

11433
43119

А. САКОВИЧ

ДЕССАНТНАЯ ОПЕРАЦИЯ

1 9 2 6

**МОСКВА — ЛЕНИНГРАД
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО**

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА, Тверская, 15.

Адрес для телеграмм: МОСКВА—ВОЕНГИЗ.

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ:

Биография наркомвоенмора и предреввоенсовета **К. Е. ВОРОШИЛОВА** с портретом тов. Ворошилова. Стр. 56. Ц. 40 коп.

ДУБРОВСКИЙ, К. В.—Декабристы. Историко-революционн. хрестоматия. К столетию восстания декабристов 1825—1925 г., с пред. В. Д. Вилenskого-Сибирякова. Изд. 1925 г. Стр. 168. Ц. 1 р. 50 к.

НЕВСКИЙ, Г.—Самоокапывание и НОТ. Опыты установления рациональн. метода войсковых земляных работ. Изд. 1926 г. Стр. 55. Ц. 55 к.

ГЮТМАН, Г.—Бой пехоты. На основании нового германского устава подготовки пехоты от 26/х 1922 г. Пер. с немецкого, под ред. А. Таубе. Изд. 1926 г. Стр. 61. Ц. 35 к.

КОЗЛОВ, Н.—Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. Часть I. От начала войны до половины 1916 г. Изд. 1926 г. Стр. 173. Ц. 1 р. 10 к.

АРТУР ДИКС.—Война и народное хозяйство. По опыту Германии в мировую войну 1914—1919 гг. Пер. с немецк. М. Заммеля. Изд. 1926 г. Изд. 1926 г. Стр. 127. Ц. 60 к.

ИВАНОВ, Д.—Тактика авто-броневых частей. С 2-мя рис. и 17 схем. Реком. инспекц. артилл. и бронесил РККА. Изд. 1926 г. Стр. 77. Ц. 75 к.

ПЕВНЕВ, А.—Войсковая конница и ее боевое использование. С 5 схем. Изд. 1926 г. Стр. 77. Ц. 40 к.

КАКУРИН, Н.—Современная тактика. С 7 черт. Изд. II исправл. и дополн. 1926 г. Стр. 149. Ц. 80 к.

Стрелковое дело и стрелковый спорт.—Сборник под общ. редак. С. С. Каменева. Изд. 1926 г. Стр. 66. Ц. 40 к.

КАЛАЧЕВ, Г.—Испытание физической подготовленности. С 25 рис., 6-ю табл. и ведомостями в тексте, пособие для комсостава при проведении испытаний, установленных приказом РВС СССР от 29 мая 1925 г. за № 568. Изд. 1926 г. Стр. 56. Ц. 50 к.

КОРОЛЬ, А. и КОРЕНЕВ, Г.—1905 г. в клубах. Печатано с разрешения комиссии по ознаменованию памяти революции 1905 г. при ЦИК. Изд. 1926 г. Стр. 240. Ц. 1 р. 75 к.

ПОПОВ, В.—Довольствие РККА. Справочник для снабжения и комсостава. Составлен на основании официал. распоряжений, опубликован. по 1-е сентября 1925 г. Изд. 1926 г. Стр. 746. Ц. 3 р.

САКОВИЧ, А.—Служба войсковых частей на морском побережье. Одобрено Штабом РККФ. Изд. 1926 г. Стр. 196. Ц. 1 р. 7 к.

СССР
ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

А. САКОВИЧ

ДЕСАНТНАЯ ОПЕРАЦИЯ

ОДОБРЕНО ШТАБОМ
МОРСКИХ СИЛ РККА

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА—ЛЕНИНГРАД

1 9 2 6

355.422-1

11433

1579

43119

Г О С У Д А Р -
 С Т В Е Н Н О Е
 В О Е Н Н О Е И З Д А -
 Т Е Л Ъ С Т В О № 1629
 Т И Р А Ж 10 000
 Л Е Н И Н Г Р А Д С К И Й
 Г У Б Л И Т № 5892
 З А К А З № 2895.
 Типография
 «КРАСН. ГАЗЕТЫ»
 им. Володарского,
 Ленинград,
 Фонтанка, д. № 57

ПРЕДИСЛОВИЕ.

В наши дни, когда стратегия и тактика сочетают свои расчеты с подавляющими мысль и волю новейшими достижениями военной техники, изучение вопроса о возможности десантной операции вообще приводит многие авторитеты к самым пессимистическим выводам. Действительно, если представить себе живо картину будущего боя в сложной обстановке, неизменно сопутствующей десантной операции, легко можно впасть в невольную переоценку таких могущественных боевых средств, как неустанно прогрессирующая авиация, газы, автоматические мелкокалиберные пушки и пулеметы, подводные лодки и, наконец, мощные мины заграждения и т. д. Моментами кажется, что, при наличии вообще таких-то и таких-то факторов, десант невыполним вовсе, почему проще всего похоронить этот вопрос раз и навсегда, направляя свое внимание в сторону операций, имеющих под собою более твердые основания и осуществление которых представляется чем-то вполне реальным.

Все такие рассуждения были бы правильны в том лишь случае, если бы огромный боевой опыт прошлого не опровергал их в полной мере. Действительно, обращаясь именно к этому опыту, мы видим одни и те же картины, повторяющиеся с какой-то неизменной закономерностью на протяжении веков: в любой период от Александра Великого до наших дней, во время каждой войны, мы сталкиваемся с «непрístupными» позициями или крепостями (Тир. Измаил, Эрзерум, ряд позиций на Галлипольском полуострове, Перекоп), которые берутся, и иногда с небольшими потерями, хорошими и хорошо руководимыми войсками. Каждая война преподносит тому и другому противнику ряд сюрпризов от «греческого огня» до современного огнемета, от беглых слонов Пирра до танков, от митральезы 71 года до новейших скорострелок нашего времени, и тем не менее не они, эти сюрпризы, в большинстве случаев являются первопричинами успеха одной стороны над другой. «Воля к победе», хорошее руководство в бою, хорошие солдаты, гибкая, продуманная, четкая организация, верная оценка обста-

новки и взаимодействие частей, — вот что служит всегда основой успеха.

Десант — операция очень сложная. При наличии некоторых конкретных данных, в известных условиях обстановки, сумма предстоящих трудностей может настолько загромождать собою допустимый предположительно успех, что игра окажется не стоящей свечей. Но были и будут на войне моменты и периоды, когда именно десантная операция может оказаться и целесообразной, и выполнимой.

В виду такой несомненной возможности, командирам войсковых частей, людям сухопутным, совершенно необходимо подробно ознакомиться с десантной операцией, протекающей в условиях и обстановке совершенно отличных от тех, в которых хороший командир и подчиненная ему часть чувствуют себя уверенно и свободно ориентируются. То взаимодействие между десантными войсками и флотом¹⁾, которое красной нитью должно проходить через все отдельные моменты этой совместной (сухопутно-морской при деятельном участии авиации) операции, может иметь место только в том случае, если командиры десантных частей проникнутся важностью этого основного требования и дадут себе труд добросовестным образом подготовиться к этой новой для них боевой деятельности.

Такая подготовка должна быть по существу двойной. Мало отметить себе только присущие этой операции особенности, усвоить ее схему и чисто механически подойти к вопросу о порядке выполнения составляющих ее отдельных действий. Необходимо постичь духовно ее внутреннюю сущность, базирующуюся прежде всего на чрезвычайно полном взаимодействии войсковых частей и флота, с постоянным учетом еще одного важного фактора нашего времени — авиации.

В настоящей книжке мы постараемся оттенить все то, что по логике вещей не должно пройти мимо внимания командира сухопутной части, готовящего себя к совместной работе с флотом, который отличается особыми природными свойствами, подлежащими специальному изучению.

Наличие подробного наставления о десанте и перевозке войск, издаваемого Морским Ведомством, делает ненужным излишнюю детализацию настоящего небольшого труда и ставит нам определенную задачу — дать командиру войсковой части сжатый, но законченный очерк десантной операции с точки зрения ее тактики и организации, предварительное ознакомление с которым облегчит ему впоследствии усвоение официального наставления.

¹⁾ И авиацией.

ВВЕДЕНИЕ.

Из десантных операций новейшего времени наиболее интересны и поучительны — Дарданельская операция и высадки наших войск на Мало-Азиатском берегу Черного моря в минувшую войну¹⁾.

Остальные операции — немецкий десант во время боксерского восстания в Китае, высадки японских войск в Корею и на Ляодунском полуострове в 1904 г. и, наконец, Моонзундская операция немцев в 1917 году представляют интерес относительный, так как по характеру сопровождавшей их обстановки — отсутствие противодействия со стороны противника, — их приходится рассматривать не как десант, а скорее как перевозки войск морем, и не как боевые операции, а как операции мирного времени. Поэтому они здесь не разбираются.

Дарданельская операция.

Политической целью Дарданельской операции было: 1) произвести давление на Румынию, Грецию и Болгарию, которые, по вступлении Турции в войну на стороне центральных держав, оставались нейтральными, и дальнейшее поведение которых оставалось невыясненным; 2) восстановить наиболее удобный и короткий путь с Россией, нуждавшейся в подвозе извне разнообразных видов боевого снабжения и могущей дать, в свою очередь, хлеб, сырье, руду и пр. союзникам; 3) ослабить нажим турок на Кавказском фронте и оградить от возможного их выступления Суэцкий канал, через который проходит, как известно, одна из важнейших линий подвоза в Англию. Военной целью был прорыв проливов с целью захвата Константинополя.

Инициатива операции принадлежала Англии. Англичане же выработали ее план, дали подавляющую часть средств и большую часть войск. Французы приняли в опе-

¹⁾ Здесь, в виде примера, дается описание Дарданельской операции.

рации меньшее участие, и их десантный корпус находился в подчинении английского командования.

Дарданельская операция разделяется на пять периодов: 1) атака пролива одним флотом (19 февраля—19 марта 1915 г.), 2) высадка экспедиционного корпуса (25 апреля), 3) три боя у Крифии и бои «Анзака» (май—август)¹⁾, 4) высадка в Сувле (август). 5) последние месяцы борьбы и эвакуация (20 декабря 1915 г.—8 января 1916 г.).

Географический очерк Дарданельского пролива и Галлипольского полуострова. Европейский берег пролива, возвышенный, сильно пересеченный. представляет собой белые известковые откосы, окруженные высокими желтыми утесами, изредка прорезанные небольшим потоком или узкой долиной. Местность со скудной растительностью, мрачная, неприветливая.

Азиатский берег, низменный, постепенно пологий, богат растительностью. Местность довольно неровная: долины, реки, лощины, чередуются друг с другом.

Дарданельский пролив, при длине в 47 миль, достигает ширины всего 7 километров. Глубина пролива посередине—50 морских саженей. В проливе наблюдается два течения, противоположных по направлению и идущих одно поверх другого. На поверхности течение идет по направлению к Эгейскому морю со скоростью 1½ миль в час. При свежем ветре его скорость доходит до 3½ миль. На глубине идет обратное течение к Мраморному морю.

Это явление, обязанное своим происхождением различной солености верхних и нижних слоев воды, сыграло большую роль во время кампании в Галлиполи: верхнее течение способствовало обороне, позволяя туркам пускать по нему пловучие мины на суда союзников, нижнее помогало подводным лодкам последних проходить через пролив в Мраморное море.

Полуостров Галлиполи. Галлипольский полуостров имеет в длину 75 километров и в ширину от 6,7 до 18 километров. Наивысшая точка—Бургас-Тепе имеет высоту 405 метров. На поверхности около 900 кв. километров почва неровная. Там, где нет скал, усеянная камнями почва чередуется с горными уступами, покрытыми жирной, мягкой глиной. Достаточно немного покопать землю, чтобы наткнуться на камень.

Топография полуострова такова: от мыса Геллес до Булайрского перешейка расположены непрерывно один за другим горные массивы высотой около 300 метров, с многочисленными отрогами в разных направлениях. Их

¹⁾ «Анзак» — сокращенное условное наименование Австралийского и Ново-Зеландского корпусов.

разделяют ложбины с отвесными краями, покрытые густым кустарником. Каждый отрог представляет собою как бы отдельную крепость, а ложбина—весьма сильную преграду для наступающего. Только в трех местах полуостров пересекается поперек непрерывными долинами, соединяющими море с проливом. В северной части они удлиняются и часто прерываются болотами.

Первая из этих трех долин протекает в узкой части полуострова, между утесом Габа-Тепе и Майтосом. В этой долине, сжатой горными массивами Сари Баир и Паша-Даг, лежит деревня Эски Кей, у которой скрещиваются дороги.

Вторая долина соединяет Саросский залив с Дарданеллами. Узкая вначале, она расширяется от деревни Турчени-кей, вновь суживается у Кумкея и идет дальше по течению Ак-Баши до его устья, у деревни Ялова.

Третий проход находится в очень узком месте на Булайрском перешейке, отлого спускаясь к Мраморному морю.

Все эти долины пересекают полуостров поперек, но нет ни одной, прорезывающей его вдоль. Кроме трех указанных, есть еще долины, из коих главная—Анафорта, находится к востоку от Сувлы. Но она, подобно другим, окружена крутыми, господствующими над нею, холмами.

На северном берегу удобных для высадки мест нет. Это длинная цепь утесов, круто спускающихся к морю, изредка прерываемых узкой полосой отлогого берега. Берег Эгейского моря так же мало пригоден для этой цели, но на нем есть все-же доступные для высадки места.

Над всем полуостровом господствуют три горных массива. Самый северный Сари Баир с перпендикулярными склонами достигает у Коджа-Чемен-Тепе высоты 296 метров. Его отроги разделяет множество оврагов, покрытых кустами.

К югу за проходом Килиа-Овази возвышается горное плато Килид-Бар (или Паша-Даг), высотой в 215 метров и, наконец, третий массив—Ачи Баба (Гора Дерева), высотой в 260 метров, совершенно преграждает дорогу на Майтос и продолжается по всем направлениям многочисленными отрогами.

Настоящих рек на полуострове нет. То, что турки называют «Дере»—река, в сущности ручьи. Однако, отсутствие воды сказывается только летом, зимою же происходит обратное явление,—маловодные ручьи превращаются в опасные потоки, обрабатывающие болота в непроходимые топи. Таким образом, то в виду засухи (май), то вследствие наводнения (октябрь) вода все время года является элементом, затрудняющим ведение операций.

Естественно, что на такой местности дороги играют огромную роль. Благодаря обилию крутых холмов, Галлипольские дороги идут по высотам, минуя сырые долины.

От мыса Геллес первое большое шоссе соединяет Седдул-Бар с Майтосом. Недалеко от Хасмак-Дере это шоссе пересекается дорогой от Габа-Тепе на Килид-Бар. В средней части полуострова, вследствие расширения долин, дороги идут иногда и по долинам. Одна из главных дорог из Майтоса в Богали проходит вдоль берега. У Богали начинается ответвление в долину Анафорта. Дорога продолжается до Кумкея. Шоссе, поднимающееся по долине Турчен-Кей, доходит до г. Галлиполи. Вдоль берега пролива дорога проходит только в двух местах: около Майтоса и у входа в Мраморное море.

Все дороги, за редкими исключениями, в плохом состоянии, и, кроме того, в большинстве случаев это не дороги, а горные тропинки, не имеющие даже мостов через ручьи. По своему направлению дороги полуострова идут в общем параллельно его оси.

Линии подвоза турок. Турки обладали тремя коммуникационными путями: на европейском берегу — Фракийской железной дорогой, лежащей в двух днях пути от Булаира, и морским путем из Константинополя на Майтос и на азиатском берегу — железной дорогой Скутари-Смирна — Пандерма.

Оборонительные средства. Турецкие батареи могут быть подразделены на две группы: внешнюю и внутреннюю, расположенные, соответственно, у входа в пролив и в глубине его, в узкой его части. На вооружении турецких батарей находилось, примерно, около 100 орудий крупного и среднего калибра (см. таблицу в приложении). Кроме артиллерийских батарей пролив защищался торпедными кинжальными батареями и минными заграждениями.

Против этих батарей флот союзников в составе 17 больших боевых единиц располагал 164 крупными орудиями, ¹⁾ в число коих входило 8—15" орудий новейшего линейного корабля „Куин Елизабет“. (Состав англо-французской эскадры см. в приложении).

План Дарданельской операции был подвергнут тщательному обсуждению в высшем военном органе Великобритании — в «Военном Совете» при участии таких авторитетов, как лорд Китченер и адмирал Фишер, причем весьма долго не было решено, принять ли план чисто-морской, сухопутный или смешанный — сухопутно-морской. В конце концов, вопреки давно установившемуся в Англии мнению, что форсирование Константинопольских проливов одним флотом операция безнадежная, остановились все-таки на чисто-морской операции.

¹⁾ Т. е. от 15" до 7,5" включительно и не считая орудий прибывших позже мониторов.

Причина такого странного решения лежит в переоценке опыта немецкой артиллерии при атаке фортов Льежа, Намюра и Антверпена. В частности Черчилль, бывший тогда во главе Адмиралтейства, особенно рьяно отстаивал эту точку зрения, которую жестокая неудача союзной эскадры не замедлила опровергнуть с исчерпывающей полнотой и убедительностью.

Ход событий в Дарданельской операции. Турция вступила в войну 31 октября 1914 г., а 3 ноября имела место первая бомбардировка внешних фортов Дарданелл двумя английскими и двумя французскими караблями с дистанции 12.000 метров (= около 64 каб. = около 11 верст); целью этой бомбардировки было, главным образом, выяснение практической дальности орудий турецких фортов. В стрельбе участвовали пушки 12" калибра. Сделав несколько выстрелов, суда отошли. Результаты бомбардировки не были достаточно выяснены. Имелось отрывочное сведение, что французский лин. кор. «Сюффрен» вывел из строя на форту Кум-Кале одно 240-мм орудие и 55 чел. Впоследствии, и не без основания, эта бомбардировка была признана действием излишним и вредным, так как она обратила внимание турок в сторону проливов, заставила их насторожиться и своевременно принять меры по усилению системы обороны.

В середине февраля была назначена большая атака проливов. Англо-французская эскадра была к этому моменту усилена прибытием нескольких судов, в числе которых были линейные крейсера класса «Инвинсибл».

19 февраля ко входу в Дарданеллы подошли (см. таблицу состава сил) английские линейные корабли «Инфлексибл», «Вендженс», «Трайомф», «Корнуэльс»; французские — «Сюффрен», «Бувэ», «Голуа», и английский крейсер «Дублин». Бомбардировка внешних фортов производилась с дистанции 9—12.000 метров. Во время ее французский лин. кор. «Сюффрен» заставил замолчать батареи Эртогруля. Наступившая затем дурная погода прервала операцию до 25-го февраля.

В этот день в англ. лин. кор. «Агамемнон» было попадание с форта Эртогруль, при чем было убито и ранено 13 человек. В пять часов дня все 4 обстреливаемых форта прекратили огонь. В последующую ночь в проливе работали тральщики. 26 февраля Дарданеллы были очищены от мин на 4 мили. Пользуясь этим, англ. лин. кор. «Альбион» и «Маджестик» вошли в пролив и атаковали форт Дарданус. Одновременно с этим, для окончательного разрушения батарей, у входа в пролив был высажен отряд морской пехоты.

1 марта мины были выловлены вплоть до главной узкости (до Чанака). В тот же день французская эскадра бомбардировала перешеек Булаир.

2 марта к союзной эскадре присоединился русский крейсер «Аскольд».

3 марта была уничтожена полевая батарея у Седдул-Бара, причем общее число выведенных у противника орудий достигло сорока.

4 марта отряд морской пехоты, высаженный на берег, встретил неожиданное сопротивление турок и потерял 47 человек. Ему удалось уничтожить, однако, 3 орудия Норденфельд (мелкие).

5 марта корабли сосредоточили огонь по фортам группы Килид-Бара. Линейный корабль «Куин Елизабет» стрелял со стороны моря, стоя на якоре, перекидным огнем по форту «Намазие», выпустив 29 15" снарядов. Корректировку огня вели гидроаэропланы. В сдин из них было 28 попаданий. Результатов стрельбы установить не удалось.

6 марта тот же корабль выпустил по группе Килид-Бара с дистанции 21.500 метров (=около 118 каб.) большое количество своих огромных снарядов. Результаты стрельбы были признаны неудовлетворительными, и перекидной огонь более не применялся.

11 марта английский легкий крейсер «Аметист» был обстрелян в бухте Сари-Сигляр и потерял 50 человек. На 18 марта был назначен прорыв узкости у Чанака.

