося во льдахъ, надо не только догнать его, но и имѣть возможность маневрировать, чтобы поставить свою артиллерию въ выгодныя условія. Въ этомъ дѣлѣ столько новаго и невыясненнаго, что объ немъ очень трудно говорить, не вдаваясь въ область исключительно предположеній».

Хотя мы вполне раздѣляемъ опасенія С. О. Макарова относительно возможности попасть въ область фантазіи, однако, намъ кажется, что нѣкоторые общіе выводы все же могутъ быть сдѣланы, не рискуя потерять реальную почву подъ ногами.

Мы склонны предположить, что изъ двухъ флотовъ, дѣйствующихъ зимою другъ противъ друга недалеко отъ замерзшаго моря, тотъ будетъ рѣшительнѣе и смѣлѣе, который, въ случаѣ неудачи, можетъ спастись во льды. Напротивъ того, флотъ, не имѣющій ледокольныхъ средствъ, невольно долженъ опасаться близости льдовъ, такъ какъ въ случаѣ неудачи, припертый къ краю льда, онъ долженъ погибнуть.

Флотъ, снабженный въ достаточномъ количествѣ ледоколами, во время зимней кампаніи въ любое время можетъ выходить изъ замерзшихъ своихъ портовъ и по мѣрѣ надобности опять входить въ нихъ, не боясь быть отрѣзаннымъ отъ своей базы случайно образовавшимся или скопившимся льдомъ. Въ настоящее время, при исключительно паровомъ флотѣ, который для развитія большой скорости поглощаетъ огромное количество угля, вопросъ о безпрепятственномъ сообщеніи со своею базой пріобрѣлъ первостепенное значеніе. Кромѣ того, способный двигаться во льду флотъ можетъ базироваться, по мѣрѣ надобности, то на открытый, то на замерзшій портъ и пріобрѣтаетъ этимъ значительную свободу дѣйствій, не говоря уже о томъ, что возможность перебрасывать флотъ съ одного пункта на другой, даже и въ районѣ льдовъ, значительно усиливаетъ значеніе этихъ пунктовъ, какъ въ смыслѣ чисто оборонительномъ, такъ и съ точки зрѣнія возможности пользоваться ими какъ базой для активныхъ дѣйствій противъ непріятельскаго флота.

Если теперь предположить, что два непріятельскихъ флота одинаково способны къ дѣйствию во льдахъ, то интересно отдать себѣ

отчетъ въ томъ, какую картину можетъ изъ себя представить морской бой между двумя такими флотами—морской бой во льду.

Какъ уже выше было указано, значеніе миннаго боя значительно должно, по всей вѣроятности, съ момента вступленія судна или флота въ пространство моря, покрытое льдомъ.

Нѣтъ ни малѣйшаго сомнѣнія, насколько то мы въ состояніи понять, что и таранные удары при боѣ во льдахъ должны представляться чѣмъ то исключительнымъ и случайнымъ, уже благодаря тому, что свобода маневрированія и скорость передвиженія судовъ во льду значительно стѣснены. Очевидно, что во всей своей неприкосновенности будетъ пребывать только артилерія, причемъ нельзя не указать на то, что этотъ родъ оружія вѣроятно еще выиграетъ противъ того, что онъ представляетъ нынѣ и это по двумъ причинамъ: во-первыхъ, потому, что суда, оперирующія во льдахъ, обезпечены совершенно отъ одного изъ самыхъ опасныхъ враговъ морской или вѣрнѣе, судовой артилеріи—отъ качки и потомъ, во-вторыхъ, потому что, разъ замедляется ходъ судна, непріятелю легче къ нему пристрѣляться—легче въ него попасть.

Едва ли возможно, разъ допустивъ возможность вообще дѣйствій эскадры во льдахъ, отрицать вышеприведенные выводы, какъ вытекающіе изъ самаго существа вещей; стало быть, первымъ явленіемъ, съ которымъ придется имѣть дѣло, это огромное возрастаніе значенія судовой артилеріи въ ущербъ двумъ другимъ факторамъ морскаго боя: тарану и минамъ.