В 11 час. 30 мин. английские лин. кор. «Куин Елизабет», «Агамемнон», «Лорд Нельсон» и лин. крейсер «Инфлексибл» открыли огонь по внутренним фортам. Лин. кор. «Принс Дрордж» и «Свифтшюр» прикрывали их от полевых батарей. Турецкие форты энергично отвечали на огонь кораблей. «Куин Елизабет» удалось произвести взрыв на форту «Гамидие-Табие». В 12 час. 30 мин. в бой вступили фран. лин. корабли «Сюффрен», «Голуа», «Бувэ» и «Шарлемань», открывшие огонь по фортам. «Голуа» и «Шарлемань» подошли на дистанцию в 200 метров (=ок. 12 каб.). В 14 часов французские корабли, получившие некоторые повреждения, были заменены английскими. При выходе из пролива франц. лин. кор. «Бувэ» натолкнулся на плавучую мину и через минуту затонул. Из 630 чел. экипажа было спасено 64. Вслед за тем попал снаряд в ватер-линию ¹⁾ «Голуа». Повреждение было настолько серьезно, что корабль спасся с большим трудом.

В 14 час. 34 мин. бомбардировка была возобновлена. После гибели «Бувэ» турки начали усиленно пускать в пролив плавучие мины. В 16 час. 15 мин. был взорван «Иррезистибл». Он затонул в 17 час. 50 мин., при чем весь экипаж был спасен. В 18 час. 05 мин. взорвался лин. кор. «Ошэн». Число погибших людей было при этом не велико. Затем погибли два английских эск. миноносца, и, в конце концов, наскочил на мину линейный крейсер «Инфлексибл».

¹⁾ Ватер-линия—линия уровня воды.

Из остальных кораблей «Сюффрен» получил подводную пробоину, на «Шарлемань» оказалось затопленным кочегарное отделение, у «Агамемнона» было повреждено 12 орудие, у «Лорд Нельсона» одно 9,2", у «Альбиона» выведена из строя носовая башня.

Атака 18 марта показала, что обороноспособность пролива значительно выше предполагаемой: потери, понесенные союзной эскадрой не только от огня фортов, но, главным образом, от плавучих мин, заставили командовавшего соединенной эскадрой английского адмирала де-Робека ¹⁾ заговорить о минной опасности, отмечая необходимость создания специальных средств борьбы с этим новым оружием. Результатом всестороннего изучения Военным Советом последствий операции был отказ от попытки форсировать Дарданеллы одним флотом и принятие идеи смешанной операции.

Неверная оценка обстановки привела, помимо всего прочего, к огромной потере времени, т.-е. к худшему, что можно себе представить, имея в виду такую операцию, как десантная, в которой элементу времени (внезапность и быстрота действий) должно быть отведено первое место.

Выводы из операций, предпринятых флотом против фортов, оказались следующие:

1) Моральный эффект обстрела с судов был, как и всегда, велик. Во время стрельбы судов с больших сравнительно расстояний турецкие комендоры уходили под прикрытие, очевидно потому, что суда были недостижимы для орудий фортов, и открывали огонь, когда последние приближались.

2) Материальный ущерб, по мнению адмирала Кардена, (командовавшего эскадрой 19 февраля), поскольку это касается поражаемости орудий, был не велик. Отряды, высаженные для окончательного разрушения внешних фортов, нашли около 70% орудий годными для действия. Однако форты были приведены в такое состояние, что их действие могло быть возобновлено очень не скоро. Обследование показало, что огнем судов были взорваны все погреба, уничтожены электрическая проводка и средства связи. Адмирал Бэкон, имевший большой опыт по борьбе с береговыми укреплениями в Немецком море, согласился с мнением Кардена и нашел, что разрушение даже 30% орудий в срок, который был использован 19 февраля, можно считать достаточным.

3) Внешние форты, расположенные открыто, близко у устья воды и хорошо видимые с моря, легко демонтировались судовой артиллерией. Маскированные подвижные батареи турок проявили, наоборот, большую живучесть, были трудно уязвимы и весьма затрудняли операцию.

¹⁾ Сменил заболевшего адмирала Кардена, 17 марта 15 г.

Следственная комиссия, созданная впоследствии для обследования Дарданельской и Мессопотамской операций, сравнивая действительность огня гаубиц при атаке бельгийских фортов и судовых орудий у Дарданелл, пришла к следующим интересным выводам:

Преимущества гаубицы над судовым морским орудием.

1) Снаряд гаубицы поражает форт под таким тупым углом падения, что вертикальная защита орудий батарей теряет свое значение.

2) Снаряд может проникнуть через любую крышу форта.

3) Крутизна нисходящей части траектории позволяет поражать цели, расположенные в складках местности.

Обратно:

Судовое орудие относительно гаубицы имеет следующие преимущества:

1) большую пробиваемость,

2) большую меткость.

Недостатки морской пушки, по сравнению с гаубицей, таковы:

1) Хотя ее пробиваемость и больше, но защита береговых орудий может быть настолько солидной, что выдержит прямые попадания, так что для того, чтобы заставить замолчать береговую батарею, понадобятся, быть может, прямые попадания в самые орудия форта. Судовому орудью не могут быть приданы такие углы возвышения, которые дали бы столь же крутые, как у гаубиц, нисходящие ветви траекторий, на малых же дистанциях угол падения снаряда морской пушки, при уменьшенной начальной скорости, может быть доведен до 21° . Установка кораблей типа «Куин Елизабет» допускает углы возвышения около 20° , что для навесной стрельбы недостаточно. Конкретно «Куин Елизабет», находясь в расстоянии 15.000 ярдов ¹⁾ (=75 каб.=около 12 км) от мыса Габа-Тепе и стреляя уменьшенными до $\frac{3}{4}$ зарядами по Килид-Бару, может поражать его при углах падения $17^\circ 18'$, а форты Чан-ка—в $20^\circ 20'$. Бомбардировка 18 марта, во время которой флот находился в исключительно неблагоприятных

Недостатки гаубицы по сравнению с судовым морским орудием.

1) Для достижения достаточной меткости гаубица должна быть неподвижной.

2) Ветер, особенно на больших дистанциях, сильно влияет на успешность стрельбы из гаубиц.

3) Дальность огня их сравнительно не велика.

условиях, потому что маневрирование его было стеснено узкостью и происходило в пределах действительного огня фортов, доказала, что, будь турецкие форты вооружены современными крупнокалиберными орудиями, равноценными морским пушкам, потери флота были бы не в пример тяжелее. Однако, Дарданельские батареи в смысле отсталого вооружения не представляли собой исключения в ряду огромного большинства приморских крепостей всех почти государств, почему борьба с ними флота делалась возможной. Вследствие этого анахронизма (отсталости крепостной артиллерии) приморские батареи, представляя иногда чудеса инженерной техники, прикрывают сплошь и рядом никуда не годные, медленно стреляющие, неметкие орудия, снабженные слабыми снарядами, дающими рассеивание в 2—3 раза больше, чем современные морские пушки. Это обстоятельство, неустранимое в ближайшие годы, допускает возможность больших артиллерийских состязаний флотов с батареями и в будущем. Здесь уместно отметить, что действительным средством компенсировать отсталость артиллерийского вооружения приморских батарей является авиация, которой в прибрежной войне открывается широкое поприще.

В приложении нами дается для сравнения ряд таблиц элементов морской и крепостной артиллерии, почерпнутых из статьи В. М. Альтфатера ¹⁾.

Высадка союзных войск на Галлипольском полуострове. Как было отмечено выше, неудача 18 марта принудила английское командование отказаться от проыва Дарданелл флотом и принять план смешанной операции. На принятие этого решения ушел целый месяц. Десантный корпус, во главе которого, с согласия французов, был поставлен опытный боевой английский генерал Гамильтон, прибыл в порт Мудрос 19 февраля, но оказался неправильно посаженным на суда, почему его пришлось отправить в Египет для перепосадки. Окончательно войска прибыли к Галлиполи только 7 апреля.

План высадки. После разведки местности, произведенной генералом Гамильтоном лично с палубы одного из кораблей, он избрал главным местом высадки южную оконечность полуострова—м. Геллес. Предполагалось, что, в то время, как высадившиеся здесь части овладеют Крифией и Ачи-Бабой, Австралийский корпус, высадившись к северу от м. Габа-Тепе, пересечет полуостров в направлении на Майтос, пользуясь для этого одним из трех имеющихся поперечных проходов. В Майтосе же должно было произойти соединение обеих войсковых групп. План этот, не сообра-

¹⁾ Ярды = 3 футам.

¹⁾ Помещена в № 4 «Морского Сборника» за 1919 год.

женный с местными условиями и недооценивавший обороноспособность турецких позиций, ставил войскам первой группы чрезвычайно неблагоприятную задачу — штурмовать в лоб один за другим ряд горных хребтов и массивов, пересекающих, как мы видели, полуостров поперек. Задача, стоявшая перед „Анзаком“, была не менее трудна, ибо на этом участке местность, всемерно способствуя обороне при высадке, делала чрезвычайно трудным дальнейшее продвижение вперед, что и подтвердилось на деле, несмотря на совершенно исключительное героismo войск.

Состав сил союзного десанта см. в приложении.

Места высадки. (Обозначения по Гамильтону; см. план в приложении). По плану 25 апреля местами высадки были избраны: 1) пляж „S“ в восточной части бухты Морто, около старой батареи Тотт. Этот пляж находился под огнем батарей азиатского берега.

2) Песчаная, полукруглая бухта „V“, вблизи Седдуд-Бара, имеющая в длину 270 метров. Над бухтой высятся крутые обрывы. По середине ее поднимается песчаный откос, образующий дюну высотой в 1,2 м. К югу от мыса Текке в крутом утесистом берегу имеется лощина, расширяющаяся амфитеатром, длиной в 300 и шириной в 30 метров.

3) Пункт „W“, где в центре почва поднимается постепенно, с боков же, наоборот, очень круто.

4) Излучина „X“, пространством в 200×14 метров, лежащая к северу от „W“, над которой, на высоте 34 метров, возвышалась турецкая позиция.

5) Пункт „Y“, к западу от Крифии, где у подножия покрытых кустарником высот тянется песчаная полоса. К вершине ведут несколько лощин, при чем она настолько трудно достигаема, что турки не возвели тут укреплений.

Наконец, 6) в пункте „Z“, к северу от Габа-Тепе должны были высадиться австралийцы. По ошибке, в тумане, высадка была произведена почти на 2 км севернее. Это было, впрочем, к лучшему для высаживавшихся, потому что, хотя место высадки было круче, берег был все же лучше укрыт. В этом месте имеется песчаная бухта протяженностью около 1 км. На южном ее конце между крутыми холмами на северо-восток идет лощина, с севера, перпендикулярно к берегу, спускается другая. Между этими лощинами берег почти отвесный. Внутри бухты, на склонах Сари-Байр, находится ряд ущелий. От командующей над этой местностью высоты — Коджа-Чемен-Тепе, высотой в 305 метров, расходятся многочисленные песчаные обрывистые отроги, покрытые густым кустарником. Высадки в пунктах „S“ и „Y“ должны были быть произведены только для демонстрации. Еще две демонстративных высадки предусматривались на азиатском берегу.

Выбор мест высадки, скромпрометированный слабыми результатами, достигнутыми ценой больших потерь, можно было оспаривать до начала операц и по следующим соображениям: разведкой, произведенной в начале марта, было установлено, что в глубине Саросского залива, по обе стороны северного фланга Булаирских позиций, простираются два отлогих береговых участка, удобных для высадки десанта, — один в бухте Бакла, другой — километров на 15 западнее позиции. Длина береговой черты первого участка около 1 км, второго — ровно 1 км.

Местность, поднимающаяся здесь амфитеатром до самого гребня полуостров, при ширине его 7 км, на 3 км, т.е. до самого гребня, находится под обстрелом судовой артиллерии. Окопы и ходы сообщения, покрывающие этот участок, отчетливо видны с моря, что облегчило бы их обстрел с судов с предельных дистанций. При этом глубины допускают подход больших кораблей к берегу до 560 метров. Имея в виду пассивность турок в начале года и численность турецких войск, оборонявших Булаирскую позицию, всего 10 тысяч человек, можно думать, что, высади здесь союзники 50-тысячный корпус под прикрытием всего флота (с обеспечением огнем продвижения войск до самого гребня), результаты высадки были бы совсем иные.

В местах же высадки по плану 25 апреля, как было уже указано, условия как для самой высадки, так и для движения вперед, были крайне неблагоприятны. Генерал Гамильтон описывает местность в самых мрачных красках и отмечает, что операции, равной по трудности выполнения той, которую он предпринял, не было со времени легендарного Ксеркса.

Подводя итог всему сказанному, приходится отметить два основных момента, которыми отличается подготовка десантной операции на Галлипольском полуострове:

1) смерти подобное промедление времени,

2) безусловно неправильный выбор направлений для атаки с недооценкой оборонительных средств турок и их морального состояния.

Кроме того, упуская драгоценное время и тем давая возможность туркам подготовиться и подтянуть подкрепления, союзники выделили для операции недостаточное количество войск, которые, к тому же, вводились в дело по частям.

Высадка. Фактические результаты высадки в предусмотренных планом пунктах бы и таковы:

В пункте „X“, восточнее мыса Текке, три батальона высадились с ничтожными потерями и заняли сильные позиции.

В пункте „W“, южнее мыса Текке, один батальон выса-
дился, несмотря на сильные проволочные заграждения, за-

топленные у берега. Батальон понес большие потери, но продержался до подхода подкреплений, высадившихся в следующую ночь.

В пункте „V“, западнее Седдул-Бара, высаживающийся батальон был поддержан двумя батальонами на шаландах. Турки встретили высаживающихся сильным пулеметным огнем в тот момент, когда шлюпки приткнулись к берегу. Поддержка, бывшая еще на шаландах, понесла огромные потери. Все десантные суда были потоплены. Однако, благодаря редкому героизму уцелевших стрелков, англичане к полудню следующего дня завладели бухтой и всеми окружающими ее холмами.

В пункте „Z“, близ м. Габа-Тепе, 4000 человек были высажены в полчаса с полной внезапностью для противника. Днем этот отряд был доведен до 12.000 человек. На другой день отряд начал подвергаться ожесточенным атакам турок, но удержал свои позиции.

Демонстративная высадка французского полка у Кум-Кале удалась. Полк укрепился фронтом к Ени-Шеру между Мендере и берегом моря. Потеряв 270 и взяв в плен 500 чел., полк на следующий день вернулся на суда.

Десант в 700 человек в пункте „S“ прошел вполне удачно с потерей всего 50 человек. Произошло это потому, что турецкие окопы, хорошо видимые с моря, находились под действительным огнем судовой артиллерии.

Полк, высадившийся у Крифии (пункт „Y“), занял близлежащие высоты, но судовая артиллерия не могла оказать ему огневой поддержки. На следующий день, из опасения быть сброшенным в море, полк был вынужден вернуться на суда. Потери полка были свыше 50%.

Таким образом, из 8 высадок, произведенных большею частью в чрезвычайно трудных условиях, не удалась только одна.

В августе 1915 года в б. Сувла была высажена совершенно внезапно для турок целая дивизия и при том без всяких затруднений. Эта операция, выполненная одновременно с энергичной атакой „Анзака“ у Габа-Тепе сулила большой успех, но не удалась вследствие невероятной медлительности, с которой производилось движение вперед высадившихся войск, не встретивших, между прочим, в начале сопротивления со стороны турок. Сутками позже турки стянули к месту атаки сильные подкрепления, и наступление англичан было остановлено.

Роль флота при высадках войск на Галлиполи. Во всех случаях союзные корабли оказывали мощную и действительную помощь своим войскам.

Так в пункте „S“ войска при помощи флота целый день успешно отражали атаки турок, превосходивших их

численностью в 3 раза. При высадке в „X“ линейный корабль „Имплекэбл“ заставил замолчать батарею у Крифии, обстреливавшую десант во фланг.

При высадке в „V“, близкую огневую поддержку десанту оказал транспорт „Ривер-Кляйд“, высаживавший большую часть сил, назначенных для высадки в этом пункте. В бортах транспорта, по мысли его капитана Унвина, были проделаны большие отверстия для высадки пехоты. Из отверстий в борту люди должны были переходить на понтоны, помещавшиеся между транспортом и берегом. На палубе была устроена батарея из 12 пулеметов, защищенных мешками с песком. Высадка в „V“ произошла таким образом: после подготовки огнем лин. кор. „Альбион“ три роты на шлюпках направились к берегу, но попали под град снарядов, сметающий поднимающихся людей. Оставшиеся, бросившись в воду, наткнулись на подводные проволочные заграждения и почти все погибли. Немногие уцелевшие достигли все же берега и укрылись за песчаной дюной, о которой упоминалось в географическом очерке.

В это время подошел „Ривер-Кляйд“, по которому турки сосредоточили сильный огонь. Медленно подойдя к берегу, транспорт приткнулся к песчаной отмели. Вслед за тем были подведены понтоны по которым пехота бросилась вперед. Понтоны дважды расходились, и их соединяли моряки, работая в воде. Два старых линкора и сверх-дредноут „Куин-Елизабет“ поддерживали огнем дальнейшую высадку. Контратаки турок успешно отражались импровизированной пулеметной батареей „Ривер-Кляйд“.

Высадка в Сувле. Высадке в Сувле сопутствовала следующая обстановка. Предшествовавшие ей бои в южной части полуострова за обладание массивом Ачи-Баба, стоившие огромных потерь, а равно героические тщетные попытки „Анзака“ расширить занятое им пространство радиусом в 1 километр (куда падало по 1400 снарядов в час), побудили командование экспедиционного корпуса изыскать новые пути для достижения решительного успеха над усиливающимся и проявляющим большую стойкость противником.

Это время (начало мая 15 года) совпало с большим наступлением англо-французов на западном фронте Фестюбер-Аррас и обозначившимся тогда же в Англии недостатком в боевых припасах, почему генерал Гамильтон получил от лорда Китченера, вместо просимых больших подкреплений, одну лишь дивизию. Вместе с тем, надежды на вмешательство русских в это время не было никакой. В июне месяце генерал Гамильтон возобновил свои просьбы, и ему были обещаны три дивизии перволинейных войск и пехотные части еще двух дивизий. Сосредоточение их к Мудросу

(на о-ве Лемнос), начавшееся 10 июля, должно было закончиться к 10 августу. Перед командованием стояло четыре возможных решения.

I. Атака Крифии всеми силами, находящимися в южной части полуострова. Этот план был признан неудовлетворительным по трем соображениям: 1) овладение Крифией не влекло за собой взятия Ачи-Баба, что собственно, и следовало в данном случае ставить себе конечной целью операции; 2) местные условия делали затруднительными маневрирование большого количества войск, и 3) между „Анзаком“ и м. Геллес не было удобных для высадки мест.

II. Затем возможна была высадка на азиатском берегу для движения на Чанак. Генерал Гамильтон отказался от этого варианта, считая, что такая операция может иметь смысл при одновременном наступлении на самом полуострове. Против этого можно было спорить, так как для высадки на азиатском берегу было бы достаточно прибывавших подкреплений.

III. Высадка на северном берегу Саросского залива с движением на Булаир, с целью отрезать турецкую армию. Этот проект был оставлен из-за трудности выполнения морской части операции, которой мешали немецкие подводные лодки, державшие под угрозой сообщения по Эгейскому морю. Кроме того, здесь было мало подходящих для высадки мест, а берег Фракии слишком удален от базы, вследствие чего турки могли бы легко подвести подкрепления и сбросить в море первые эшелоны войск, пока транспорты успели бы совершить вторичный переход.

IV. Последней возможностью являлась высадка в Сувле с одновременным наступлением „Анзака“ для овладения массивом Сари-Баир, что ставило бы пролив под обстрел тяжелой артиллерии и нарушило бы снабжение турецких войск. Так как Сувла лежит от Мудроса на одну милю дальше места высадки „Анзака“, то этот проект был очень удобен в морском отношении.

Остановившись на 4-м варианте, генерал Гамильтон назначил начало операции в Сувле на 6 августа. Целью операции было отрезать турецкую армию от Константинополя и воспрепятствовать ее снабжению морем. Для отвлечения внимания противника от северо-западной зоны было предпринято сильное наступление от мыса Геллес, произведена демонстрация высадки в Саросском заливе и сделана ложная попытка соединения „Анзака“ с южной группой. Все эти демонстрации должны были произойти одновременно.

Приготовления к операции встретили большие затруднения. При созданной германскими подводными лодками обстановке на море, базы островов Митилены и Лемноса (Мудрос) оказались слишком удаленными от места боя. По-

этому базирование пришлось перенести на о-в Имброс. Туда же перенес свое местопребывание и генерал Гамильтон. Большие хлопоты доставил англичанам недостаток на полуострове воды, что повлекло за собою устройство особых резервуаров вместимостью в 450.000 литров и организацию доставки воды войскам на мулах. Это потребовало мобилизации 4.650 мулов и 1.750 повозок.

Флот принял деятельное участие по подготовке и обеспечению высадки в Сувле и по подвозу подкреплений „Анзаку“¹⁾. В состав действующей у Дарданелл эскадры вошли к этому времени знаменитые мониторы, зарекомендовавшие себя действиями у берегов Бельгии. Это были корабли специальной постройки, с малым углублением, имевшие особую противоминную защиту в виде утолщений на бортах и вооруженные крупными орудиями до 13" включительно.

Высадка в Сувле произошла гладко, без помехи со стороны противника и внезапно для него. 11-ая дивизия, вывезенная с Имброса вечером 6 августа, высаживалась в ночь на 7 августа: одна бригада в пункте „А“, две другие в пунктах „В“ и „С“. Кроме того, в пункте „В“ были выгружены две горных и одна полевая батареи и 6 батальонов 10-ой дивизии. Остальная часть 10-ой дивизии высадилась у Гази-Баба (см. схему). Начало было блестяще, но удачное начало наступления потом приостановилось, вследствие необъяснимой инертности командиров дивизий XI корпуса²⁾ и безволия не только командира корпуса, но пожалуй и самого генерала Гамильтона, лично прибывшего на место боя, но не смогшего преодолеть упорное нежелание указанных командиров дивизий идти вперед. Между тем турки, бывшие в небольшом количестве, были разбиты, флот энергично поддерживал свои войска огнем, много орудий было уже выгружено. Вследствие промедления 7 и 8 августа, турки успели стянуть подкрепления, и операция, на которую было возложено столько надежд, провалилась. Ночью 9 августа и днем 11-го были высажены еще две дивизии, но дела это не изменило—момент был упущен и операцию можно было считать проигранной.

Эвакуация. Первым около 20 декабря был эвакуирован „Анзак“. Погрузка 200 орудий и всего снабжения прошла вполне благополучно и незаметно для турок. Войска сади-

¹⁾ Эта задача была трудна тем, что нужно было высадить большое количество войск незаметно для противника на очень малом пространстве. Войска подвозились ночью 4, 5 и 6 августа и тотчас скрывались в подземных галлереях. Утром 6 августа на участке „Анзака“ было сосредоточено 37.000 чел. при 72 орудиях.

²⁾ Они ссылались на недостаток воды и недостаточную поддержку артиллерии. Первое было справедливо, второе—нет.

лись на суда в тумане и потеряли всего 7 человек. С 29 декабря началась эвакуация южной группы. К 4 января была вывезена французская дивизия и 10.000 англичан. 7-го числа турки ожесточенно бомбардировали левый фланг английского расположения у м. Геллес и переходили в атаку, которая отражалась огнем судов. Эта атака, стоившая туркам больших потерь, вывела из строя у англичан 5 офицеров и 130 солдат. В ночь с 7 на 8 января эвакуация войск и артиллерии прошла без затруднений. С 16 часов 8 января погода резко изменилась к худшему. Ночью стало совсем свежо. На пляжах „W“ и „V“ было очень трудно пользоваться плотами и сходнями, которые срывало и уносило в море. Однако, к 4 часам утра все люди были посажены на суда, несмотря на присутствие немецкой подводной лодки, мешавшей операции. Из орудий было брошено 17, при чем предварительно они были испорчены.

Основной вывод из опыта Галлипольской операции. По мнению одного из французских авторов ¹⁾ разобравшего эту операцию, она прежде всего не только не дала никаких указаний, что десант невозможен в будущем, но скорее, наоборот, в полной мере подтвердила как раз обратное.

И действительно, преклоняясь перед героизмом войск экспедиционной армии, нельзя не признать, что как подготовка, так и командование в бою оставляли желать лучшего.

Отдельные выводы, к которым приходит отчасти цитируемый здесь автор, будут приведены нами в соответствующих местах книги.

Потери союзников см. в приложении.

¹⁾ Лейтенант Демам. Статья „Le débarquement“ в № 43 „Revue Maritime“, 1923.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

ГЛАВА I.

Условия, обеспечивающие осуществление десантной операции и ее подготовка.

Успешное выполнение десантной операции зависит от ряда условий, тех, которые необходимо учитывать и оценивать вперед до начала операции, и тех, с которыми должны быть согласованы разного рода действия во время ее выполнения.

Первое требование, которое, впрочем, кладется в основу каждой боевой операции—это наличие плана, продуманного, сообразованного с обстановкой и обусловленного предварительными расчетами, включающими в себя строго проверенные, действительные данные.

Вторым требованием является детально разработанная и согласованная с планом организация и подготовка десанта к предстоящим действиям.

Разработка плана.

К первой части большой предварительной работы, которую приходится проделать командованию десантом совместно с морским командованием и которая заключается в создании целесообразного, имеющего реальные данные на успех, плана, относятся:

Выбор места высадки, определяемый следующими соображениями:

1) Высадку следует производить в том пункте или районе, где противник ее не ожидает и не подготовился для ее отражения. В связи с этим, место высадки должно сохраняться в полном секрете ¹⁾.

¹⁾ Удобство, избранного для высадки, пункта, естественно, будет также зависеть от расстояния его до того ближайшего объекта действий экспедиционных войск, занятие которого обеспечивало конечную цель операции.

2) В отношении чисто морском избранное место должно быть удобно для производства высадки, т. е.:

а) быть достаточно защищено от ветров и волнения,

б) обладать глубинами, допускающими возможно более близкий подход шлюпок с десантом к берегу и устройство пристаней,

в) иметь предпочтительно песчаное дно, лишенное камней и расположенных за отмелям, которые чрезвычайно затрудняют движение к берегу высадившихся со шлюпок в воду людей.

3) С точки зрения топографии берега, необходимо, чтобы подготовляющие высадку корабли имели достаточно открытый и далекий обстрел.

4) В отношении тактическом близ лежащая местность не должна иметь удобных и скрытых позиций для неприятельской артиллерии, способствовать быстрому закреплению на занятом участке высадившихся войск и дальнейшему их движению вперед. В связи с последними двумя требованиями местность должна быть удобопроходимой, как сама по себе, так и по пролегающим по ней дорогам. Весьма важной подробностью следует считать наличие на данном участке воды, т. к. отсутствие ее крайне неблагоприятно отзывается на войсках, а доставка ее бывает сопряжена подчас с большими трудностями.

5) В отношении морально-политическом выбор места (района) высадки зависит от настроения населения района и его отношения к высаживающей десант стороне. Классическим примером, подтверждающим важность этого фактора обстановки, является общеизвестный в свое время, весьма опасный для нас десант Улагая в Кубанской области у Ахтари, потерпевший неудачу именно благодаря отсутствию поддержки со стороны населения района высадки. Отсюда следует, что предварительная полит-подготовка населения, если к тому представляется возможность, приобретает для высаживающей десант стороны чрезвычайно важное значение. Дабы подготовка эта явилась вполне законченной и могущей дать полный результат, совершенно необходимо провести специальную кампанию и в среде экспедиционных войск, целью которой должно быть их ознакомление с идеологической и моральной базой, на которой может быть достигнут должный контакт между населением и войсками, с обычаями страны, с религиозным культом жителей и т. п. Войскам должно быть внушено, что только строжайшая дисциплина и бережное отношение ко всему тому, что идейно дорого населению, среди которого придется оперировать десанту, создаст для последнего благоприятную обстановку для действий.

6) Санитарные условия. Санитарные условия района, как-то эпидемичность его, особо неблагоприятные и непривычные для войск климатические условия (болотная местность с вредными испарениями, обилие распространяющих эпидемические заболевания москитов и комаров, сильная жара) и т. п., в равной мере принимаются во внимание при выборе мест высадки.

Разведка. Для выяснения всего отмеченного выше, началу операции должна предшествовать подробная разведка местности, производимая всеми доступными способами, главным образом—средствами авиации.

Чтобы ввести противника в заблуждение относительно своих подлинных намерений, разведку следует производить не только в том месте, которое намечено для высадки, но и в ряде других пунктов. При разведке необходимо определить расположение противника в районах, ближайших к-обследуемому, в целях выяснения его возможностей и сроков по сосредоточению к месту высадки.

Расчет сил и средств для десанта логически вытекает из той задачи, которая ставится десанту с учетом вероятной силы сопротивления противника (включая сюда живую силу его войск и флота и средств его береговой обороны). Естественно, что и задача, в свою очередь, должна быть согласована с реальными возможностями стороны, высаживающей десант, в частности—с ее морским транспортом, задачей коего является не только переброска войск и их снаряжения из одного пункта в другой, но и последующее затем их питание всеми разнородными видами боевого, провиантского и вещевого снабжения, создание базы и, наконец, безотказный отвоз десанта обратно (его эвакуация). Несоответствие между задачей и средствами теоретически совершенно недопустимо, ибо операция сразу приобретает характер авантюры; между тем, именно в этом особенно часто грешили люди огромного военного опыта и знаний, например, тот же Китченер по отношению к Дарданельской операции.

Расчет времени. К расчетам сил и средств непосредственно примыкает расчет времени, сводящийся к выявлению сложной картины передвижений транспортов в течение всей операции с учетом расстояний между пунктами. Ясно, что чем дальше расстояние, тем больше должен быть транспортный флот. Так как самое продуманное и блестяще проводимое вначале расписание движения транспортов в любой момент может быть расстроено в той или иной мере противником или случайными обстоятельствами (порча механизмов транспорта, подрыв его на mine, просто посадка на мель), то в указанный выше расчет всегда приходится вводить некоторый коэффициент, т. е. несколько увеличивать

потребный тоннаж, создавая таким путем резерв транспортов. Конечно, весьма часто, когда средств мало, мечты о резерве тоннажа остаются втуне.

Условия погоды, подразумевая под этими господствующие ветры, время штормов, состояние моря, периоды дождей, замерзаемость, туманы и пр., в равной мере непременно учитываются в плане операций, являясь одной из условных ориентировочных данных при его составлении.

К изучению этих условий в объеме всего театра приходится присоединять изучение их и применительно к данному району или пункту (к данному рейду, бухте, плесу, части береговой черты).

Опыт прошлого делает в этом отношении самые суровые предостережения. Бывают случаи, когда весьма ценно знать до мелочей не только, например, направление и силу господствующих ветров, но иметь отчетливое представление о том, какое именно влияние оказывают эти ветры на состояние моря на данном рейде. Характер волны (ее крутизна), сила прибой, наличие или отсутствие в этом случае обратного течения (от берега в море) и т. д.—все это может не только влиять на высадку или разгрузку судов, но и вовсе их остановить. На рейде Трапезунда наблюдаются, например, следующие явления: во время шторма от северо-востока волны идут от севера к югу, поворачивая на параллели крытой железной пристани, находящейся в порту, почти на 90° с востока на запад; в месте отделения этого течения получается толча, и в ней от берега в море образуется обратное течение. Течение это такой силы, что свободно выносит в море мелкие суда и шлюпки, попавшие в его струю. На том же рейде были встречены большие трудности при установках мертвых якорей, вследствие перемещающегося по дну песка. Сила наблюдавшегося в 1916 г. шторма была такова, что все пловучие средства через два дня оказались выброшенными на берег. Когда шторм кончился, и пришли транспорты, не только нельзя было разгружать их, но и послать к ним было нечего. А между тем момент был острый: Кавказская армия крайне нуждалась в продовольствии. Тогда, после этого урока обратились к тому, с чего надо было начать,—к мобилизации „фелюг“ (турецкие шлюпки особой конструкции, приспособленные именно к местным условиям) и фелюжников... турок (!), которые кое-как и спасли положение. Между тем ясно, что „такие“ вещи надо было знать еще до войны.

Воля противника также находит свое отражение в плане операции в виде оценки тех возможностей, которыми он располагает для борьбы в отношении морального состояния его войск, их подготовки, настроения (классового самосознания) и пр. Выяснение последнего служит целью специального

изучения—политической разведки. Во время Дарданельской операции союзники весьма недооценили в отношении первого турок, что, конечно, отразилось неблагоприятно на ходе операции.

Организация десанта.

Организация десанта, создаваемая на основании плана, заключается в придании полной согласованности всем отдельным действиям, составляющим операцию: в организации командования, в составлении боевого расписания частей, плана сосредоточения войск и снаряжения к пунктам посадки, и подробных расписаний по распределению их по транспортам, по погрузке и выгрузке и, наконец, в расчетах по снабжению войск всем необходимым. Дальше будет указано, что как распределение войск и их клади по транспортам, так погрузка и выгрузка, подчиняются известным правилам и определяются известными нормами. Здесь уместно еще раз отметить тот факт, что англо-французский десантный корпус, прибывший в распоряжение генерала Гамильтона в Мудрос 19 февраля оказался посаженным на суда неправильно, почему его пришлось отправить в Египет для пересадки; это оттянуло начало операции до 25 апреля, т. е. на 2 слишком месяца и, конечно, было только во вред союзникам и на руку туркам, которые могли за это время значительно подготовиться. К вопросу организации относится также создание операционной базы для флота и экспедиционного отряда, защита коммуникаций, разработка плана эвакуации больных и раненых.

Организация командования во время десантной операции. Принципы организации командования во время десантной операции таковы. Командование экспедиционным отрядом (корпусом, армией) вверяется сухопутному начальнику, который и руководит им в полной мере в те периоды операции, когда десант действует в сухопутной обстановке. Подготовка операции в части, касающейся создания ее плана, расчетов по сосредоточению войск и грузов к местам посадки, расписание погрузки и выгрузки, установления мест высадки, плана эвакуации и снабжения войск и, наконец, схемы связи между десантом и флотом разрабатывается сухопутным и морским командованием совместно. Операция же посадки и высадки, переход морем, обеспечение десанта на походе и обеспечение в дальнейшем его морских коммуникаций от посягательств флота противника, прием войск обратно на суда и обратный их переход морем осуществляется морским командованием единолично. На начальнике авиации лежит работа по подготовке и проведению как самостоятельных, так и совместных воздушных операций.

Схема организации командования при десантной операции. Во главе десантных войск находится сухопутный начальник. В зависимости от размеров десанта это может быть командир полка, дивизии, корпуса и даже командующий армией, носящий соответственно звание начальника экспедиционного отряда, или экспедиционного корпуса, или экспедиционной армии. При начальнике десантных войск состоит штаб. В случае подразделения десанта перед движением его морем на отдельные части—„эшелоны“, во главе их ставятся начальники эшелонов, объединяющие под своей командой разнородные части войск, входящих в данный эшелон. Во главе отдельных частей войск, следующих на отдельных же судах, находятся их обычные начальники—командиры рот, эскадронов, батальонов, батарей и проч.

Во главе базы стоит начальник базы, подчиненный начальнику экспедиционного отряда (корпуса, армии).

Местонахождение начальника десантных войск во время морской части операции устанавливается по соглашению с командующим флотом.

По морской линии схема командования такова:

Главное руководство морской частью операции сосредоточивается в руках командующего флотом, распоряжающегося при помощи своего штаба.

Его ближайшими помощниками (помимо начальника штаба, ведающего оперативной стороной операции в целом) состоят: начальник транспортной флотилии, начальник охраны десанта, начальник десанта¹⁾, начальник морской авиации и начальник отряда боевых судов, подготовляющего высадку огнем.

Если командующий флотом не может непосредственно руководить высадкой, выполнение этой операции возлагается на морского начальника, носящего звание начальника высадки, с подчинением ему начальника транспортной флотилии, начальника охраны десанта, начальника десанта и начальника отряда боевых судов, выделенного из состава флота для подготовки и поддержки высадки огнем. В некоторых случаях (при малом масштабе операции) должности начальника высадки и начальника боевого отряда судов могут быть совмещены в одном лице.

Начальник высадки руководит операцией высадки в целом, т.е. производит тактическую разведку и подготовку высадки огнем, направляет через посредство начальника транспортной флотилии движение транспортов и плавучих средств, принимает меры по обеспечению операции и производит собственно высадку людей и выгрузку лошадей и снабжения на берег.

¹⁾ См. ниже.

Начальник охраны десанта объединяет в своем лице все сторожевые и дозорные силы флота, выделенные на охрану десанта, позиционные и противолодочные средства. Иными словами, его распоряжением выполняется при десанте судами сторожевая и дозорная служба, ставятся минные заграждения, боны и противолодочные сети. В его же ведении находятся авио-части, выделенные морскими воздушными силами специально для воздушной охраны и дозора.

В связи с изложенным, начальнику охраны десанта подчиняются:

- а) начальники соединений сторожевых и дозорных судов;
- б) начальник средств борьбы с подводными лодками;
- в) начальник соединения минных и сетевых заградителей и тральщиков;
- г) начальник отряда морской авиации.

Начальник десанта возглавляет собою ту (преимущественно морскую) часть, которая высаживается на берег в первую очередь, закрепляется на нем, подготавливает высадку, сооружая на месте пристани, заводя боны и производя промер, принимает высаживающиеся войска, ориентирует их по обстановке и налаживает связь между ними и флотом.

В подчинении начальника десанта находятся:

начальник морской связи, организующий связь флота с десантом и войсками, и коменданты пунктов высадки, объединяющие собою все мероприятия по подготовке к высадке данного пункта.

Начальник отряда судов, назначенных для подготовки высадки огнем, выполняет эту задачу по указаниям начальника высадки.

В его подчинении находится отряд судов с приданной ему для корректировки огня частью морской авиации¹⁾.

Начальник транспортной флотилии командует всеми отрядами транспортов и плавучими средствами десантной экспедиции. (Ему же подчинены и начальники эшелонов).

На каждый транспорт назначается военный моряк командного состава, именуемый комендантом транспорта.

Комендант является военным командиром транспорта, ведающим в чисто военном (оперативном) и морском отношении всем тем, что надлежит выполнить данному транспорту. Коменданту транспорта подчиняются капитан транспорта, весь его экипаж и следующие на нем войска.

¹⁾ Если отряд не располагает своими самолетами.

Права и обязанности коменданта и капитана транспорта указаны в официальном наставлении по десанту, издаваемом Морским Ведомством.

Несколько транспортов объединяются в целях удобоуправляемости в отряды. Во главе последних стоят начальники отрядов транспортов, подчиненные непосредственно начальнику транспортной флотилии.

Требования, предъявляемые к командному составу экспедиционных войск сущностью операции. Естественно, что такое строго логическое подразделение функций и ответственности командований сухопутного и морского, (и воздушного), регламентируемое уставом, не обеспечивает еще в полной мере гармонии в действиях десанта и содействующего ему флота. Помимо целесообразности и стройности организации командования, первейшее значение приобретает здесь духовная сторона вопроса, т.е. тот обязательный при совместных операциях контакт, который должен иметь место между начальниками сухопутным и морским (и воздушным). Этот контакт, выражающийся во взаимном доверии и взаимной же готовности разнородных элементов вооруженной силы (армия, флот, авиация) способствовать всеми способами (вплоть до самопожертвования) достижению общей цели, строится на знакомстве друг с другом сухопутных, морских и воздушных начальников, по возможности, не только высших степеней. От их почина и живости их отношения к стоящей перед ними задаче зависит их влияние в том же смысле на подчиненные им части. Вникая в суть схемы командования, комсостав экспедиционных войск должен проникнуться сознанием, что то зависящее положение, в котором находятся войска по отношению к морякам во все время перехода экспедиционных войск морем, а также во время их посадки и высадки, есть нечто совершенно непререкаемое и вполне отвечающее обстановке; поэтому всякие попытки к проявлению инициативы и самостоятельности, направленные в сторону раскрепощения себя от такой зависимости, приводят, по общему правилу, к чрезвычайному осложнению деятельности командного и рядового состава десантных судов, а в минуты опасности—к катастрофе. Командирам войсковых частей не следует упускать из виду, что десантная операция трудна не только с точки зрения сложности ее выполнения, но и в отношении психологическом, и требует, помимо всего прочего, высоких моральных качеств и серьезной подготовки войск. Здесь, в отличие от иных случаев привлечения войск к работе в морских условиях обстановки, где условия эти сказываются лишь отчасти, войсковые части, до высадки на берег, вполне зависят от моря и находятся под угрозой атаки их флотом противника.

Сознание этой полной зависимости от мало знакомых или даже вовсе неизвестных данных, каковыми являются неприятельский флот, мины, наконец, само море, отрицательно действует на психику войск и создает среди них большую нервную восприимчивость, способную вызвать панику при невысоком моральном уровне частей, при отсутствии в них железной дисциплины. В виду таких определений сложных психологических условий, выдержка начальников и вполне сознательное их отношение ко всему происходящему на переходе в море—обязательны. Отсюда, в свою очередь, необходимо совершенно отчетливое усвоение командным составом не только принципов, на которых строится десантная операция, в отношении подчинения войск морскому командованию с момента посадки на суда до высадки их на берег, но и тех обязательных к исполнению правил, которым им придется подчиниться по вступлении на суда. Для комсостава экспедиционных войск явится, следовательно, обязательным: 1) точное усвоение наставления по десанту; 2) элементарные, хотя бы, познания о судах вообще (об их устройстве); 3) изучение устава корабельной службы РККФ и устава торгового флота в той части, которая говорит о распорядке жизни и службы на военных и коммерческих кораблях; 4) изучение корабельных расписаний своего корабля—пожарного, водяного и по боевой тревоге ¹⁾, поскольку они относятся к десанту.