Это уменьшеніе значенія мины, а также та опасность, которая, при движеніи во льдахъ, грозитъ, какъ на то указываетъ и С. О. Макаровъ, миноносцамъ, вѣроятно будутъ въ состояніи заставить отказаться отъ ихъ участія въ бояхъ среди замерзшаго воднаго пространства. Быть можетъ, эскадрѣ, которая намѣрена войти во льды, придется отослать свои миноносцы въ ближайшій открытый отъ льда портъ, подъ охрану береговыхъ батарей. Это, въ свою очередь, могло бы повести къ раздѣленію эскадры на болѣе тяжелую часть, способную бороться со льдомъ, и на болѣе легкую, не обладающую этою способностью. Мы здѣсь останавливаемся, такъ какъ не рискуемъ идти дальше по пути предположеній, въ рискованности которыхъ мы не хотѣли бы заслужить упрека.

Какъ все это сложится въ будущемъ—пока судить, конечно, весьма трудно, но въ одномъ не можетъ быть сомнѣнія, это въ томъ, что мы стоимъ передъ открытымъ вопросомъ, возможность разрѣ-

шенія котораго, въ той или другой формѣ, въ будущемъ отрицать нельзя.

Если «Ермакъ» совершенно свободно можетъ ходить во льду Финскаго залива, нѣтъ основанія предполагать, что другія суда ходить не будутъ, разъ это представится выгоднымъ и возможнымъ.

Остается разобраться только еще въ одномъ вопросѣ, а именно въ томъ, возможно ли для ледокола, типа «Ермака», провести боевое судно до сферы дѣйствія непріятельской артилеріи и облегчать ему движеніе во льду въ самой этой сферѣ. Нельзя не указать на то, что въ смыслѣ неуязвимости отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, «Ермакъ» находится въ условіяхъ весьма близко подходящихъ къ тому, что представляетъ изъ себя сильный военный крейсеръ. Едва ли можно такимъ судамъ рекомендовать попадать подъ огонь большихъ броненосцевъ—такая встрѣча для легкаго судна имѣетъ очень мало шансовъ на успѣхъ и если въ единичныхъ случаяхъ и нельзя отрицать возможности послѣдняго, то въ теоретическія соображенія такія случайности входить не должны.

Не будучи специалистомъ въ морскомъ дѣлѣ, мы однако рѣшаемся высказать мысль, что для дѣйствій въ сферѣ артиллерійскаго огня противника едва ли ледоколъ нынѣшняго типа можетъ быть признанъ вполне годнымъ. Снаряды крупныхъ калибровъ, главнымъ образомъ въ силу своего страшнаго разрывнаго дѣйствія, могутъ и должны казаться гибельными для ледокола, осмѣливагося подойти къ современному броненосцу. Остается для достиженія успѣха, насколько можно теперь о томъ судить, одно изъ двухъ: или надо покрыть ледоколъ броней или сдѣлать броненосцы ледоколами. Только при этомъ условіи можно будетъ рассчитывать на возможность дѣйствій флота во льду, въ сферѣ дѣйствій непріятельской артилеріи.

Это положеніе мы далеко не выставляемъ какъ нѣчто возможное. Мы просто констатируемъ тотъ фактъ, что нынѣшніе ледоколы слишкомъ слабы, чтобы появляться въ районѣ дѣйствій броненосца... будущее только можетъ показать насколько то, что намъ кажется желательнымъ, исполнимо и необходимо. Дѣло ледоколовъ, и въ особенности примѣненіе ихъ къ военной специальности, настолько ново и необработано, что мы готовы принять относительно высказываемыхъ нами предположеній какія угодно возраженія, за исключеніемъ только того, что за изученіе этого вопроса не стоитъ братья уже потому, что вѣдь плавали же и сражались наши отцы и дѣды безъ всякихъ ухищреній вродѣ ледоколовъ и т. п.

Изученіе новаго дѣла поможетъ намъ разобраться въ его выгодахъ и недостаткахъ... внимательное отношеніе къ вновь нарождаю-

тогда, когда удачное разрѣшеніе его дать непріятелю можетъ быть огромная выгода въ ту минуту, когда будутъ подводиться итоги предшествовавшей мирной дѣятельности—въ бою.

2) *Атака приморской крѣпости.* Руководствуясь тѣми же основными положеніями, которыя были выяснены выше, можно нарисовать приблизительную картину дѣйствій флота противъ приморской крѣпости въ періодъ, когда окружающія крѣпость воды находятся подъ ледянымъ покровомъ.