Подготовка войсковых начальников к предстоящим им боевым действиям должна быть весьма тщательна и основательна. Десантную операцию можно, по существу, разбить на два периода: первый, когда десант обслуживается флотом, при чем руководство всем находится в руках моряков, и второй, когда флот оказывает уже высадившимся войскам поддержку огнем, т.е. действует с ними сообща. Поэтому командиры частей должны, во-первых, приобрести все необходимые сведения о флоте и море, вообще, чтобы вполне сознательно относиться к чисто морской части операции и тем самым помогать морякам выполнять лежащую на них обязанность по обслуживанию десанта; во-вторых,—познакомиться с тактическими свойствами флота и теми фактическими возможностями, которыми он располагает в связи с зависимостью его от погоды и местных условий, ограничивающих в той или иной мере эти возможности. В данном случае, перефразируя и развивая известную мысль Суворова, можно сказать, что каждый командир должен не только понимать „свой“ маневр, но и вполне разбираться в маневрах содействующих ему флота и авиации. Без сознательного отношения к этим двум способствующим

¹⁾ А также химического и по отражению воздушной атаки.

войскам видам вооруженной силы, суждения командира об обстановке всегда будут односторонни, а следовательно, и неверны, что, естественно, повлечет за собой неверное же решение.

Тренировка войск должна прежде всего сводиться к знакомству их с водою, с водной стихией. Переход морем, высадка (часто в воду) при тех или иных условиях места и погоды, обратная посадка, возможно, с выходом из боя под огнем, требует выдержки, спокойствия и некоторых, хотя бы простейших, навыков.

Все это может даваться только путем знакомства, по возможности, непосредственного, с морем, с кораблями, шлюпками, средствами погрузки, выгрузки и спасательными. Следует всячески вникать в моральное состояние войск, состоящих на 90—100% из вполне сухопутных людей, относящихся к морю со страхом и недоверием. Необходимо организация лекций, беседований, осмотр войсками судов и употребляемых при десанте плавучих средств в пунктах их сосредоточения до посадки на суда и во время пребывания их на судах до выхода в море. Что такая подготовка полезна и выполнима, показывает опыт, проделанный в минувшую войну одним военным моряком, сопровождавшим эшелон наших войск, направленный из Владивостока в Марсель для участия в операциях на Западном фронте¹⁾. По свидетельству этого компетентного лица, принятый им метод ознакомления десантных войск с морем, обстановкой, которой сопровождается морской переход, с минами, их действием, средствами борьбы с ними и пр., выразившийся в ряде отдельных сообщений и просто беседований, дал самые положительные результаты; солдаты, очень нервничавшие вначале и убежденные, что их везут на верную гибель, мало по малу начали разбираться в новой для них обстановке, приободрились и к моменту прихода транспорта в Средиземное море (в район наиболее опасный) в моральном отношении и в смысле достаточной подготовки не оставляли желать ничего лучшего. Своему учителю солдаты были несказанно признательны и выражали это всячески. На ряду с этим, известным автору положительным фактом, ему лично пришлось наблюдать в Ревеле войска, предназначенные для десантной операции, намеченной в Балтике. Состояние духа этих войск было кошмарное. Они были всецело под впечатлением ложных представлений о своей дальнейшей судьбе, никто ими не интересовался, никто ничего не объяснял. Томясь от полного ничего неделания на

¹⁾ Это же подчеркивает и германский адмирал Шеер в своем описании Моонзундской операции немцев в октябре 1917 г.

пароходах, солдаты скучали и, как губки, впитывали в себя любой вздор, отчего их нервное состояние приобретало все более и более мрачный оттенок. Что касается офицеров, по большей части не кадровых, то и на их лицах была написана безнадежность и уныние.

Значение связи между командованием десантов, морским и воздушным, между десантными войсками, флотом и авиацией, логически выдвигаемое теорией, настойчиво отмечается опытом.

Связь (механическая) между десантом, флотом и авиацией, заключающаяся в надежной, быстрой и точной взаимной информации о ходе боя, о своих предположениях и нуждах¹⁾, осуществляется помощью всех средств связи—радио, телефон, световые сигналы и пр. До сих пор сохраняет значение и живая связь помощью ординарцев—конных и мотоциклистов.

Забота о неустанном поддержании действительной связи между полевыми войсками, батареями, флотом и авиацией должна привлекать к себе внимание начальников всех степеней. Большие неудачи в бою, развивающемся вначале вполне благоприятно, часто имели своей причиной недостаток связи. То запоздают резервы, то войска оказываются обстрелянными в самый важный момент своими же (атака лейб-егерей под Телишем в 1878 г., атака отрядом майора Аллансона „высоты 305“ (Чунук-Баир) в Дарданельской операции, обстрел дредноутом „Мальборо“ „белой“ конницы у Акмана в 1919 г. и т. д.), то огонь батарей и судов направляется не туда, куда следует и т. д.

Между тем, только взаимная связь, согласованность действий, готовность к развитию достигнутого частного успеха закладывают, камень за камнем, фундамент для победы.

Значение хорошей карты местности. Поскольку хорошая разведка дает гарантию для правильного выбора места высадки, постольку хорошие карты и добросовестное их изучение начальниками всех степеней на флоте, в армии и в авиации увеличивает шансы на успех в бою по высадке на берег. Для атакующей стороны, задача коей, в общем случае, труднее и сложнее задачи обороны, наличие хороших карт и отчетливое знакомство с ними чрезвычайно важно. Карты нужны не только сухопутные, но и морские, причем командиры войсковых частей, изучая морскую карту, должны сосредоточивать свое внимание на прибрежных глубинах в полосе до 27.500 метров²⁾ (около 150 каб.) от бере-

¹⁾ Должно быть обращено полное внимание на „бумажную“ сторону этого вопроса—на умелое и толковое составление донесений, извещений, запросов, приказаний и пр.

²⁾ Предельная дистанция для морских орудий крупного калибра.

говой черты, на расположение естественных и искусственных подводных препятствий (мелей и минных заграждений), на углах обстрела и дальностях неприятельских батарей; уяснение всего этого может им дать представление о возможном маневрировании своих судов, поддерживающих высадившиеся войска огнем, определить, считаясь с рельефом местности и этими данными, мертвые углы и пространства, недосягаемые для морских орудий, и представить в своем воображении ряд возможных комбинаций, не только наиболее выгодных в тактическом отношении для войск, но и приемлемых для флота. Изучение местности при помощи хороших карт и снимков фотограмметрической съемки, упражнение своего военного мышления в области изыскания наилучших остроумнейших комбинаций, подсчеты и расчеты в связи с живым товарищеским обменом мнениями исполнителей разных рангов, сухопутных, моряков и авиаторов, безусловно полезны и крайне желательны в подготовительный к операции период.

Г Л А В А II.

Десантная операция с точки зрения морской практики ¹⁾.

Применительно к десантной операции дело морской практики сводится к изучению вопросов, связанных с подготовкой судов к приему десанта, со средствами погрузки и выгрузки и, наконец, к выполнению этих двух операций.

При высадке на берег, часто под огнем противника, нельзя терять ни минуты времени, так как секрет успеха зиждется здесь, главным образом, на быстроте переброски возможно большего количества войск с судов на берег и наискорейшем обеспечении их разного рода снабжением. Ясно, что такая работа на скорость зависит в огромной степени от достаточного количества подходящих для данных местных условий перевозочных средств и искусства наилучшего их использования.

Какие именно должны быть средства погрузки и выгрузки десанта, как должны быть оборудованы транспорты для войск, лошадей и грузов, как следует грузить на них людей и эти грузы и, наконец, какие, когда и где уместны плавучие средства и как лучше с ними управляться,—все это входит в область тех практических навыков, которые относятся к морской практике.

¹⁾ Изложено по курсу Морской Практики П. В. Гельмерсена.

Некоторые нормы и практические методы морской практики должны быть известны командирам частей и войскам и усвоены ими, так как, как-бы велика ни была забота моряков о десанте, всегда может быть случай, когда воинской части придется собственными силами и собственным разумением выходить из того или иного положения.

Характер оборудования парохода зависит от предполагаемой длительности пребывания на нем войск. Различают три вида переброски войск: ближняя, продолжительность от 1 до 3 суток; средняя—от 3 до 6 суток и дальняя—более 6 суток.

Зависимость от погоды. На основании опыта всегда приходится рассчитывать на значительно большую продолжительность пребывания десанта на судах, чем время, необходимое только на переход их морем.

Например, в минувшую войну немецкий десант на о. Эзель (сентябрь 1917 г.) очень затянулся ввиду невозможности выбрать подходящую погоду; переброска двух пластунских бригад из Новороссийска в Ризе затянулась вдвое больше, чем предполагалось, из-за задувшего «бора» ¹⁾.

Порядок погрузки. Трудность правильной загрузки транспортов заключается, во-первых, в необходимости учитывать вперед, какие грузы пойдут при выгрузке на берег в первую очередь и какие в последующие; может случиться и случается, что легкие грузы придется грузить вниз, а тяжелые наверх, что может быть небезопасно для устойчивости транспорта. В общем, следует иметь в виду, что вопрос о распределении грузов требует к себе полного внимания и тщательной разработки. Во всяком случае сначала грузятся обоз, орудия, танки и т. п., затем лошади; последними садятся люди.

Во-вторых, затруднения, встречаемые при составлении планов перевозки войск и их снаряжения, заключается в умении правильно распределить их по транспортам. Правильность размещения состоит в том, чтобы части ни в коем случае не смешивались, при чем, с другой стороны, нельзя допускать неиспользования всей вместимости и грузоподъемности транспортов. Наименьшая норма количества войск по родам оружия, идущих на одном пароходе, по опытам прошлого, такова: для пехоты—рота, для кавалерии—взвод, для артиллерии—либо одно тяжелое, либо одно легкое, либо одно горное, либо одно

¹⁾ Борá—северо-восточный ветер, дующий в районе Новороссийска и достигающий иногда чрезвычайной силы.

Оборудование транспортов ¹⁾. Каждый транспорт может быть предназначен для перевозки только людей или людей и лошадей вместе. Для такого двойного назначения все помещения транспорта, годные для перевозки, как людей, так и лошадей, делятся рядами вертикальных стоек на клетки. Расстояние между рядами стоек = $6\frac{1}{2}$ фут. или 2 метрам. В каждом ряду одна стойка от другой отстоит на $2\frac{3}{4}$ фута (85 см). Стойки одного ряда связываются с соответствующими стойками другого ряда одним или несколькими ярусами горизонтальных брусьев на высоте не менее $3\frac{1}{2}$ фут. от палубы (пола) или ярус от яруса. Таким образом, из четырех соседних клеток получаются конские стойла, площадью $6\frac{1}{2} \times 2\frac{3}{4}$ фут. ($2 \times 0,8$ метра). При перевозке людей на каждый ряд горизонтальных брусьев укладываются доски, образующие нары; при перевозке лошадей доски эти частью убираются, частью закладываются спереди и сзади стойл. Сами стойла остаются на месте. При дальних перевозках, вместо нар, устраиваются койки. Все оборудование делается из строганного леса, который легче дезинфицируется. Следует обращать внимание на прочность стойл, памятуя, что лошади на качке все время на них упираются. Во время англо-бурской войны на английском транспорте „Репидан“ на сильной качке стойла не выдержали натиска лошадей, при чем из 415 лошадей погибла 191. Лошадей надо ставить поперек, головами внутрь; в таком положении бортовая качка оказывает на них меньше влияния, тогда как килевая вовсе не заметна. Кроме того, при такой расстановке получается экономия в месте. Необходимы также устройства для промывания лошадиных стойл водою и надежная вентиляция. Высота палубы при перевозке лошадей должна быть не менее 7 фут. (2 метра).

Нормы площади—для людей, лошадей и снабжения на основании черноморского опыта (в минувшую войну).

На 8 чел. или 3 лошадей требуется	80 кв. фут. = 7,4 кв. м	палубы.
„ вещевую двуколку	„ 35 кв. фут. = 3,2 кв. м	палубы. (+ 1 лошадь).
„ походную кухню	„ 35 кв. фут. = 3,2 кв. м	палубы. (+ 2 лошади).
„ патронную двуколку	„ 55 кв. фут. = 5,1 кв. м	палубы. (+ 2 лошади).
„ хозяйственную двуколку полкового образца	„ 36 кв. фут. = 3,3 кв. м	палубы. (+ 2 лошади).
„ парную двуколку	„ 72 кв. фут. = 6,7 кв. м	палубы. (+ 2 лошади).

1) По Гельмерсену.

На 1 орудие с передком требуется 72 кв. фут. = 6,7 кв. м палубы.
 „ 2 хода зарядных ящиков требуется 72 кв. фут. = 6,7 кв. м палубы. } + 12 лошадей.

Расчет весов. Приблизительный вес вышеприведенных наименований таков:

Вес лошади	30—40 пуд.	= 0,5—0,6 тонны.
„ легкой пушки	62 „	= 1 тонна
„ одного хода зар. ящ.	30 „	= 0,5 „
„ 6'' тяж. гаубицы	150 „	= 2½ „
„ 4,2'' мортиры	130—140 „	= 2—2¼ тон.
„ автомобиля	около	2 тон.

На одного человека, кроме его собственного веса (5 пуд.), приходится 2 пуда (около 30 кило) груза.

В обозе продовольствие берется на 7 дней.

По германским данным средние нормы несколько выше. В ниже приводимой сводке веса даны, включая вещевое имущество, боевые и продовольственные запасы. Короткий переход—не более двух ночей, обыкновенный от 3 до 10 ночей и длинный—более 10 ночей. Нормы обыкновенного переходадв полтора раза более короткого.

	На одного человека	комсостава при коротком переходе—	3 тонны,	1 кв. м	площ. палубы.
"	"	"	"	"	"
"	"	"	длинном переходе—	6 тонн, 3,2 кв. м	площ. палубы.
"	"	"	не комсостава при коротком переходе—	1,5 тони, 1 кв. м	площ. палубы.
"	"	"	"	"	"
"	"	"	при длинном переходе—	3 тонны, 1,6 кв. м	площ. палубы.
"	одну лошадь	при длинном переходе—	4,5 тонны, 3,5 кв. м	площ. палубы.	"
"	"	при коротком переходе—	4,5 тонны, 3,5 кв. м	площ. палубы.	"
	На одну тяжелую упряжную лошадь.	{	при коротком перех. 5,5 тон., 4,5 кв. м	площ. палубы.	"
		{	" длинном перех. 5,5 тон., 4,5 кв. м	площ. палубы.	"

К ВОЙСКОВОЙ кладѣ относятся:

Провизия: хлеб печеный в мешках, мука и сухари в мешках, капуста в бочках, консервы в ящиках, соль в мешках.

Фураж: овес и ячмень в мешках, сено и солома прес-
сованные в тюках.

Снаряжение: патроны и снаряды в ящиках.

ГЛАВА III.

Отдельные моменты десантной операции.

Сосредоточение десанта к пунктам посадки.

В зависимости от численного состава экспедиционного отряда (корпуса, армии), местных условий, условий переброски (пути сообщения, их состояние и пропускная способность), в связи с условием времени, десантные войска сосредотачиваются по известному плану к одному или нескольким пунктам посадки. Туда же, также по плану, стягиваются к определенному моменту соответствующие транспортные средства.

Сама посадка, осуществляемая под руководством морского командования, производится согласно расписания посадки, составленного совместно морским и сухопутным командованием. Расписание составляется так, что каждому отдельному транспорту назначаются определенные части войск и определенный же груз. При этом указывается очередь загрузки транспортов и порядок погрузки на них людей, конского состава и разных грузов.

В целях соблюдения тайны желательно, чтобы как войска, так и транспортные средства, сосредоточивались в данном порту строго своевременно и пребывали в нем ровно столько времени, сколько это требуется на самую посадку, потому что скопление большого количества войск и судов в одном пункте даст определенные указания разведке противника (агентурной и воздушной) о том, что готовится десант. Следует отметить, что в виду большой зависимости десантной операции от погоды, которая иногда бывает капризна, может статься, что вышеприведенное пожелание провести и не удастся—войска подойдут во время, но погода задержит их посадку (или выход в море транспортов, принявших на себя десант). В этих случаях чрезвычайно важно занять внимание людей и употребить все свободное время на практическое ознакомление их с морской стороной операции, с судами, плавучими и погрузочными средствами. Нельзя упускать из виду, что праздность и неведение о том, что им в сущности предстоит совершить и «как» совершить, убьет настроение самых хороших и испытанных войск. Если перемена погоды к худшему обозначится до прибытия войск в порт назначения сухим путем (по железной дороге или походным порядком), при чем будет видно, что посадка откладывается на сравнительно долгий срок, лучше задержать эшелоны в пути, чем допускать преждевременное прибытие их к местам посадки.

Погрузка и посадка. Скорее и удобнее всего десант и относящиеся к нему грузы грузятся с пристани. По немецким данным пехотную дивизию со всем снаряжением можно погрузить на 12 транспортов, одновременно подошедших к пристани, в 10 часов.

Если погрузка происходит на рейде, то времени требуется гораздо больше, при чем установить вперед сроки невозможно, так как операция погрузки будет зависеть от ряда данных: расстояния от берега до транспортов, состояния моря, перевозочных средств и пр.

При погрузках употребляются так называемые «сходни» (2—3 сколоченных вместе доски с набитыми на них сверху поперечными брусками), по которым войска входят на пароход. С одной или с обеих сторон сходни устраиваются «поручни» (перилы). На их прочность должно быть обращено особое внимание, потому что непривычные к морской жизни люди инстинктивно опираются на них особенно сильно. Движение по сходням должно быть равномерное во избежание излишнего скопления людей и заторов. Для обратного движения (с парохода на пристань, баржу, лихтер) должна быть поставлена отдельная сходня. Как при посадке, так и при выгрузке пехотинцы должны отмыкать штыки; кавалеристам в обоих случаях и во время пребывания на судне рекомендуется снимать шпоры.

Для погрузки разного рода тяжестей—орудий, повозок и проч. употребляются так называемые «стропы». Строп представляет собою кусок $1\frac{1}{2}$ —3" троса ¹⁾, концы которого соединены. Такой строп в виде петли или иным способом (например, при подъеме бочек) надевается на предмет, который надо погрузить или выгрузить. В отношении количества стропов, заранееготавливаемых на каждый пароход, практика выработала следующие нормы: для орудий, зарядных ящиков и двуколок примерно—4, для колесных повозок—4, для лошадей (специальных стропов, см. приложение 8)—6 и 2 подъемных клетки. Вообще стропов желательно иметь побольше, дабы в то время, как грузится, например, одна двуколка, другую можно было приготовить к подъему, надев на нее свободный строп.

Погрузка лошадей и скота ²⁾. Если погрузка на транспорты происходит у пристаней, лошади грузятся по очень длинным, пологим сходням-коридорам с высокими закрытыми стенками, по которым лошади спокойно поднимаются на палубу. При погрузке с барж удобнее и безопаснее грузить их в особых ящиках.

¹⁾ Трос,—вообще,—веревка, канат.

²⁾ «Морская практика» П. В. Гельмерсена. Изд. 1924 г., стр. 290—291.

Ящики делаются обычно из дерева и обиваются для прочности железными полосами. Каждый ящик имеет 2 дверцы, снабженные надежными задвижками. (Бывают также и железные ящики). Внутри ящик обивается подушками и выкладывается соломой, чтобы предохранить лошадь от ударов о его стенки при толчках. Под дно ящика подкладываются маты для смягчения ударов при выгрузке на палубу.

Скорость погрузки в ящиках с лихтеров при перевозке германской кавалерии на пароходе „Алезия“ после Китайской кампании из Таку в Бремерсгафен достигала, даже в дурную погоду, 400 лошадей в 12 часов. Наша транспортная бригада (при операции у Ризе) достигла скорости 2 минуты на лошадь—стрелу.

Кроме указанных выше способов, при погрузке лошадей и скота употребляются также специальные стропы. Изображение такого стропа дано в приложении. Сооружается строп следующим образом: берут два слоя парусины № 1 такой длины, чтобы они могли на $\frac{3}{4}$ обхватить окружность живота лошади. Парусина обшивается 3-х дюймовым тросом. Шкерт «А» служит для того, чтобы стянуть стропы R и L. К тросу пришивают две длинные полосы B₁ и B₂ (двойной парусины), в конце которых делаются люверсы ¹⁾. Они должны быть такой длины, чтобы обхватывать лошадь спереди и сзади. К поясу они притягиваются помощью кончиков ²⁾ C и C₂.

В середине кушака пришита полоска Д, которая продевается между передними ногами и надевается на шею лошади. Поднимают лошадь следующим образом: продевают полоску Д между передними ногами и надевают на голову. Затем надевается на живот пояс и крепится концом А. Полосу B₂ берут кругом груди и крепят концом C₂; полосу B₁ обносят сзади и крепят концом C₁. Завязывают лошади глаза или надевают на голову мешок, заводят за строп как подъемного гордения и быстро поднимают. Место в трюме транспорта, куда грузятся лошади, а также края люков, через которые они опускаются, укладываются для смягчения ударов матами. Когда лошадь встанет на палубу, сначала отвязывают нагрудник и подхвостник, затем снимают со шкентеля ³⁾ один конец стропа и быстро вытягивают его из под брюха лошади. Затем снимают глазную повязку. Если нельзя грузить лошадей по сходням, надо предпочесть погрузку в ящиках, потому что пояса (стропы) всегда вредно отзываются на лошади, сдавливая ей живот. Бывали даже случаи поломки ребер. Кроме того, лошадь в поясе сильно бьется, когда ее

¹⁾ Люверс—отверстие в парусине, обделанное медью.

²⁾ Кончик—кусочек веревки.

³⁾ Веревка для подъема тяжестей.

поднимают на воздух. В иных случаях она даже опрокидывается. На качке ее трудно уберечь от ударов о борт судна. Если строп сильно затянется, лошадь может задохнуться.

Преимущество стропов заключается в большой скорости погрузки.

Когда лошади погружены, конюха и ездовые располагаются при них.

Рогатый скот иногда поднимают за рога, что, конечно, мучительно для животных. Лучше всего применять для этой цели лошадиный строп, у которого, в виду того, что скот спокойнее при погрузке и не так бьется, можно не делать полос B₁ и B₂.

Погрузка разных грузов. Как грузить различные предметы снаряжения, зависит от их веса, размеров и от подъемной силы погрузочных средств транспорта. Поэтому никаких общих указаний вперед дать нельзя.

Все передки, зарядные и патронные ящики, лафеты и повозки грузят, по возможности ¹⁾, с полной укладкой, не снимая колес с осей.

Легкие пушки грузятся целиком, гаубицы делятся на две части: тело орудия и лафет.

По погрузке орудия и повозки крепко привязываются к палубе.

Боевые припасы грузятся в наиболее безопасные в пожарном отношении помещения; при них ставятся часовые.

Лошади грузятся сначала в верхний, а затем в нижний трюм, дабы не закрывать нижние люки и не прекращать доступ свежего воздуха. Палубы трюмов для лошадей покрывают настилкой из досок, угольного мусора или торфа.

Переход морем.

Переходу морем, руководство которым вверяется морскому командованию, предшествует ряд мер по обеспечению десанта со стороны противника.

Прежде всего производится тщательная разведка района моря, лежащего на пути следования десанта. Разведка выполняется как средствами воздушного флота (аэропланы и дирижабли), так и судами, в частности подводными лодками, посылаемыми на определенные позиции в море и к неприятельским портам.

Помимо разведки устанавливается как морской, так и воздушный дозор, цель которого—не допустить внезапного подхода неприятельского флота к пунктам сосредоточения транспортов с десантными эшелонами.

¹⁾ Насколько позволяет подъемная сила погрузочных средств транспорта.

Вспомогательные средства высадки—плашкоуты, баржи, понтоны рекомендуется сосредоточивать и направлять к пунктам высадки отдельно от десанта, дабы не стеснять его движений при выходе в море.

Моменты подхода транспортов с войсками и плавучих средств к особо назначенным пунктам—«рандеву», вблизи мест высадки согласуются по времени.

Для охраны десанта на походе в море привлекаются, кроме главных сил, все средства, которыми флот располагает.

Под охраной понимается непосредственная защита частью флота транспортной флотилии или ее части от мелких посягательств со стороны противника; под обеспечением—совокупность мер, принимаемых своим флотом в целях ограждения десанта от атаки на него главных сил противника.

Организация охраны и обеспечения десанта в море строится на основании следующих положений.

А) Главные силы для охраны не привлекаются, и последняя возлагается на вспомогательные и сторожевые суда, при наличии поддержки в лице крейсеров и эскадренных миноносцев для отражения минных атак и нападений отдельных судов противника.

Б) Главные силы, предназначенные, как было сказано выше, для обеспечения десанта от нападения главных же или хотя бы больших сил противника, располагают свои действия так, чтобы обеспечив себе быстроту сосредоточения, быть в состоянии принять бой с главными силами противника и отвлечь его от направления движения десанта.

Сопровождение флотом отрядов транспортов с войсками никогда не применяется, потому что в таком положении боевые суда, связанные транспортами, фактически не смогут ни охранить транспорты, ни сразиться с врагом; вместо маневрирования получится полная сумятица, и бой может превратиться для стороны, охраняющей транспорты, в полное поражение.

Одним из действительных средств обеспечения десанта является блокада неприятельского флота в его базах. В некоторых случаях (например, японцы под Порт-Артуром в 1904 году, англичане на Бельгийском побережье в минувшую войну и американцы у Сант-Яго в войну с Испанией в 1898 г.) более сильный флот стремится закупорить противника в его базе путем затопления на выходах из нее нагруженных камнями судов и пароходов. Такие заградительные операции применимы, конечно, не всегда, ввиду большой их зависимости от условий места—глубины, числа и характера выходов, и иных трудностей выполнения и подготовки. Однако, так как цель таких попыток весьма заман-

чива, ибо, в случае успеха, результат получается полный, можно думать, что они будут применяться и впредь.

Весьма большое значение в деле обеспечения десанта имеют подводные лодки. Во-первых, они являются прекрасным разведывательным средством, действующим скрытно, и в то же время с весьма полным результатом, во-вторых, будучи толково распределены в определенных местах (на позиции) в море и у выходов из неприятельских портов, они, при известных условиях, могут нанести существенный ущерб неприятельскому флоту как при его выходе из баз, так и при движении в море. Кроме того, подводные лодки имеют всегда большое моральное значение.

Отмеченные выше свойства подводных лодок не следует, однако, переоценивать, помня, что их усилия могут быть весьма ослаблены и даже сведены на нет как неблагоприятными условиями места и погоды, так и мощными средствами борьбы с ними в виде неприятельской авиации, специальных позиционных средств—сетей, мин и гидрофонов¹⁾ и специально же оборудованных для охоты за ними судов.

Непосредственная охрана десанта и организация его движения в море основывается на некоторых принципах, обусловливаемых опытом и техническими свойствами как флота, так и стихии (моря).

Если десант велик, и транспортов, следовательно, много, они сводятся в группы. Эти группы располагаются в походном порядке так, чтобы он не был длинен. Каждая группа подчиняется отдельному начальнику (начальник группы или отряда). В некоторых случаях группы следуют раздельно, при условии общей согласованности движений всех групп.

Охрана от подводных лодок осуществляется помощью не только сторожевых судов, но и вообще мелких судов, например, буксиров, вооруженных пушками и противолодочными бомбами.

На судах охраны и самих транспортах организуется планомерное наблюдение за морем, а на случай атаки лодки имеется особая инструкция, точно предусматривающая маневрирование и образ действий транспортов.

При движении в море впереди колонн транспортов следует авангард, составленный из боевых судов, выделенных для их охраны. В некоторых случаях такая головная часть дополняется выдвижением в сторону вероятного появления противника бокового авангарда.

Ночью охрана отделяется от транспортов, которые следуют самостоятельно по заданному им курсу. Утром, в особо назначенном пункте—«рандеву», охрана соединяется с транспортами, и прежний походный порядок восстанавливается.

¹⁾ Слуховые приборы, обнаруживающие приближение подводной лодки.

При подходе к неприятельскому берегу вперед выдвигаются части десантного отряда, задача коих—оборудование мест высадки, и транспорты с войсками, высаживающимися в первую очередь. Остальные транспорты, держась потрядно, подходят в порядке очереди и, когда надо, приступают к высадке.

Ввиду чрезвычайно серьезного значения, которое следует признать за авиацией, такой образ действий должен быть признан единственно правильным, потому что бесцельное пребывание ожидающих очереди транспортов вблизи берега, т.-е. в зоне непосредственного влияния авиосил противника, может повести к излишним потерям и беспорядку.

Высадка, подготовленная как в тактическом, так и в морском отношении, должна производиться с наивозможной быстротой и в порядке. Быстрота же действий и порядок их в значительной степени зависят от войсковых начальников и самих войск, от выдержки и личной подготовки первых, от дисциплины и то-же подготовки вторых.

Водоотливные, противопожарные и спасательные средства судов. Идя в море, следует твердо усвоить, что мгновенная или очень быстрая, исчисляемая минутами, гибель судна случается довольно редко. В таких случаях, само собой разумеется, говорить не о чем—никакие расписания и никакие усилия и самообладание гибнущих людей ни к чему не приведут: все происходит неотвратимо быстро, и результат катастрофы, не поддающийся какому-либо предварительному учету, выявляется уже потом, когда сама катастрофа закончилась. В большинстве же случаев каждое судно, обладающее в общем значительной плавучестью, тонет не сразу, а постепенно, погружаясь в воду различно: то более или менее прямо, то под известным углом (креном) на нос, на корму, на тот или другой борт. При получении судном подводной пробоины и заполнении его корпуса водою, усилия личного состава проявляются в трех отдельных направлениях: в борьбе с прибывающей водою путем откачивания ее помощью т. наз. водоотливных средств, в уменьшении количества поступающей извне воды путем временной заделки или закрытия пробоины (пластырь), в выравнивании крена путем перераспределения воды в отдельных отсеках судна. Спуск шлюпок и посадка на них людей есть последний и решительный акт, к которому прибегают не сразу, а тогда, когда все попытки удержать судно на плаву исчерпаны, и гибель его несомненна.

а) **Водоотливные средства.** В предвидении возможного несчастья в море (аварии) от удара о подводное препятствие (подводный камень, мель) или от повреждения

от мины заграждения или торпеды, все суда делятся, в целях непотопляемости, вдоль и поперек по вертикали, непроницаемыми для воды перегородками (переборками) на отдельные части (отсеки); для откачивания влившейся извне в отсек воды и для перекачивания ее из одного отсека в другой для выравнивания крена, отсеки снабжаются так называемыми «водоотливными средствами»—помпами турбинными, электрическими насосами и помпами паровыми.

В водонепроницаемых переборках для удобства сообщения между отсеками прорезаются двери, которые по желанию могут быть герметически закрыты.

В дополнение к системе водонепроницаемых переборок все военные и некоторые коммерческие суда имеют двойное дно и двойной борт, разделенные на клетки, чем также умеряются последствия подводного повреждения.

Для того, чтобы судно во всякую минуту могло использовать свои отливные средства и обеспечить себе непотопляемость, на всех судах военных и коммерческих составляется расписание команды по водяной тревоге. По этой тревоге команда разбегается по заранее назначенным для каждого местам для закрывания водонепроницаемых дверей, горловин (отверстия в палубе в угольные ямы и иные помещения), для изготовления к действию турбин и помп, для подготовки к спуску шлюпок и заводки пластыря. Пластырь служит для временной заделки пробоины и представляет собой квадратный плат, сшитый из двух слоев толстой парусины и тканного мата.

б) **Противопожарные средства корабля.** Для тушения пожара, а также для скачивания палуб и мытья судна, служит пожарная система, состоящая из одной главной трубы, идущей вдоль всего судна под нижней палубой и имеющей много отростков, выведенных во все палубы и иные помещения. Отростки оканчиваются рожками, к которым присоединяются шланги с наконечниками (пипками). В пожарную систему качают воду паровые пожарные насосы. Пожар в угольных ямах (от самовозгорания угля) тушится паром, который пускается в них из котлов через особые трубы, проведенные в ямы.

Кроме пожарной системы, для тушения пожара по палубам распределяются в большом числе патентованные огнетушители.

Для борьбы с пожарами на каждом корабле имеется пожарное расписание, по которому личный состав разбегается по местам по пожарной тревоге.

Войска десантные и, вообще, перевозимые на судах, прежде всего в целях сохранения порядка и дисциплины в случае несчастья, а затем и в интересах собственного благополучия, обязаны относиться вполне сознательно ко

всему тому, что именно надлежит им делать при возникновении на судне пожара или при получении им подводной пробоины, потому что только сознательность и спокойствие могут предотвратить, а в некоторых случаях—замедлить гибель судна и создать необходимое условие для спасения находящихся на нем людей.

Спасательные средства судов. В дополнение к водоотливным средствам, все суда снабжаются на случай тяжелой аварии, влекущей за собой его гибель, спасательными средствами, которые состоят из шлюпок обыкновенных и спасательных (особо устроенных, имеющих воздушные ящики), обыкновенных спасательных буйков, плотиков, нагрудников и, наконец, коек (последние рассчитаны строго по числу людей, находящихся на судне).

Размещение людей по шлюпкам в случае аварии происходит согласно заранее составленному расписанию. Чтобы все возможности для спасения всего экипажа могли быть использованы, посадка должна протекать в полном порядке. Суeta, нервность и эгоистичное стремление непременно одним из первых покинуть тонущий корабль неизбежно влекут за собой увечья и даже гибель многих людей, которые, будь на корабле порядок, благополучно сели бы на предназначенные им шлюпки. Особенно опасно вмешательство в распоряжения командного и рядового состава корабля со стороны пассажиров или перевозимых на судне войск. Командиры последних должны прилагать все усилия к сохранению красноармейцами порядка и дисциплины, подавая им личный пример полной выдержки и спокойствия во все время пока происходит спуск шлюпок на воду и посадка на них. Люди, находящиеся на палубе, не принимающие участия в работе по изготовлению шлюпок и спасательных плотов и по спуску их на воду, не должны мешать судовому экипажу ни какими-либо действиями, ни просто скоплением там, где это затрудняет работу. Всякое вмешательство, выкрики, суeta, могущие мгновенно перейти в панику, должны пресекаться немедленно самыми решительными мерами.

Пробковый нагрудник надо надевать умеючи, потому что иначе он может сползти и опрокинуть человека в воде вверх ногами. Во избежание этого, завязки на плечах следует подтягивать как можно выше, чтобы вырезы для рук пришлись плотно под мышками. Поясные завязки надо связывать между рядами пробок на животе. Надлежит помнить, что нагрудник удерживает свободно на воде, кроме надевшего его, еще одного человека.

Спасательный пробковый круг удерживает свободно двух человек, если они держатся снаружи за окаймляющую круг веревку. Надеть на себя круг плавающему в воде проще всего так: держа кисти обеих рук

вместе, ударить ими сильно по краю круга, чтобы он встал в воде вертикально; тогда в него легко влезть, надевая круг через голову. В круге удобно держаться, раздвинув локти и упираясь последними в края.

Обучение пользованием нагрудниками и кругами должно входить в цикл обязательных упражнений десантных войск.

Спасательный плот представляет собой большой пробковый круг (или овал), обшитый прокрашенной парусиной, к которому снизу подвешивается деревянная решетка. Такой круг удерживает, в зависимости от размеров, 10—20 человек. Влезающие в него с воды люди становятся в нем ногами на решетку.

Койки. Койками называются те постельные приспособления, в которых спят на судах матросы. Койки состоят из прямоугольного куска толстой парусины, в который вкладываются: подушка, одеяло, простыни и пробковый матрац. На день койка свертывается особым образом в цилиндрической формы пакет. Находящийся в койке пробковый матрац придает ей плавучесть, способную свободно удерживать на воде человека.

Подготовка высадки.

Тактическая подготовка. Подготовка высадки выражается, прежде всего, в разведке. В современных условиях разведка выполняется, главным образом, авиацией, производящей фотограмметрическую съемку местности. В дополнение к воздушной разведке, разведка производится так же надводными и подводными судами. Для введения неприятеля в заблуждение, разведка производится не только в местах, намеченных для высадки, но и в ряде других пунктов. Разведка надводных судов, главным образом мелких, соединяется с промером для определения рельефа дна и грунта. В случаях, тому благоприятствующих, разведка может выразиться, кроме того, и в высадке на берег небольших разведывательных партий из морских команд ¹⁾ для непосредственного обследования данного пункта и близлежащей местности.

Вторым, в общем случае, актом подготовки высадки является борьба авиации за господство в воздухе. До достижения перевеса в воздухе над достаточно мощной и активной авиацией противника высадка десанта должна быть признана операцией не только крайне рискованной, но даже вовсе невыполнимой.

¹⁾ В разведывательные партии полезно включать топографов, для поверхностной, хотя бы, съемки местности и зарисовывания кроки. Следует вполне учитывать возможность высадки разведывательных и подрывных партий с гидроаэропланов у берега и с аэропланов на суше.

В зависимости от обстановки, одновременно или вслед за окончанием воздушных боев, выполняется третья часть подготовки—уничтожение флотом батарей и прочих оборонительных сооружений противника.

Бомбардировка производится по плану, строго согласованному с действиями высаживающихся войск. Помимо демонтажа постоянных батарей противника, флот ведет борьбу с его подвижными батареями (что наиболее трудно), обстреливает его окопы и ближний тыл с укрывающимися в складках местности резервами.

Главная атака сопровождается демонстративной бомбардировкой других пунктов, где высадка не предполагается, соединяемой с демонстративным же маневрированием в виду берега частей флота и транспортов.

Высадка. При производстве высадки выполняется следующее.

Части флота, выделенные для бомбардирования и ведения боя с батареями противника, занимают позиции. В отдельных случаях обстановки суда становятся на якорь или на шпринг¹⁾ (например, «Куин Елизабет» под Дарланеллами и наш линкор «Слава» в бою у Кеммерна).

Мелкие суда, задача коих—непосредственная поддержка высадки на берег передовых частей, подходят возможно ближе к берегу, действуя по окопам и войскам противника, находящимся в сфере их наблюдения. Первыми высаживаются десантные отряды, составленные преимущественно из морских команд. Их высадка производится, главным образом, на судовых шлюпках.

Шлюпки подводятся возможно ближе к берегу на буксире вооруженных мелких судов. По отдаче буксиров, шлюпки подтаскиваются прыгнувшими в воду людьми. Во избежание промедления огонь открывает только часть стрелков. Затем происходит стремительное движение вперед с целью оттеснить противника возможно дальше от береговой черты. В эти критические минуты быстрота—это все, потому что малейшее противодействие противника может повести к замешательству в высаживающихся войсках и сорвать их порыв.

Одновременно с этим происходит посадка первых партий десанта с транспортов на мелкосидящие суда, могущие подходить к берегу вплотную или спускать людей вброд в непосредственной близости от береговой черты.

Когда первые части войск пойдут к берегу, большие корабли открывают заградительный огонь, относя его на некоторое расстояние от береговой черты с целью поддер-

жать свои войска и не дать противнику выдвинуть резервы. Заградительный огонь ведется по дорогам, мостам, переправам, по местам скопления неприятельских войск и обнаруженным полевым и подвижным (тяжелым) батареям. По целям, укрытым в складках местности, ведется перекидной огонь, корректируемый аэропланами.

В виду огромных достижений авиационной техники, в будущих боях следует учитывать деятельное участие неприятельских самолетов. Весьма вероятен случай, что сторона, отражающая десант, применит в эту фазу боя свои бомбовозы и боевики даже после того, как авиация атакующего приобретет перевес в воздухе¹⁾.

Так как наиболее действительным средством против воздушной атаки является воздушная же контр-атака, самолеты стороны, высаживающей десант, должны проявить в этот момент полную решительность и самоотвержение.

На этот случай флот, поддерживающий высадку, должен быть готов к отражению воздушной атаки противника, имея разработанную организацию стрельбы по воздушным целям.

Воздушная атака обороняющегося, веденная решительно, несомненно будет заключать в себе не только удар по войскам, высадившимся на берег, но и по приблизившимся к нему транспортам. Последним, в этом случае, придется удалиться от берега, расходясь по разным направлениям.

Во всяком случае воздушная атака самолетов противника при начавшейся высадке заставит ее прервать, что поставит в затруднительное положение уже высадившиеся, но не получающие подкрепления части.

Этот момент боя чрезвычайно серьезен во всех отношениях, не исключая морального действия на войска. Командиры частей должны быть еще заранее подготовлены к должному восприятию впечатлений, связанных со всякими случайностями, возможными в этот период, вплоть до возникновения в рядах войск паники, которая должна быть пресечена немедленно, потому что иначе она поведет к полной катастрофе.

Если высадка передовых частей произойдет гладко, и будет определенно видно, что можно начать высадку главных сил, к берегу направляются средства для постройки пристаней,—плашкоуты, баржи и проч., а войсковые транспорты занимают назначенные по диспозиции места. В течение всего времени, пока происходит высадка, и до занятия и закрепления за собою позиций высадившимися и продвигавшимися достаточно вперед войсками, корабли остаются в готовности поддержать их своим огнем.

¹⁾ Тем более, что преобладание в воздухе есть нечто временное.

¹⁾ «Шпринг» — заводка якоря с кормы в дополнение к якорю с носа с целью стать на ветре и течении бортом к цели.