Возрастаніе значенія судовой артилеріи, стѣсненность маневрированія во льду, затруднительность или, вѣрнѣе, невозможность дѣйствій минами, все это должно наложить свою совершенно особую печать на бой между флотомъ и крѣпостью. Интересно въ данномъ случаѣ главнымъ образомъ выяснитъ вопросъ о томъ, въ чью пользу нарушаются нынѣ существующія условія боя между флотомъ и крѣпостью.

Совершенно очевидно, что если маневрированіе флота во льдахъ, въ открытомъ морѣ, затруднительно, то это обстоятельство будетъ имѣть въ сто разъ большее значеніе при дѣйствіяхъ около береговъ, гдѣ трудно узнаваемый фарватеръ можетъ представить такіа затрудненія, побороть которыя можетъ оказаться не подъ силу даже весьма опытнымъ и знакомымъ съ обстановкою лодманамъ. Полная возможность отмѣрить по льду всѣ дистанціи заблаговременно, и отмѣтить ихъ ясно видимыми знаками, не можетъ не дать огромнаго перевѣса крѣпостной артилеріи, также, какъ и то обстоятельство, что атакующій флотъ будетъ принужденъ двигаться подъ выстрѣлами непріятеля со скоростью какихъ-нибудь 3 — 4 узловъ. Отсутствие качки, т. е. большая точность стрѣльбы судовой артилеріи едва ли окупить эти невыгоды и мы склонны думать, что, принимая во вниманіе только вышеизложенное, можно, безъ риска впасть въ ошибку, придти къ выводу о новыхъ невыгодахъ, проистекающихъ для флота, по сравненію съ крѣпостью, при дѣйствіяхъ перваго во льдахъ.

Но какъ во всякомъ дѣлѣ есть свое «но», такъ и здѣсь. Недавній еще, сравнительно, бой при Таку вновь доказалъ старую въ сухопутной практикѣ истину, что окончательное рѣшеніе участи боя все же, по крайней мѣрѣ, въ большинствѣ случаевъ, будетъ зависеть не отъ одного огнестрѣльнаго боя. Штурмъ приморской крѣпости со стороны флота до настоящаго времени принадлежалъ къ весьма труднымъ, чтобы не сказать невозможнымъ, операціямъ. Присматриваясь ближе къ создаваемой присутствіемъ ледоколовъ новой обстановкѣ, отмѣтимъ, что высадка десанта во льдахъ можетъ быть произведена въ

любомъ мѣстѣ, безъ всякихъ вспомогательныхъ средствъ, прямо съ борта парохода на ледъ, если послѣдній достаточно крѣпокъ, чтобы выдержать тяжесть выгружаемаго отряда.

Это небольшое «но» въ состояніи измѣнить весьма многое въ томъ, что до настоящаго времени намъ говоритъ тактика морского боя. Трудно себѣ представить, какія потребуются измѣненія въ постройкѣ и, главное, въ вооруженіи приморскихъ крѣпостей въ зависимости отъ этого новаго обстоятельства.

Въ настоящее время весьма многія изъ приморскихъ укрѣпленій считаются вполне обеспеченными отъ атаки открытою силою и всѣ стремленія направлены только къ тому, чтобы создать возможно сильную бронебойную артилерію для борьбы съ первоклассными броненосцами. Естественно, что такое положеніе повело къ тому, что большинство приморскихъ укрѣпленій по нынѣшнему своему вооруженію оказываются весьма слабыми въ смыслѣ легкаго и въ особенности скорострѣльнаго артилерійскаго вооруженія, приспособленнаго специально для дѣйствія по войскамъ.

Конечно произвести десантъ съ разстоянія двухъ-трехъ верстъ въ лобъ приморскаго укрѣпленія — задача въ настоящее время не только трудная, но прямо невыполнимая, такъ какъ десантные суда будутъ потоплены раньше, чѣмъ успѣютъ дойти до берега.

Нѣсколько иначе рисуется намъ картина боя, если бы десантъ былъ произведенъ на значительномъ разстояніи отъ крѣпости, не ближе, на примѣръ, самаго дальняго артилерійскаго выстрѣла. При этихъ условіяхъ, на расположенное, или на берегу или на островѣ, укрѣпленіе можетъ быть произведена атака какъ по сухому пути, а что такая атака обыкновенно должна увѣнчаться успѣхомъ—извѣстно давно. Къ тому же, большинство прибрежныхъ укрѣпленій, построенныхъ до настоящаго времени, было возведено, исключая совершенно возможность атаки ихъ пѣхотою съ моря, что явно отразилось на ихъ типѣ, въ общемъ не обеспечивающемъ отъ атаки или, вѣрнѣе, штурма открытою силою со стороны моря.

Словомъ, само приморское укрѣпленіе въ большинствѣ случаевъ не можетъ представить серьезной преграды наступленію непріятеля со стороны моря, какъ въ смыслѣ профили и плана, такъ и въ смыслѣ артилерійскаго вооруженія. Остается отдать себѣ отчетъ въ томъ, насколько наступающій въ состояніи вести атаку по льду противъ того или другаго укрѣпленія приморской крѣпости. Намъ кажется, что это можетъ быть выполнено слѣдующимъ образомъ. Транспорти, нагруженный войсками и идущій во льду вслѣдъ за ледоко-

коломъ останавливается вѣ сфѣры дѣйствительнаго артилерійскаго огня съ фортовъ и производитъ высадку прямо на ледъ. Затѣмъ остается вести противъ избраннаго объекта дѣйствій рѣшительную пѣхотную атаку, которая, въ особенности если дѣйствія происходятъ внезапно и лучше всего ночью, имѣетъ несомнѣнно много шансовъ на успѣхъ. Затрудненіе для наступающаго можетъ явиться, если ледъ на пути слѣдованія оказался бы разбитымъ, а для достиженія этого обороняющемуся остается одно только средство — произвести это съ помощью ледокола. Разбить ледъ передъ фронтомъ съ помощью артилерійскихъ выстрѣловъ — средство совершенно непригодное, такъ какъ артилерійскій снарядъ при паденіи на ледъ пробиваетъ въ немъ отверстіе, не ломая льда на болѣе значительное пространство. Очевидно, что такія полыньи не могутъ быть серьезнымъ препятствіемъ для наступающаго. Въ случаѣ крайности понадобится нѣсколько запасныхъ досокъ, которыя штурмующій весьма легко можетъ имѣть при себѣ.

Если за сказаннымъ признать хоть тѣнь правдоподобія, то интересно главнымъ образомъ то, что разъ существуетъ вообще возможность атаки, веденной приблизительно въ томъ видѣ, какъ мы на то указали выше, то самымъ радикальнымъ средствомъ для обороняющагося явятся опять-таки ледоколы. Другими словами, существованіе ледоколовъ у нашихъ возможныхъ противниковъ можетъ и должно заставить и насъ заводить ледоколы, хотя бы въ видѣ средства чисто пассивнаго, но могущаго въ значительной степени усилить оборону приморскихъ крѣпостей.

Вторымъ послѣдствіемъ не можетъ не явиться желаніе путемъ улучшенія артилерійскаго вооруженія быть въ состояніи отражать пѣхотную атаку на приморскій фортъ по льду. Естественно, что для этого первымъ и самымъ дѣйствительнымъ средствомъ должно явиться дополнительное артилерійское вооруженіе фортовъ орудіями болѣе легкихъ калибровъ, которыя въ настоящее время играютъ совершенно второстепенную роль.

До настоящаго времени, приморскія крѣпости, разъ море передъ ними замерзло, могли считаться безусловно обезпеченными отъ какой бы-то ни было атаки со стороны моря, вслѣдствіе чего крѣпости эти въ зимнее время могли приводиться на мирное положеніе безъ всякаго риска быть захваченными врасплохъ. Съ появленіемъ у возможныхъ непріятелей — ледоколовъ, способныхъ проводить черезъ льды эскадру и транспорты съ войсками, картина должна нѣсколько измѣниться. Современные флоты могутъ быть готовы къ отплытію

въ нѣсколько часовъ и въ такой же почти промежутокъ времени могутъ быть посажены и войска, въ особенности небольшой, сравнительно, пѣхотный десантъ. Захватъ врасплохъ приморской крѣпости съ помощью десанта, перевозимаго на судахъ за ледоколами, не можетъ не войти отнынѣ въ область возможнаго и можетъ быть даже вѣроятнаго. Естественно, что подобная возможность заставитъ задумываться надъ тѣмъ, какъ обезпечить крѣпости отъ подобной попытки и средствами къ этому, насколько о томъ можно судить теперь, за неимѣніемъ боевого, пракческаго опыта, могутъ явиться: усиленіе плана и профили приморскихъ укрѣпленій; усиленіе крѣпостной артилеріи въ смыслѣ придачіи ей большаго числа легкихъ и по возможности скорострѣльныхъ орудій; такой порядокъ содержанія вооруженія, при которомъ переходъ на военное положеніе былъ бы возможенъ даже и зимою, въ самое непродолжительное время; существованіе при приморскихъ крѣпостяхъ особыхъ ледоколовъ, способныхъ разбивать ледъ передъ крѣпостью въ случаѣ появленія передъ послѣднею непріятельскаго флота. Быть можетъ, въ будущемъ, новое положеніе дѣлъ, вызываемое существованіемъ ледоколовъ, потребуетъ усиленія пѣхотныхъ гарнизоновъ приморскихъ крѣпостей.