При возникновении такой надобности сухопутные начальники, обращающиеся за помощью к флоту, должны в каждом отдельном случае взвешивать реальные его возможности, т.-е. класть в основу своих расчетов и пожеланий сопоставление осадки кораблей с глубинами района, где им придется маневрировать, знать дальность орудий судов, учитывать топографические условия местности и, исходя из сего и наличия корректировочных средств, практическую возможность для настильных морских пушек вести перекидную стрельбу по невидимой цели.

В связи с приведенными выше соображениями следует считать полезным снабжать штабы войсковых соединений морскими картами прибрежных зон высадки. На таких картах в целях ясности должны быть отмечены пространства, где маневрирование судов невозможно, и приведены все необходимые данные по вопросу о перекидной стрельбе по берегу.

Готовясь к высадке, надо учитывать возможность применения противником газов, дымовых завес, фугасов и подводных препятствий в виде затопленных проволочных заграждений, сетей и засек.

Опыт Дарданельской операции рекомендует высаживаться на берег в рассредоточенном порядке по фронту и в глубину для достижения взаимной огневой связи и уменьшения потерь от огня противника. Быстрота высадки и рассредоточенный порядок достигается применением небольших шлюпок, поднимающих 6—7 стрелков. Для передовых частей чрезвычайно важно по высадке на берег возможно скорее закрепиться. Из примера высадки англичан в пункте „V“ мы видели, каково значение имело, например, такое незначительное прикрытие, как песчаная дюна высотой всего в 4 фута, за которой стойкие стрелки сумели продержаться.

По примеру транспорта «Ривер Кляйд» можно ожидать, что применение таких плавучих пулеметных батарей, поддерживающих высаживающиеся части вплотную у самого берега с обстрелом почти в упор идущего в контр-атаку противника, должно дать положительные результаты в будущем.

В равной мере действительную поддержку десантному отряду могут оказать буксиры и паровые катера, вооруженные мелкими 37—47 мм пушками. На этих судах надо иметь головные и поясные прикрытия для защиты прислуги от пуль.

Следует приучать войска не бояться воды, потому что всегда возможно положение, когда им придется высаживаться со шлюпок прямо в воду. Надо считаться с тем, что в этом случае стрелков может поразить новизна ощущений

и замедлить немедленное движение вперед, вызвав среди них некоторое замешательство. Передовые части желательно высаживать сравнительно налегке (с облегченным снаряжением, без ранцев), стремясь достигнуть максимума свободы и быстроты в их движениях.

Отметим еще раз, что предварительная разведка, собственно, берега и ближайшей к нему водной зоны (в смысле определения глубин, рельефа дна и грунта) чрезвычайно важна. В этом направлении не излишни никакие усилия, никакая точность и детализация, особенно имея в виду возможность высадки в туман или ночью.

Для охраны места высадки от атак неприятельских миноносцев, подводных лодок и авиации, а равно для отражения отдельных попыток противника произвести нападение на десантные суда, организуется охранная служба, судовая и воздушная, и применяются позиционные средства защиты: ставятся мины заграждения и противолодочные сети, заводятся боны и проч. Охранные суда поддерживаются большими судами, выделяемыми флотом.

Высадка десанта и выгрузка десантного снабжения принадлежит к наиболее трудным работам, встречающимся в морской практике.

Установить заранее какие-нибудь нормы скорости выгрузки немыслимо, так как это зависит от условий погоды. Нормы, установленные в штиль, т.-е. при совершенно тихой водной поверхности, во много раз увеличиваются при зыби; в свежую погоду выгрузка становится невозможной.

Естественно, что чрезвычайно неудачным будет то положение, при котором погода, благоприятствовавшая переходу транспортов от базы к месту высадки, изменится как раз с прибытием их по назначению. Пребывание транспортного флота в виду берега зря¹⁾ во всех отношениях недопустимо. С одной стороны, это дает лишний шанс подлодкам и авиации противника и обнаруживает, где именно десант предполагено высажить, с другой,—без нужды нервнует войска и подрывает их моральное состояние.

Во время Дарданельской операции союзники базировались на бухту Мудрос (на острове Лемнос), которая отстояла от мест высадки настолько же, насколько Ревель отстоит от Гельсингфорса—всего 45 миль. Однако, и это расстояние оказалось слишком большим, и база была перенесена на остров Имброс, удаленный всего лишь на 10—12 миль от мест высадки. И несмотря на это, казалось бы, исключительно благоприятное условие, пришлось иметь при десанте, на случай перерыва сообщения из-за дурной погоды, летом двухнедельные, а зимой шестинедельные запасы провизии.

¹⁾ Случай подхода к берегу с целью демонстрации исключается.

Чрезвычайно много забот причинял вопрос о снабжении войск, оперировавших в жарком климате, в безводной местности, пресной водою. Вопрос, на каких именно судах предпочтительнее везти десант, решается различно в зависимости от обстановки, задач, возлагаемых на те или иные части, количества транспортных средств и т. д.

Средства высадки. Десантные перевозные средства и судовые шлюпки¹⁾. С точки зрения удобства высадки предпочтительнее небольшие мелкосидящие пароходы, могущие подходить возможно ближе к берегу. С точки зрения тактики весьма часто может быть выгодно получить на большом пароходе сразу большое количество войск, которые, однако, в большинстве случаев, не смогут сойти на берег непосредственно, а будут сначала перегружаться с парохода на баржи, понтоны, боты и шлюпки, что, конечно, удлинит процедуру высадки.

Примером переброски войск на больших транспортах служит десантная операция немцев на о. Эзель в 1917 году. Так как операция эта протекала почти в условиях мирного времени, весь переход от Либавы на Эзель прошел вполне благополучно так же, как и сама высадка, которая не встретила с нашей стороны помехи.

Во время десантных операций на Черном море привлекались небольшие плоскодонные мелкосидящие суда типа «Эльпидифор», прямым назначением которых была перевозка зерна от пристаней портов Азовского моря, весьма мелкого у берега, на морские пароходы.

Их водоизмещение 500—1200 тонн, грузоподъемность 60—80 тысяч пудов, среднее углубление—6 фут. На небольшие расстояния такие суда принимали по 1.000 человек. «Эльпидифоры» подходили к берегу почти вплотную, и войска сходили с них или в воду или даже прямо по сходням на берег. Кроме «Эльпидифоров», на Черном море хорошими средствами выгрузки служили плоскодонные мелкосидящие морские баржи, называемые обычно самоходами или «болиндерами» (по типу двигателя). При условии 8 часового плавания эти баржи могли перевозить: 1.000 человек и кухни при осадке 5 фут, или 6 орудий, 6 передков, 12 зарядных ящиков, телефонную повозку, кухню, прислугу и 60 лошадей при осадке в 4½ фута, или 75 лошадей в трюме, тоже при осадке в 4½ фута (если бы верхняя железная палуба была застлана досками, количество лошадей могло бы быть доведено до 120); или 45 двуколки, или 25 телег, 65 лошадей и 400 человек при осадке в 4½ фут. На переходе люди находились в трюме и были защищены

¹⁾ Изложено по Гельмерсену.

от ружейного и шрапнельного огня. Капитан и рулевой находились в стальной рубке на корме.

До войны имелся особый тип плоскодонных, прямоугольных десантных ботов без двигателя. В тихую погоду три таких бота буксировались одним паровым катером. Каждый бот при осадке в 2½ фута может взять 60 человек или 10 человек и 10 лошадей, или одно орудие, один зарядный ящик, один передок и всю прислугу, или две телеги, или две двуколки, или 3 кухни с полной кладью¹⁾.

Если нельзя подойти к берегу вплотную, то приходится перегружать войска и их снаряжение на шлюпки, десантные боты, самоходы и т. п. Перевозочные средства (боты, баржи, шлюпки) устанавливаются у борта транспорта в известном порядке. Фалиня (веревки, на которых шлюпки буксируются) заводятся заранее и вяжутся так, как показано в приложении 8.

Лошади на ботах ставятся поперек, головами внутрь.

Для выгрузки лошадей на барказах устривается платформа из досок с крепкими поручнями (перилами); барказы на расстоянии 8 фут связываются между собою крепкими бревнами, на которые настилается платформа. По английским данным при размерах 32 фута×30 футов, на такой платформе ухаживаются: 100 человек, или 20 лошадей и всадников, или 4 орудия с лафетами, или 4 повозки. При размерах платформы 28 фут×28 фута, уложенной на катерах, на ней может поместиться 80 человек, или 12 лошадей и всадников, или 3 орудия с лафетами.

Судовые шлюпки, служащие для сообщения корабля с берегом, и буксировки гребных шлюпок применяются и при десанте. Судовые шлюпки подразделяются на: а) паровые (паровые катера), б) моторные (моторные катера) и в) гребные (имеющие приспособления для передвижения под парусами). Паровые и моторные катера представляют собой небольшие суда с металлическим, обычно, корпусом, с паровым или моторным двигателем, дающим скорость до 10—12 миль в час. В военное время эти суда могут нести службу ближнего дозора и охраны рейда. Они же, как сказано выше, применяются для высадки войск при десантной операции. Для этих целей они вооружаются мелкими орудиями, пулеметами и иногда малыми прожекторами и малыми же радиостанциями. Гребные шлюпки бывают разных типов и назначения. В снабжение боевых судов Красного военного флота входят:

¹⁾ При операции у Дарданелл англичане применяли десантные понтоны длиной в 200 метров, которые располагались между двумя мониторами. Были там также самоходные шаланды, передвигавшиеся самостоятельно под конвоем боевых кораблей. Всего самоходных шаланд имелось 2—3 типа, при чем шаланды малого размера поднимались транспортом.

Барказы и полубарказы — 14-22-х весельные шлюпки, служащие для перевоза большого числа команды и тяжелых грузов. Вес: 22-20 весельных — 269 пуд.; 18 вес. — 220 пуд.; 16 вес. — 189 пуд.

Катера бывают рабочие — (10-16 весельные) и легкие (10-14 в.) и служат для посылок и разных судовых надобностей. Вес: 16 вес. — 102 п., 14 вес. — 82 пуд., 12 вес. — 60 пуд. и 10 вес. — 56 пуд.

Вельботы — 4, 5, 6 и 8-весельные легкие, быстроходные шлюпки с острыми обводами (образованиями) носа и кормы. Некоторые вельботы, называемые спасательными, снабжаются, в целях их непотопляемости, воздушными ящиками. Вес: 6 вес. — 25-19 пуд.; 4 вес. — 15 пуд.

Ялы 4 и 6-ти весельные («четверки» и «шестерки») — наиболее употребительный род шлюпок, как для посылок, так и для разных работ и судовых надобностей. Весьма мореходны. Вес: 6 вес. — 34 пуд., 4 вес. — 19 пуд.

Военные корабли снабжаются шлюпками по особому расчету по числу команды.

Число шлюпок на коммерческих судах устанавливается в зависимости от их полной вместимости.

Грузоподъемность шлюпок в тихую погоду. Для тяжелых рабочих шлюпок (барказы и полубарказы) по 5 человек на весло, считая вес человека — 5 пудов или 80 килограмм.

Для легких катеров — по 5 человек на банку (скамью). Для восьмерок и шестерок не более 1 тонны (62 пуда), т. е., иначе говоря, 12 человек.

Некоторые сведения из морской практики, которые необходимо знать командирам экспедиционных войск. Во время десантной операции, главным образом при погрузке и высадке, десантные войска, состоя на полном попечении флота, обслуживаются им в полной мере. Однако, так как, особенно при высадке, время подчас измеряется минутами, чрезвычайно важно, чтобы каждое действие, каждый простой или сложный маневр проходил гладко, в полном порядке и возможно быстро. Всегда может случиться, что недостаток, убыль или, наконец, случайное отсутствие в данный момент, в данном месте моряков поставит командира сухопутной части и его красноармейцев лицом к лицу с каким-нибудь препятствием, для преодоления коего нужны некоторые определенные знания и навыки. При известном стечении обстоятельств пустяшный, сам по себе, факт вроде посадки шлюпки на мель, неумение как следует привязать брошенный конец (веревку), незнание, как именно надо обвязать человека, работающего за бортом и т. п., может породить неправильный поступок, нежелательное промедле-

ние в том или ином действии или послужить причиной излишних потерь.

По нашему мнению десантные войска или хотя бы командиры и младший комсостав частей должны знать вполне отчетливо:

1) Семафор, дабы всегда иметь возможность передать на расстоянии то или иное сообщение, ту или иную свою просьбу.

2) Уметь правильно садиться и размещаться в шлюпках при движении под веслами и на буксире. Знать грузоподъемность шлюпок.

3) Знать (теоретически) правила приставания шлюпок к берегу на волне и прибое, приставания к борту судов и пристаням и отваливания от них в разных условиях погоды.

4) Знать способы снятия с мели севшей на нее шлюпки.

5) Уметь вязать несколько употребительнейших узлов, данных в таблице в приложении 8.

6) Уметь заводить стропы, употребляемые при погрузке и выгрузке войскового снаряжения и клади.

7) Уметь правильно закладывать гаки блоков за рымы, коуша и стропы (см. приложение 8).

Все эти немногие и несложные познания командиры частей, лица младшего комсостава и наиболее живые и расторопные красноармейцы могут усвоить крайне легко и просто путем распросов приходящих с ними в соприкосновение моряков и непосредственного знакомства на месте с такими нехитрыми предметами, как строп, блоки и т. п.

Можно сказать вполне уверенно, что труд, который при этом будет затрачен, окупится сторицей не только при первом боевом испытании, но и до того, при погрузке и выгрузке, когда хоть немного подготовленные красноармейцы чрезвычайно облегчат работу моряков, которых в большинстве случаев всегда будет ограниченное число, почему каждый вид помощи будет для них весьма ценен.

Установление связи между десантом, флотом и авиацией.

На организацию связи между морским и сухопутным командованием, между десантными войсками и транспортной флотилией и, в особенности, с кораблями, поддерживающими десант огнем, а также между различными частями самого десанта, как мы уже раз отмечали, должно быть обращено самое серьезное внимание.

Организация связи предусматривает: 1) развертывание на берегу сразу по высадке сигнальных постов морской службы наблюдения и связи и установку морской же радиостанции; 2) соединение десантных войск, по мере про-

движения вперед, телефонной проволокой с центральной станцией морской связи, коммутатор которой может соединить их с постом авиации и морской радиостанцией; 3) наличие морской радиостанции, устанавливающей радиосвязь с походными передвижными радиостанциями десанта и радиостанциями флота, десантных судов, базы и авиа-маток (суда, несущие на себе самолеты).

Помимо радио и телефона, связь между войсками и берегом должна быть налажена помощью семафора, световых сигналов, мотоциклистов, конных ординарцев и аэропланов.

Снабжение десантных частей средствами связи должно быть возможно более полным и совершенным.

Для отдельных случаев (моменты общей атаки, открытия или прекращения огня судами и пр.) должна быть разработана простая, удобопонятная и хорошо видимая сигнализация.

Для выполнения всего, что предусматривается организацией связи, в распоряжении начальника десантного отряда должен состоять отдельный отряд морской связи (десантное отделение морской службы наблюдения и связи).

В случае прочного закрепления десанта и продвижения его вперед возможна прокладка морского кабеля от центральной станции морской связи на плавучую базу десанта, в операционную базу флота и т. д. На этот случай в состав вспомогательных средств флота должен входить кабельный пароход.

Связь десанта с командованием морской авиации осуществляется по радио или по телефону через морскую центральную станцию. В отдельных случаях возможно употребление специальных аэропланов, так называемых самолетов командования и связи.

Пользование радиотелеграфом вообще должно быть ограничено и допускаться в случаях действительной надобности. Применение при десанте телеграфа (аппарата Юза), при удачном ходе операции и прочном утверждении десанта, вполне возможно.

Обеспечение десанта и его морских сообщений.

Задачи флота. Выше было указано, что задача по обеспечению десанта ложится на главные силы флота. Мы видели также, что, в период сосредоточения десантных войск и мобилизованных для их перевозки транспортных средств, флот ведет неослабное наблюдение за противником; находится в состоянии готовности отразить его атаку на свои базы и пункты сосредоточения десанта и обеспечивает последнему свободный и безопасный выход в море. Во время перехода десанта морем главные силы флота избирают на театре такое

положение, которое сохраняет им возможность быстрого сосредоточения в нужный момент в нужном пункте для отражения главных сил флота противника. Не связывая себя десантом и держась отдельно в известном от него удалении, главные силы одним присутствием своим в море связывают противника, который не может напасть на десант, не разбив их предварительно в бою.

В период высадки главные силы флота продолжают оперировать в соответствии с обстановкой так, чтобы привлечь все внимание противника на себя. Для этого им нет надобности предпринимать какие-либо действия непременно в районе высадки. В этот период чрезвычайное внимание обращается на самое тщательное наблюдение за неприятельским флотом, — его действиями, дислокацией. Для отвлечения его внимания в сторону от десанта и места его высадки предпринимаются разные операции демонстративного характера.

Время, предшествующее высадке, используется флотом для усиленного блокирования неприятельского флота в его базах посредством подводных лодок и для постановки мин как на направлениях к месту высадки, так и у выходов из неприятельских портов. В это же время воздушные силы предпринимает самостоятельные операции, бомбардируя флот противника в пунктах его сосредоточения.

С развитием десантом по высадке его на берег самостоятельной сухопутной операции, обеспечение его флотом выражается в защите морских путей сообщения (коммуникации) со снабжающими его базами. Для этого прежде всего принимаются меры по обеспечению этих путей и караванов транспортов от атак подводных лодок. Транспорты, обращающиеся между портами-базами и местом высадки, снабжаются военным конвоем¹⁾; в известных пунктах и районах ставятся минные заграждения и противолодочные сети; выходы из баз и подходы к месту высадки тщательно тралятся. В районах, прилегающих к месту высадки и базам, организуется усиленная дозорная и охранная служба судов и прибрежной авиации.

В период обратной посадки и эвакуации главные силы флота располагают свои действия так же, как и в периоды, предшествующий и сопровождающий высадку, т. е., держась соединенно, стараются связать собою главные силы противника и не допустить их нападения на десантные суда и атаки места, где происходит обратная посадка.

¹⁾ Опыт англо-американцев по конвоированию караванов коммерческих судов дает полное основание считать, что мера эта, неспособная, конечно, разрешить вопрос об обеспечении морской торговли, вполне действительна для защиты транспортов с десантом (или его грузами). Одним из примеров, подтверждающих правильность такого вывода, является факт переброски через Атлантический океан 700.000 американских войск с потерей всего 291 человека.

Вообще следует помнить, что главные силы флота не дробятся для выполнения второстепенных вспомогательных задач, связанных с обеспечением десантной операции,—они держатся соединенно, занимая на театре ту стратегическую позицию, которая, в связи с обстановкой может дать им возможность подойти своевременно для выполнения прямой их задачи,—отражения главных сил противника.

Задачи морских воздушных сил.

Морская авиация разделяется, как известно, на три отдельных вида:

- 1) авиацию прибрежную,
- 2) авиацию корабельную и
- 3) авиацию открытого моря.

Во время десантной операции, если масштаб ее сравнительно велик, работа воздушных сил моря отличается такой же напряженностью и интенсивностью, как и работа флота.

Прибрежная авиация, пока десант и его перевозочные средства сосредоточиваются и находятся в портах посадки, несет усиленную дозорную службу у побережья, предохраняя базы и сосредоточенные в них транспорты от внезапного налета самолетов противника и обнаруживая неприятельские подводные лодки и поставленные противником мины заграждения.

Отряды дальних воздушных разведчиков ведут в этот период интенсивную разведку неприятельских баз, стремясь выяснить дислокацию флота противника и, по возможности, его намерения, наблюдая с воздуха действия и передвижение судов на рейдах и прибрежной зоне.

Авиация „открытого моря“, ставя себе, между прочим, целью отвлечение внимания противника в ложном направлении, предпринимает самостоятельные воздушные операции по направлению жизненных и важных для противника пунктов.

При выходе десанта в море прибрежная авиация продолжает нести непрерывный дозор по наблюдению за подлодками и минными постановками противника, имея в виду обеспечение безопасности подхода к портам и выхода из них в период операции по снабжению десанта морем, который наступает сразу же после высадки войск на неприятельском берегу, т.-е. почти непосредственно по выходе транспортов по назначению.

Корабельная авиация, представленная отдельными самолетами на судах, составляющих непосредственную охрану десанта, несет дозорную службу в море, ориентируя командование охраны десанта в обстановке.

Корабельная авиация главных сил (тоже отдельные самолеты на боевых судах и самолеты авиа-маток) несет разведывательную службу при главных силах.

Самолеты командования и связи, состоящие при флоте (при главных силах) и при командующем десантом, выполняют задачи сообразно своему назначению, т.-е. служа в одном случае средством непосредственной ориентировки командования по обстановке, в другом—средством связи.

Перед самой высадкой самолеты корабельной авиации производят детальную разведку местности, а затем или одновременно с этим вступают в бой за господство в воздухе с воздушными силами противника.

Во время высадки корабельная авиация пресекает попытки неприятельских самолетов атаковать десант и транспорты и частично ведет корректировку огня по берегу.

Воздушная часть, выделенная в распоряжение начальника охраны десанта, несет при нем воздушный дозор по наблюдению за морем.

Так как весьма часто силы корабельной авиации будут уступать численностью воздушным силам обороны, ее задача делается весьма трудной и предъявляет как к аппаратам, так особенно к летному составу, чрезвычайно серьезные требования.

Командиры частей войск, входящих в состав десанта, как это ни заманчиво, не должны строить слишком оптимистических предположений на счет помощи, которую смогут оказать им в бою на сухопутьи свои самолеты.

Прежде всего, осторожнее предполагать, что их вообще будет очень не доставать, если считать даже не только морскую авиацию, но и те сухопутные самолеты, которые десант привезет с собою. Произойдет это потому, что морская авиация (корабельная) будет перегружена теми задачами, которые были отмечены выше и которые сами по себе потребуют от летчиков предельного напряжения еще до того момента, когда войска начнут движение и бой на суше. Сухопутные же аппараты, прибывшие с десантом, едва ли смогут быть выгружены сразу, а если да, то едва ли будут в состоянии немедленно начать свою работу, а следовательно, естественно, запоздают к началу сухопутной операции. Между тем, в предвидении воздушных контр-атак противника со снижением неприятельских „боевиков“ чуть ли не до 50 метров для стрельбы по наступающим цепям и воздушной бомбардировкой транспортов бомбовозами, содействие своих самолетов, конечно, крайне желательно ¹⁾.

¹⁾ Ясно, что относительная слабость воздушных сил может быть компенсирована при отражении воздушной атаки противника только огнем судов, и сухопутным командирам придется ориентироваться на флот.

Таким образом, приходится отметить, что вопрос о роли и значении авиации — как корабельной, так и сухопутной, во время операции высадки — вопрос чрезвычайно важный, требующий большого, всестороннего освещения.

Невнимание в этом направлении может повести к тому, что авиация при десанте окажется Ахиллесовой пятой всей операции.

В отдельных случаях обстановки этот момент может сорвать всю ставку вплоть до отказа от высадки за невозможностью произвести таковую в виду слабости своей авиации и силы авиации противника.

Переброска отрядов сухопутной авиации летом в район, близкий к месту высадки, с расчетом ввести их в бой в нужный момент, вероятно, технически возможна, но требует непременно некоторых особых условий, как-то: 1) сравнительно небольшого удаления места высадки от основной базы; 2) наличия аэродрома в районе предварительного сосредоточения самолетов недалеко от места их дальнейших операций; 3) отсутствия противодействия со стороны противника в этом районе.

По окончании высадки, с движением войск в глубь континента и выходом их из сферы влияния огня поддерживавших их судов, корабельная авиация заменяется, постепенно или сразу, сухопутными воздушными силами и сосредотачивается для приведения себя в порядок и отдыха летного состава.

Во время обратной посадки войск на суда, особенно под давлением противника, корабельная авиация вновь выступает на сцену, действуя так же, как и во время высадки.

Авиация открытого моря в моменты наибольшего напряжения в зоне операций десанта используется сообразно обстановке для нанесения удара с воздуха по тем пунктам и объекту, которые выдвигаются обстановкой. Эти пункты и объекты могут или совпасть с местом действия десанта, или быть совершенно самостоятельными. Конкретно, быть может, будет рациональнее во время кризиса боев при высадке или обратной посадке направить удар авиации открытого моря не на район высадки, а на базу флота противника или на его резервы, идущие на помощь войскам, сражающимся с десантом.

Обратная посадка и эвакуация.

Обратная посадка, если она сопряжена с выходом из боя и отрывом от энергично наседающего противника и если к тому же примешивается дурная погода, представляет собою и для войск, и для флота, и для авиации весьма сложную задачу. Не трудно также видеть, что характер местности

имеет здесь огромное значение и все время сказывается на ходе операции.

Схематически картина боя примерно такова: противник атакует арьергарды отходящих к берегу экспедиционных войск, широко применяя, если погода это позволяет, авиацию для бомбардировки, главным образом, самих войск, скученных у берега пловучих средств, шлюпок и близ стоящих транспортов. Его артиллерия бьет по тем же целям, при чем легкие батареи выезжают даже на открытые позиции, часто их меняя. Арьергарды десанта оказывают упорное сопротивление наседающему врагу. Флот ведет заградительный огонь по войскам противника, не давая ему возможности подтянуть резервы, и обстреливает его батареи, при чем отдельные суда подходят к берегу на предельную, допускаемую глубинами, дистанцию. Авиация десанта (сухопутная) и флота (корабельная) с полной решительностью и самоотвержением отражает воздушную атаку противника забрасывая бомбами его батареи и войска. В последнем случае самолеты снижаются до минимальной высоты, расстреливая наступающие цепи. Тяжелая артиллерия десанта при этом отсутствует, так как она должна быть погружена заранее без помехи со стороны противника (так же и танки, броневые автомобили и вообще все ценное и громоздкое). Полевые батареи десанта постепенно стягиваются к берегу, грузятся по частям на понтоны и баржи и отводятся к транспортам. Лошади, обоз и конница грузятся во вторую очередь, затем садится на шлюпки и плавучие средства пехота и последним десантный отряд. Его задача — служить последним арьергардом и уничтожить то, что не удалось вывести.

Если местность пересеченная и у берега возвышенная, посадка особенно трудна, так как в этом случае полевые батареи противника, искусно укрытые в складках местности, будут неуязвимы для артиллерии судов, и их огонь, веденный в спокойных, уверенных условиях, нанесет большие потери отходящим и садящимся на суда войскам. Легко учесть, что при такой обстановке батареи обороны, ведя огонь даже по невидимой цели, смогут добиться большой меткости. Мерами, ослабляющими явно благоприятные при такой обстановке условия для противника, могут быть: прежде всего, чрезвычайно внимательный подход к вопросу, «как именно» отходить в подобных условиях. Для этого необходимо: наличие хорошо разработанного плана отхода основанного на знакомстве с картой и тщательной рекогносцировке местности, выполненной в период, предшествующий отходу десанта к берегу; укрепление с хорошей маскировкой некоторых пунктов, владение которыми обеспечивает обстрел неуязвимых для флота подвижных батарей противника (хотя

бы с тем, что орудия потом будут брошены); широкое применение дымовых завес в зоне посадки; точнейшая координация сухопутным командованием с флотом всех вопросов, связанных с направлением и порядком движения войсковых частей к берегу и с огневой их поддержкой флотом; полная ориентировка в тех же вопросах начальников сухопутной и морской авиации.

Минирование некоторых наиболее важных пунктов местности (фугасы) и мостов, в целях их уничтожения по проходе своих войск; назначение в аррьергард наиболее испытанных войск.

Ночное время и туман, благоприятствующие скрытности посадки, должны быть использованы всемерно.

Пример Дарданельской операции, где англичане каким то чудом смогли провести посадку почти без потерь, не пример, а исключение, и на их опыте базироваться не приходится.

В зоне посадки не следует допускать скученности войск и клады, потому что это лучший способ создать панику: необходимо учитывать «пропускную способность» пунктов посадки, вместимость перевозочных средств и, наконец, «емкость» самой посадочной зоны. Искусство начальника, руководящего эвакуацией, должно заключаться именно в том, чтобы все протекало планомерно, без суеты, в определенном порядке. Если обстановка сложится исключительно неблагоприятно и собьют все расчеты, желательно, чтобы в процессе посадки можно было бы усмотреть хотя бы следующие отрицательные черты: чтобы имелась ясная и точная директива «на крайний случай», чтобы существовало разделение «главного» и «второстепенного» и чтобы люди, работающие под огнем, в дыму пожара, в обстановке действительной опасности, твердо знали, «что именно в таких условиях» им надлежит делать.

На случай паники, которая всегда возможна, но в то же время совершенно недопустима, в распоряжении комендантов пунктов посадки должны быть отборные команды, помощью которых можно было бы восстановить нарушенный порядок.

Момент, когда сухопутные части войдут в посадочную зону, определяет их переход в подчинение морскому командованию, руководящему их эвакуацией (начальник высадки).

Командир части должен прилагать все усилия к тому, чтобы привести вверенную ему часть к назначенному для нее пункту посадки и по возможности во время. При движении к берегу полезно выслать от себя вперед людей, дабы заблаговременно войти в связь с комендантом пункта посадки и заранее ориентировать себя в обстановке.

Всегда возможны такие случаи, что в виду, например, обстрела противником посадочной зоны, пункт посадки данной части будет перемещен в другое место, или что, в силу тех или иных причин, задержится посадка предыдущей части, или что шлюпки, ожидавшие часть, попадут под обстрел и будут повреждены и т. д.

Во всех этих случаях может быть нерационально продолжать движение к берегу, а следует остановиться и укрыть своих людей в складках местности, в лесу, в каком-нибудь здании. Нельзя также, если к тому не принуждает абсолютная крайность, вводить свою, находящуюся в относительном или даже полном порядке, часть в соприкосновение с другими деморализованными частями, памятуя, что паника заразительна.

Вообще, при обратной посадке обстановка может быть крайне изменчивой и сложной, и командному составу не раз придется прилагать большое усилие воли, чтобы сохранить выдержку, и проводить в своих поступках резкую грань между быстротой и излишней поспешностью, энергией и суетливостью, инициативой и дезорганизацией.

Обратный переход морем протекает так же, как и переход, предшествовавший высадке.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

ГЛАВА I.

Оборона побережья.

Общие положения. Оборона побережья осуществляется, прежде всего, флотом, а затем его береговыми (береговая оборона) и морскими позиционными средствами.

Весьма важным элементом обороны побережья является также авиация.

Ареной действий флота является море и, если он достаточно силен, то только он один в состоянии подчинить своей воле то морское пространство—морской театр, на который распространяются его операции. Установить «господство на море», т.-е. осуществлять на нем действительный контроль, пресекать или, наоборот, поддерживать на нем передвижения судов может только флот. Борьба за господство на данном водном театре является главной задачей двух борющихся между собой флотов.

Достижение этого господства одной стороной знаменует для нее возможность надежно защитить свои берега, обеспечить своей стране во время войны морские сообщения с внешним миром (с другими странами или своими колониями) и прервать, наоборот, таковые же противника.

Благодаря способности передвигаться по воде в желаемом направлении компактной, удобоуправляемой массой и наносить сокрушительные удары своей мощной артиллерией по берегу и его фортификационным сооружениям, флот может, как мы видели, внезапно высадить на неприятельском побережье десант, обеспечив своим присутствием его действия после высадки его на берег, наладить и защитить подвоз для него морем всего необходимого и, наконец, увести его обратно по миновании в нем надобности. Без наличия военного флота достаточной силы, если на море есть хотя бы слабые морские силы противника, такая опасная по своим последствиям для неприятельской армии операция, как

высадка в ее тылу или на фланге десанта, трудно осуществима.

В минувшую, например, войну осенью 15 года, когда Сербия оказалась в критическом положении, будучи атакована одновременно австро-германской и болгарской армиями, в нашей Ставке возникла мысль о переброске двухкорпусного десанта в Болгарию.

Операция была намечена, но не состоялась по существу потому, что владение наше морем было условным.

Двумя годами позже, в октябре 1917 г., немцы, посылая свой десантный корпус на о. Эзель¹⁾, дали ему в обеспечение эскадру такого состава: 10 лучших линейных кораблей-дредноутов, 1 линейный крейсер-дредноут, 9 легких крейсеров, 47 миноносцев и большое количество вспомогательных судов. И все это при условии, что флот наш, слабый вообще, был в то время в состоянии разложения. Весьма вероятно, что, не переживая наш флот революционной ломки, немцы вовсе не отважились бы на такую операцию. Еще более доказательным примером значения морской силы в обороне берегов служит история нашей борьбы с Японией, которая привела нас к поражению в значительной степени потому, что наш флот с первых моментов войны был подавлен японским.

Итак, только флот, господствующий на море, может действительным образом защитить свое побережье от высадки противника, потому что знать наверно, где она произойдет, трудно, защитить все угрожаемые участки войсками и батареями немислимо, а сосредоточить соответствующие силы в нужный момент к определившемуся уже месту высадки возможно лишь случайно.

Береговые средства флота²⁾. Береговые средства флота или береговая оборона состоит из:

- а) укрепленных районов,
- б) приморских крепостей,
- в) отдельных береговых и иногда плавучих батарей.

Необходимость наличия системы береговой обороны в составе боевых средств флота проистекает из следующих соображений: более слабый флот нуждается для уравнивания шансов на успех в борьбе с сильнейшим противником, в создании оборонительной позиции, представляющей собою комбинацию из береговых батарей, минных и сетевых заграждений; затем соответствующее оборудование берега облегчает флоту задачу по обороне его линии, иногда очень протяженной, от мелких посягательств со стороны противника, нако-

¹⁾ Краткая справка об этой операции дана в приложении.

²⁾ Изложено по официальному курсу Морской Тактики М. А. Петрова.

нец, защита особо важных в стратегическом отношении пунктов или узкостей (например, проливов, ведущих к политическим центрам, или к важным в экономическом отношении районам) оказывается одному флоту не под силу и требует усиления его береговыми средствами обороны.

Укрепленными называются те районы, которые или являются местом базирования флота, или, находясь на пути противника к важным пунктам театра, по географическому своему положению как бы висят над ними, включая в себя тем самым удобные условия для удара по ним, или, наконец, будучи удаленными от главного театра, оказываются по стратегическим соображениям важными и требующими защиты.

Приморские крепости имеют центральное значение в укрепленном районе, являясь его главной опорой. Непосредственной задачей крепости является действительная защита базы флота.

Приморские батареи защищают различные, важные для флота,—стратегическое и тактическое значение,—пункты, к которым относятся: узкости, входы в островные районы (шхеры), фарватеры и т. д.

Плавучей батареей может быть какой-либо старый корабль, иногда без двигателя, который ставится на якорь в удобном месте для стрельбы как по флоту, так и берегу¹⁾.

Позиционные морские средства и морские позиции. Позиции состоят из комбинаций минных полей, сетей против подводных лодок и батарей.

Минное заграждение, включающее в себя иногда несколько тысяч мин, поставленных в зависимости от степени его важности (а иногда и имеющихся средств) с той или иной степенью частоты постановки, всегда имеет достаточную ширину (или, как говорят, «глубину»), дабы заставить противника большее время идти среди мин. Ширина зависит от дальности действий орудий флота или берега, защищающих минное поле.

Мины ставятся на различные глубины: от 6'—8' ²⁾ (1,8—2,4 м) против тральщиков, от 16'—25' (4,8—7,5 м) против глубоко сидящих судов и на большие глубины против подводных лодок.

¹⁾ Такой плавучей батареей был, например, в гражданскую войну старый линейный корабль «Ростислав» (со взорванной машиной), поставленный «белыми» в Керченском проливе.

²⁾ Знак «'» — означает футы.

Помимо морских мин разных систем, действующих автоматически от соприкосновения с корпусом или днищем судна и иным образом, ставятся иногда, но редко, так называемые «инженерные» мины, взрывающиеся по желанию с берега.

Сети против подводных лодок ставятся во всю глубину моря. Их действие двойное: подводная лодка в них запутывается и подрывается привешенными к ним патронами.

Добавочными и весьма действительными средствами борьбы с подводными лодками являются, кроме того, упомянутые уже гидрофоны, обнаруживающие на расстоянии их приближение.

В схему береговой обороны, коль скоро в составе ее имеются авиа-силы, входит, помимо вышеописанного, соответствующее оборудование, обеспечивающее действие самолетов, т.-е. аэро- и гидро-аэродромы, авиабазы линии воздушных сообщений, обставленные аэро-навигационными знаками.

Удельный вес средств береговой обороны зависит от того, в какой мере они могут оказать действительное противодействие флоту противника.

В отношении артиллерийской обороны иногда сама природа, как, например, в Дарданеллах делает жизненными и обороноспособными даже такие археологические древности, какими по сравнению со сверх-дредноутом «Куин Елизабет» являлись турецкие батареи. Вообще же, борьба с батареями становится для флота явно невыгодной и влекущей за собою тяжелые потери лишь тогда, когда артиллерийское вооружение фортов современно и более или менее эквивалентно вооружению кораблей.

Данные в приложении таблицы элементов судовой и крепостной артиллерии дают выводы решительно не в пользу береговой обороны, потому что последняя по образцам своих орудий, их установкам и снарядам, а не редко и по методам управления огнем¹⁾, отстает от флота на 25—30 лет.

В описании Дарданельской экспедиции нами были приведены выводы специально созданной англичанами комиссии по сравнению гаубицы с морскими орудиями. Выводы эти весьма ценны.

Можно сомневаться, что гаубица, стреляющая максимум на 70—80 кабельтовых²⁾ ($\approx 12\frac{1}{4}$ —14 верст) может быть уместна на вооружение фортов фронтальной обороны³⁾.

¹⁾ и ²⁾ См. подробно в статье В. М. Альтфатера в № 4 Морского Сборника за 1919 год.

³⁾ При предельной, например, дальности орудий англ. лин. крейсера «Худ» в 175 каб. или новейших американских линкоров в 179 каб. В обоих случаях орудийные установки допускают угол возвышения в 30°.

Что касается узкостей, где установка гаубиц может быть признана рациональной, флоту приходится, помимо них, иметь дело с артиллерийскими и торпедными кинжальными батареями и минными заграждениями, что делает его задачу почти безнадежной.

Батареи, стоящие открыто, близко к уровню воды демонтируются флотом легко, ибо пристрелка по ним в этом случае облегчена до крайности. Подвижные батареи полевые, тракторные и на рельсовых установках трудно уязвимы для флота.

Маскировка батарей сверху, в связи с широким использованием авиации для разведки, боя и корректировки огня судов, делается в наше время обязательной.

Минные заграждения действительны, когда они находятся под защитой артиллерии берега или флота, способной противостоять флоту противника. Иначе (если батарей нет или они приведены к молчанию), мины вытравливаются и уничтожаются легко.

Подводные лодки опасны не только в моральном отношении, но и фактически в том случае, если средства борьбы с ними недостаточны. В противном случае, т.-е. при наличии авиации, большого числа сторожевых и дозорных судов, сетей и гидрофонов, обстановка для их действий может быть создана столь неблагоприятной, что присутствие лодок может не сказаться вовсе.

Авиация, завоевывающая с каждым годом все большее и большее признание, должна почитаться весьма важным средством разведки и элементом береговой обороны.

Авиация берега в общем случае всегда будет превосходить авиацию флота ¹⁾. Происходит это потому, что авиация нападающего является нормально только авиацией корабельной т.-е. подвозимой к берегу на боевых судах и авиоматках в количестве более или менее ограниченном. Авиация же обороны включает в себя не только корабельную но прибрежную и сухопутную авиацию, могущую быть быстро сосредоточенной к угрожаемому пункту в большом числе аппаратов и притом летом.

Кроме того, вопрос базирования самолетов разрешается на берегу много проще и полнее, чем на море.

Резюмируя сказанное выше, можно сказать, что мощная береговая оборона должна заключать в себе следующие элементы:

¹⁾ Если противники более или менее равноценны.

Береговые батареи постоянного типа.

Расположение батарей	1) Не у уровня воды; 2) хорошая маскировка со стороны моря и с воздуха как путем применения к местности, так и камуфляжем; 3) хорошее укрытие для прислуги; 4) приспособления против химических снарядов.
Орудия	1) Вполне современные; 2) по калибрам и дальности не уступающие морским; 3) расположенные не скученно.
Установки	Для крупных орудий в башнях, для средних на центральном штыре с башенно-подобными щитами.
Снаряды	1) По весу и качеству одинаковые с флотом; 2) по типу фугасные, бронебойные и химические, для действия по десанту бризантные, шрапнельные, химические и осветительные.
Метод управления огнем	Простой, живучий, способствующий предельной скорости стрельбы и быстрой пристрелке по быстро движущимся целям.

Минные заграждения, защищаемые артиллерийскими современными батареями, как постоянными, так и тяжелыми подвижными (или флотом).

Авиация, достаточно многочисленная с хорошо развитым базированием (аэродромы, гидро-аэродромы, посадочные площадки, авиа-базы) и оборудованными воздушными линиями, допускающими быстроту переброски авиасил летом и свободу их действий по сосредоточению.

ГЛАВА II.

Отражение десанта.

Общие положения. Если десант дошел до места высадки, не будучи уничтожен в море флотом, борьба с ним, в зависимости от условий времени, места и наличия сил и средств, может быть двоякой:

В одном случае десант отражается при его попытках высадиться на берег, совместными усилиями всех элементов вооруженной силы обороняющегося.

В другом—высадка его является действием, предопределенным обстановкой, и вопрос борьбы с ним переходит в плоскость сухопутной операции, решаемой силами сухопутной армии в поле ¹⁾).