Воздерживаясь отъ дальнѣйшаго разбора всѣхъ остальныхъ деталей дѣла, о которомъ мы рѣшаемся говорить, мы, однако, считаемъ долгомъ указать на то главнѣйшее, о чемъ несомнѣнно хорошо подумать своевременно, хотя бы объѣмомъ мыслей въ военной литературѣ. Намъ кажется, что лучше заслужить упрекъ въ лишнемъ увлеченіи новымъ дѣломъ, чѣмъ пренебрегать имъ до той минуты, когда, можетъ быть, будетъ поздно поправить дѣло.

Мы себя не обманываемъ относительно того, что многое изъ выказаннаго нами выше, имѣетъ легкой оттѣнокъ сочиненій Жюль Верна, но путемъ постепенныхъ поправокъ можетъ выработаться и нѣчто болѣе положительное, чѣмъ то, съ чѣмъ мы сегодня можемъ похвастаться съ нашими читателями, основываясь исключительно на соображеніяхъ чисто теоретическаго характера, по крайней мѣрѣ, въ области примѣненія ледоколовъ къ военному дѣлу. У насъ подѣ руками имѣется матеріалъ исключительно обще-технической, относительно борьбы «Ермака» со льдомъ и только этотъ матеріалъ могъ быть нами использованъ для выводовъ, которые, благодаря уже одному этому не могутъ имѣть характера мало-мальски положительныхъ выводовъ, а исключительно только соображеній о *возможномъ въ будущемъ*.

3) *Высадка десанта.* Намъ остается сказать относительно высадки десанта весьма мало, кромѣ того, что было высказано выше при разсмотрѣннн атаки приморской крѣпости. Во-первыхъ, надо установить, возможна ли высадка значительныхъ силъ прямо съ судовъ, находящихся во льду. Намъ кажется, что опытъ «Ермака» въ совершенно достаточной степени выяснилъ положительныя стороны такого опыта и что въ возможности такой операціи сомнѣваться не приходится, а напротивъ, надо сознавать полнѣйшее ея удобство. Весь вопросъ сводится къ опредѣленію того, гдѣ можно и должно высадиться.

Дать въ двухъ словахъ отвѣтъ на такой вопросъ весьма трудно, но можно съ увѣренностью сказать одно: прежде и теперь высаживались и высаживаются тамъ, гдѣ это удобно по техническимъ условіямъ высадки (это достаточно ясно доказали хотя бы маневры нынѣшняго года петербургскаго военнаго округа); въ будущемъ, при выборѣ мѣста для высадки десанта главную роль должны будутъ играть условія стратегическія и тактическія. Высадка на ледъ будетъ, вѣроятно, одинаково удобна во всякомъ пунктѣ побережья и незначительная разница можетъ явиться только въ томъ, на какомъ разстояніи отъ берега будетъ произведенъ десантъ.

Это послѣднее будетъ обуславливаться техническими соображеніями, вродѣ глубины моря и безопасности судовъ при свѣжемъ вѣтрѣ и т. д. а затѣмъ, главнымъ образомъ, будетъ зависѣть отъ тактической обстановки, отъ того, напримѣръ, необходимо ли поддержать десантъ огнемъ съ судовъ или нѣтъ.

Нѣсколько иначе можетъ представиться и вопросъ объ оборонѣ побережья, такъ какъ берегъ для десанта при нынѣшнихъ условіяхъ доступенъ только въ опредѣленныхъ и заранѣе извѣстныхъ пунктахъ—при операціяхъ же во льду, вѣроятно, можно будетъ высадить десантъ любой силы въ какомъ угодно пунктѣ непріятельскаго побережья. Для наступающаго въ значительной степени расширится возможность базироваться не на какую-нибудь опредѣленную гавань, а въ любой намѣченной точкѣ, что не можетъ не развязать въ значительной степени руки высадившемуся отряду при его дѣйствіяхъ на берегу.

Съ помощью имѣющагося нынѣ во всѣхъ арміяхъ телеграфа безъ проводовъ весьма легко установить самую тѣсную связь между десантомъ и флотомъ, что также вноситъ нѣкоторый новый элементъ въ разсматриваемое дѣло.

Словомъ, намъ кажется, что и здѣсь пора подумать и обсудить

болѣе подробно и серьезно вопросъ, который мы не разбираемъ, а на который мы только считаемъ долгомъ указать болѣе компетентнымъ, чѣмъ мы, лицамъ.

Разъ будетъ создано, что новый способъ производства зимняго десанта можетъ дать извѣстныя преимущества нашимъ противникамъ, на нашей обязанности лежитъ забота о средствахъ, могущихъ уравновѣсить такое преимущество. Вѣроятно же всего, что естественнымъ противодѣйствіемъ опять-таки явится существованіе и у обороняющагося ледоколовъ, способныхъ препятствовать производству десанта.

4) *Крейсерская война.* Если трудно было говорить о предшествующихъ отдѣлахъ, то это тѣмъ болѣе справедливо относительно крейсерской войны, гдѣ въ данномъ случаѣ фантазіи открыто такое широкое поле, что при мало-мальски подробномъ разборѣ отдѣльныхъ случаевъ мы опасаемся совершенно потерять реальную почву подъ ногами. Мы ограничимся тѣмъ, что прямо поставимъ нѣсколько положеній, противъ которыхъ, насколько мы можемъ судить, спорить трудно.

Изъ двухъ крейсеровъ, у того будутъ всѣ преимущества, который способенъ двигаться во льду, такъ какъ зимою онъ всегда можетъ уйти отъ непріятеля.

Замерзшая гавань не составляетъ надежнаго закрытія отъ нападенія непріятеля на находящійся тамъ флотъ и склады.

Замерзаніе военной гавани не составляетъ препятствія къ высылкѣ изъ нея крейсерскаго флота для дѣйствія въ открытомъ морѣ и къ возвращенію туда же обратно для укрытія отъ непріятельскаго флота или для пополненія угля.

Вотъ въ самыхъ общихъ чертахъ тѣ *сомнѣнія*, которыя пришли намъ въ голову при подробномъ изученіи исторіи возникновенія и работы «Ермака». Мы не можемъ не принести здѣсь благодарности вице-адмиралу Макарову за то, что онъ намъ представилъ возможность пользоваться его замѣтками, благодаря которымъ намъ можно было провѣрить свои собственные выводы, опираясь на такой авторитетъ въ данномъ дѣлѣ, какъ инициаторъ и создатель «Ермака».

Сознаемся въ томъ, что мы въ своихъ выводахъ пошли гораздо дальше уважаемаго С. О. Макарова и въ этомъ да извинить насъ то, что мы, въ роли совершенно неотвѣтственнаго за дѣйствія ледоколовъ лица, могли быть, конечно, менѣе осторожны, чѣмъ человекъ, на котораго и безъ того возлагаютъ не малую отвѣтственность за

постройку «Ермака» вообще, какъ ни очевидны плодотворные результаты его работы.

Мы вполне сознаемъ, что многое изъ высказаннаго нами шатко и подвержено серьезной критикѣ, но мы и далеки отъ того, чтобы выставять сказанное нами за непреложныя истины. Мы только нашли своевременнымъ обратить вниманіе въ нашей военной литературѣ на вновь нарождающійся вопросъ, о которомъ до настоящаго времени ни въ нашей, ни въ иностранной литературѣ указаній и разъясненій не встрѣчается, но отрицать вліяніе котораго на извѣстную категорію военныхъ операцій было бы по меньшей мѣрѣ неосторожно въ настоящее время.

Дѣло, о которомъ мы говоримъ въ настоящей замѣткѣ, конечно, еще долго будетъ отвоевывать себѣ право на общественное вниманіе—это участь всякаго новаго дѣла.

Если мы заслужили настоящими строками упрекъ въ увлеченіи, то съ другой стороны насъ нельзя обвинить въ «томъ суевѣрїи, противъ котораго бороться труднѣе, чѣмъ противъ полярныхъ льдовъ».

С.