В случае первом, разбор которого должен входить в содержание настоящей книжки, операция отражения десанта схематически состоит из следующих отдельных моментов:

Период ожидания, во время которого прибрежные авиация и воздухоплавание—дирижабли, аэропланы и привязные аэростаты несут интенсивную дозорную службу у побережья; дальние воздушные разведчики производят разведку неприятельских баз и портов; флот высылает на позиции в море и у входа в неприятельские порты свои подводные лодки и ставит по плану обороны мины и сети; береговые батареи и крепости приводятся в состояние боевой готовности. В это же время происходит развертывание сухопутных войск, выделенных для операции прибрежных районов, и сосредоточение сухопутной авиации на наиболее важных направлениях.

В этот период, когда инициатива действий находится в руках противника, обороняющемуся весьма важно попытаться проявить, в свою очередь, тоже инициативу и, не ожидая пассивно готовящегося против него удара, нанести этот удар самому.

Такой удар по базам, боевому флоту и стянутым в порта транспортам противника могут нанести миноносцы, отчасти подводные лодки и авиация «открытого моря».

Атака миноносцев (а если обстановка позволяет, то и «глиссеров» ²⁾) и тяжелых бомбовозов авиации «открытого моря», может дать большие результаты. Весьма целесообразно сочетать в одном ударе как минную, так и воздушную атаку.

С периодом ожидания обороняющегося совпадают демонстративные морские и воздушные операции противника.

Выход десанта в море. Если момент выхода обнаружен и флот обороняющего достаточно силен, он стремится всеми имеющимися у него силами уничтожить десант. Для этого все оставшиеся в наличии подводные лодки высылаются на

позиции; в море, в некоторых районах и пунктах, защищающих направления к наиболее важным участкам побережья, ставятся дополнительно минные заграждения; миноносцы, по обнаружении транспортов противника тем или иным средством разведки, высылаются при поддержке крейсеров для их атаки; бомбардировочные и миновозные отряды авиации готовятся атаковать противника в море при приближении его к берегу; главные силы флота, если соотношения сил противников это допускает, и они не заблокированы неприятелем в своей базе, выходят в море с целью уничтожить десант. Так как десант обеспечивается главными силами своего флота, трудно предположить, что главные силы обороняющегося дорвутся до него, избегнув боя с главными же силами атакующего. Но так как, в теории возможность такого исключительно удачного для обороняющегося стечения обстоятельств все же допустима, флот может и должен стремиться найти и атаковать десант не упуская, однако, в то же время из виду, что в общем случае путь к намеченной им цели проходит через бой с главными силами противника и что ставить себе задачей непременно избегать этого боя совершенно неправильно и противоречит обстановке.

Отдельные легкие силы—крейсера и эскадренные миноносцы, обнаружившие десант или флот в море, атакуют войсковые транспорты артиллерией и минами, а воздушные силы—дирижабли и самолеты—бомбами.

Усиленный воздушный дозор продолжается.

Подход десанта к берегу. В случае, если десант, преодолев все препятствия, появится вблизи берега, отряды тяжелых бомбовозов и воздушных миноносцев атакуют транспорты с войсками еще в море. Истребительная авиация обороны находится в полной готовности отразить и уничтожить воздушных разведчиков противника, появление коих перед высадкой можно считать обязательным. Береговые батареи извлекаются к бою с боевыми кораблями противника, занимающими места по диспозиции для огневой подготовки высадки.

Батареи, дальность огня которых не уступает дальности орудий флота, открывают огонь по судам, как только последние подойдут на дальность их орудий. Батареи ближнего боя, не могущие до поры до времени вступить в бой с флотом, убирают прислугу под прикрытие. Батареи с открытыми установками, расположенные близко к уровню воды, не маскированные и хорошо различимые с моря, должны быть готовы к большим повреждениям материальной части и потерям в людях. На таких батареях целесообразно иметь в должном количестве ремонтный материал, запасные части, запасную электрическую проводку и приборы управления огнем. Прислуга должна находиться при орудиях лишь в тех случаях,

¹⁾ Такое положение может иметь место в нашей действительности на побережье Тихого и Ледовитого океана.

²⁾ «Глиссер»—это чрезвычайно быстроходный моторный катер (до 45 узлов—78 3/4 верст в час) вооруженный торпедой (самодвижущейся миной). Такие глиссеры атаковали наши суда в гавани Кронштадта во время гражданской войны, при чем атака была удачной.

когда дистанция до судов не превосходит дальности орудий батарей и огонь их может быть действительным.

Полевые войска и специальные части (броневики, танки, химические и пр. команды) производят развертывание, принимая все меры к усиленной маскировке своего расположения и к укрытию людей во время обстрела берега флотом. Подвижные, тяжелые и полевые батареи занимают места по диспозиции. Передовые части, усиленные пулеметами и мелкокалиберными пушками, в рассредоточенном порядке занимают, если местность это допускает, позиции по берегу вблизи угрожаемых высадкой пунктов, принимая также все меры по маскировке и укрытию себя от огня судов.

Отряды самолетов—«боевиков» и бомбовозов приготавливаются к атаке высаживающихся на берег частей противника и бомбежке его шлюпок и пловучих средств.

Следует ожидать применения флотом бризантных и химических снарядов и дымовой завесы.

Высадка. Отражение десанта. Первым высаживается под огнем судов десант, составленный преимущественно из моряков¹⁾. Его задача, как мы видели, захватить береговую черту, закрепиться и подготовить высадку передовых частей экспедиционных войск. Высадка десанта происходит преимущественно на судовых шлюпках в рассредоточенном порядке. Огонь судов достигает в момент подхода шлюпок к берегу наивысшего напряжения. Можно утверждать, что в это время никакое проявление жизни в зоне, подвергшейся действительному обстрелу, не будет возможно, потому что огонь судов сметет буквально все, что будет им встречено на своем пути. Шлюпки с десантом будут идти на буксире и в сопровождении вооруженных паровых катеров или малых судов. Вооружение последних можно ожидать в виде мелких скорострельных пушек калибром 37, 47, 57 и 75 мм и пулеметов.

Не трудно видеть, что успех атакующего или обороняющегося в эту фазу боя будет чрезвычайно зависеть от условий местности. Местность открытая, низменная, лишенная растительности, ровная, доступная хорошему наблюдению и дальнему обстрелу с моря, будет способствовать атаке и умалять силы обороны. В некоторых случаях передовая линия последней именно в силу местных условий будет отнесена далеко вглубь материка и, следовательно, у самого берега высаживающиеся части не встретят ни одного человека. При наличии низменной местности, лишенной возвышенностей, оврагов и маскирующей раститель-

ности, отражение высадки десанта будет зиждиться на артиллерии береговых и подвижных батарей и аэропланах обороны, которым целесообразно бить исключительно по десанту: по высадившимся и высаживающимся войскам, по скучившимся шлюпкам, по поддерживающим их мелким судам. При этом полевые батареи и „таоны“, волею или неволею, будут занимать открытые позиции, различимые с моря и, следовательно, находиться под огнем судов. Коль скоро это будет так, батареям придется часто менять позиции, что, естественно, отразится на непрерывности и меткости их огня. Если береговые батареи долговременного типа будут приведены флотом к молчанию, это даст ему основание подойти к берегу ближе. Тяжелая полевая артиллерия и полевые гаубицы современным линейным судам не страшны. Можно думать, что при наличии достаточных сил флота и авиации и при благоприятной для высадки местности, высадка противника должна считаться операцией предпринятой, при чем ликвидация ее произойдет в этом случае в поле и ляжет всею тяжестью на сухопутные войска.

В случае, если местность будет способствовать обороне, давая укрытие в своих складках артиллерии и пехотным частям, может оказаться целесообразным вынести линию обороны возможно ближе к береговой черте. Естественно, что и тут, когда местность будет способствовать обороне, на маскировку должно быть обращено полное внимание.

Слабое место флота—трудность стрельбы по невидимым целям (перекидной огонь)—должно быть использовано в полной мере искусным расположением полевых и тяжелых батарей на закрытых позициях.

Указать вперед, «как» вести себя занимающим берег передовым частям пехоты обороняющегося, весьма трудно, потому что тут все зависит от условий места и обстановки.

Надо думать, что во время обстрела берега флотом их действия будут вполне парализованы, а потери могут быть весьма велики, если только люди не будут надежно укрыты. Здесь нельзя не отметить также значение морального эффекта стрельбы судов, который может потрясти даже очень стойкие части.

Расположение пулеметов должно быть строго сообразовано с местностью,—где в одиночку, где сосредоточенно в виде отдельных батарей. Автоматические мелкокалиберные пушки и огнеметы¹⁾ должны быть учтены вперед, как оружие, которое может быть применено здесь с большим успе-

¹⁾ Тактически, пехота обороны, если она сможет действовать, должна иметь перед морскими преимуществами (знакомство с пехотным боем, знание местности).

¹⁾ Надо иметь в виду, что огнеметы, применяемые атакующим, могут служить ему (благодаря выпускаемому им черному дыму) завесой, маскирующей высадку и обратную посадку небольших сил.

хом. Фортификационные сооружения в виде затопленных в воде проволочных заграждений (опыт Дарданельской экспедиции) и засек в равной мере могут быть широко использованы. Проволочные заграждения на берегу едва ли будут полезны, так как их, вероятно, сметет огонь судов.

Десантный отряд, атакованный по высадке пехотой (если она сможет быть выдвинута к берегу) и обстреливаемый батареями обороняющегося, будет поддержан мелкими вооруженными судами. Участие авиации уместно здесь с обеих сторон.

Если все-таки десанту удастся не только высадиться, но и закрепиться, наступит второй момент боя, когда обороняющийся начнет усиленно стягивать к берегу резервы, а поддерживающий дальнейшую высадку флот будет этому мешать, ведя заградительный огонь по тылам, мостам и переправам. При пересеченной местности флот, если позволит погода, будет пользоваться для корректировки своего огня аэропланами, которых должны стараться сбить истребители и зенитная артиллерия обороны.

Примечание. Вопрос о применении химических средств борьбы, как узко специальный, здесь не рассматривается вовсе, но отдельное его изучение применительно к десанту необходимо.

В случае, если дальнейший приток войск на берег остановлен не будет и войска, устроившись, вторгнутся вглубь материка и выйдут из сферы влияния своего флота, операция приобретет характер обычной сухопутной операции, не подлежащей исследованию в объеме настоящего труда.

При хорошем знании местности контр-атака обороняющегося должна иметь успех в темное время суток, во мглу или туман, когда участие авиации и прицельная стрельба судов противника исключена вовсе. Возможность поддержки огнем своих войск, атакующих в этих условиях, может исходить только из серьезной предварительной подготовки своих батарей к такого рода стрельбе: организация ночной стрельбы с обстрелом на слух, по заранее размеченным на карте пунктам, рубежам и площадям, отлично налаженная связь батарей со своими частями.

Отход десанта к берегу и обратная посадка. Выше нами было отмечено, что операция обратной посадки и погрузки, выполняемая под давлением противника, является операцией чрезвычайно трудной. Мы видели, что для отходящего все здесь строится на четырех основных моментах: стойкость арьергардов, мощная поддержка судов, самоотверженные атаки авиации и быстрота и порядок в процессе самой посадки. Нет необходимости останавливаться долго на том, в какой мере положение отходящих к берегу войск сложнее и труднее наседающей на них армии. Тактика

последней, сводящаяся в общем к тому, чтобы не дать противнику уйти вовсе, или хотя бы нанести ему возможно большие потери, естественно, должна быть преисполнена решимости, быстроты действий и непрерывности нажима на отходящие (быть может после неудачного боя деморализованные) части противника. Вникая в суть дела, мы видим, что картины, которые мы себе рисовали, изучая условия боя при высадке, повторяются здесь вновь, быть может, в несколько ином порядке. Характер местности сыграет и тут доминирующую роль.

Арьергарды отступающего десанта будут задерживаться на всех способствующих обороне рубежах и на заготовленных, быть может, заранее позициях. Флот установит своим огнем огневую завесу и, по проходе своих войск, сметет мосты и будет держать под обстрелом переправы. Авиация десанта и флота будет оказывать всемерную поддержку своей пехоте, снижаясь для обстрела наступающих цепей в упор. Их атаки будут встречены контр-атакой авиации стороны, отражающей десант. У берега в это время будут сосредоточены перевозочные средства при чем в первую очередь будет грузиться артиллерия и тяжелые грузы ценного имущества¹⁾.

Вслед за тем начнется погрузка эшелонов—кавалерия вперед, потом пехота. Все это должно явиться объектом полевых и подвижных тяжелых батарей стороны, отражающей десант, и ее авиации. Если ее войска, подойдя к линии заградительного огня флота, будут продолжать движение вперед, надо быть готовым к большим потерям, особенно, если направление их движения будет проходить по открытой местности, хорошо видимой с судов и на дистанциях действия огня их орудий; для средних калибров—8, 10, даже 12 верст. В связи с этим должны быть широко применены маскировка и движение редкими цепями. Авиации обороны настоятельно необходимо добиться в это время господства в воздухе, исключив тем самым для противника возможность воздушной корректировки огня судов. В предвидении возможности посадки ночью (или в туман) батареи обороны должны быть готовы к обстрелу зоны посадки в таких условиях обстановки. Не приходится отмечать всю важность сохранения в эти моменты надежной связи. Огромное значение в смысле ориентировки командования войск и батарей (обороны) приобретает в период отхода десанта к берегу непрерывность воздушной разведки.

Деятельность флота обороняющегося, если главные силы его блокируются или сами по себе слабы, выражается

¹⁾ Тяжелая артиллерия, танки и проч., если они достигнут берега, будут погружены до этого в спокойное время.

при высадке десанта и в период обратной его посадки в интенсивных атаках транспортов подводными лодками, миноносцами и глассерами. Усилия охраны десанта и вообще флота стороны, высаживающей десант, выразится в противодействии операциям такого рода всеми теми мерами, о которых уже упоминалось. Следует отметить, что энергичная деятельность даже малого флота приобретает тут большую ценность, особенно во время обратной посадки (хотя бы в отношении моральном), и может сильно повредить противнику, усугубляя трудность его положения, и без того весьма сложного.

Заключение.

Заканчивая настоящий краткий очерк, мы позволяем себе повторить здесь ту же мысль, которая была включена нами в предисловие, а именно, что «воля к победе», хорошие, хорошо руководимые войска, хорошая организация и добросовестная подготовка, при наличии взаимодействия частей армии, флота и авиации сделают равно возможным как отражение десанта, так и его высадку, ибо абсолютно невозможного, если основные условия соблюдены, опыт военной истории не знает.

ПРИЛОЖЕНИЯ



Состав сил англо-французского десанта в Галлипольской операции.

Английская экспедиционная армия.

Первоначально:

29 пех. дивизия в составе 3 бригад.

Ланкаширская территориальная дивизия, то же.

Флотская дивизия (две флотских и одна бригада морской пехоты).

Австралийско-Ново-Зеландский корпус.

Французский экспедиционный корпус.

Первоначально:

Смешанная колониальная бригада 2 полка

Бригада метрополии 2 полка

Примечание. В состав этих войск, кроме того, входили зуавы, иностранный легион и цветные войска—мадагаскарцы и сенегальцы.

Артиллерия, преимущественно французская, состояла из 65 мм горных пушек и 75 и 155 мм полевых.

Сверх того, в состав французских войск входили две саперные роты и санитарный отряд.

Впоследствии эти войска (главным образом, английские) получали значительные подкрепления из Индии, метрополии и с Западного фронта. Артиллерия была также усилена. Под конец число тяжелых орудий было свыше двухсот. Часть пушек была снята с судов.

Общая же численность всей экспедиционной армии никогда не превышала 100.000 человек, при чем турки имели иногда численный перевес на 20—30 тысяч.

Приложение 3-е (к введению).

Состав главных сил англо-французской эскадры в Дарданельской операции.

НАЗВАНИЕ КОРАВЛЯ	Класс ко- рабля	Нацио- нальн.	Год вступл. в строй	Главная артиллерия		Приме- чание
				Число ору- дий	ка- либр	
1. Куин Елиза- бет	нов. лин. кор.	английск.	1915	8	15"/40	
2. Инфлексибл. .	лин. крейс.	"	1908	8	12"/45	
3. Инвинсибл. .	"	"	1908	8	12"/45	
4. Лорд Нельсон.	лин. кор.	"	1907	4	12"/45	
5. Агамемнон . .	"	"	1907	и 10	9"/50	
6. Трайомф . . .	"	"	1904	4	10"/47	
7. Свифтшюр . .	"	"	1904	и 14	7,5"/50	
8. Корнуэльс . .	стар. лин. кор.	"	1902			
9. Иррезистибл .	"	"	1900			
10. Принс оф Уэльс	"	"	1903	по 4	12"/40	
11. Куин	"	"	1903			
12. Лондон . . .	"	"	1900			
13. Имплэкэбль .	"	"	1900			
14. Канопус . . .	"	"	1899			
15. Вендженс . .	"	"	1901			
16. Альбион . . .	"	"	1900			
17. Голиаф . . .	"	"	1900	по 4	12"/35	
18. Ошэн	"	"	1900			
19. Принц Джордж.	"	"	1897			
20. Маджестик . .	"	"	1897			
1. Сюффрен . . .	"	франц.	1901	4	12"/40	
2. Анри Катр . .	"	"	1900	2	11"/40	
3. Бувэ	"	"	1898	2	12"/40	
4. Голуа	"	"	1897	2	11"/40	
5. Шарлемань . .	"	"	1896	4	12"/40	
6. Жорегибери . .	"	"	1895	2	12"/45	
7. Жан д'Арк . .	стар. крейс.	"	1901	2	11"/45	
1. Аскольд	"	русский.	1903	12	7,5"/40	

Кроме того, во вторую половину операции в ней принимали участие и мониторы.

Всего 164 орудия калибра от 15" до 7,5".

ТАБЛИЦА
Приложение 4-ое (к введению).
Артиллерийская оборона Дарданелл.

ЕВРОПЕЙСКОГО БЕРЕГА								АЗИАТСКОГО БЕРЕГА							
Калибры орудий				В миллиметрах:				Калибры орудий				В миллиметрах:			
Наименование батарей	356	280	260	240	210	152	120	Наименование батарей	356	280	260	240	210	152	120
Батареи I группы (внешние, у входа).															
Бат. Эртогруль	—	2	—	2	—	—	—	Форт Кум-Кале	—	3	2	2	—	3	пол. ор.
Форт Седул-Бар	—	6	—	—	—	—	—	Бат. Орание	—	—	—	2	—	—	+9 мелк. ор.
Батареи II группы (внутренние, в узкости).															
Бат. Суан-Дере	—	—	—	—	—	2	—	Бат. у Дарлануса	Несколько ор. кал. 152 и 105 мм						
(Кроме того большое количество мортир, скорострельных мелких пушек и пулеметов).															
Группа Килид-Бара															
Бат. у Гамидие-Топрак	2	—	—	—	—	—	—	Форт Гамидие-Табие	4 3 4 11 3 7 4						
Бат. у Намазие	—	1	1	3	—	—	—	Форт Гамидие-Султание							
Бат. у Меджидие-Табие	—	—	—	6	—	—	—	Форт Анадалу-Меджидие	(И много мелких орудий).						
Другая бат. там-же	—	2	4	—	—	16	—								
(Кроме того много полсовых орудий).															
Итого на всех батареях по калибрам:								240 мм 6							
								280 мм 17							
								152 мм 11							
								18							
								12							
								38							
								102							

Потери союзников.

Потери англичан.

Офицеров:

Убито 1.745, ранено 3.143, пропало без вести 353.
Всего 5.241.

Рядовых:

Убито 26.445, ранено 74.752, пропало без вести 10.901.
Всего 112.308.

Кроме того, эвакуировано по болезни 98.383.

Итого 208.991.

Потери французов были всего около 40.000.

Приложение 6-ое (к введению и гл. I части II)

при сем 7 таблиц (I—VII)

Элементы морской артиллерии и артиллерии приморских крепостей.

Приводимые таблицы современной морской артиллерии включают в себя данные орудий, состоящих на вооружении современных линейных судов, крейсеров и миноносцев (табл. I и II), и орудий, коими вооружены устаревшие корабли, оставшиеся еще в списках флотов (табл. III, IV и V).

В таблицах даются данные по каждому калибру орудий, состоящих на вооружении кораблей разных флотов, при чем для орудий одного и того же калибра приводятся три данных—для наиболее тяжелого снаряда, для снаряда среднего веса и для легкого снаряда. Наибольшие дальности, ввиду крайнего разнообразия установок, даны для башенных орудий для угла возвышения в 35° , а для прочих орудий—в 30° .

В таблицы крепостной артиллерии не включены данные, касающиеся вооружения приморских крепостей некоторых государств, но это пробел не существенный, так как состояние этих крепостей в период 1908—13 гг. и во время европейской войны, особенно в тех странах, где береговая оборона была в руках военного ведомства, было весьма схоже с тем, что было у нас и что приводится в таблицах VI и VII.

ТАБЛИЦА I.
Главная артиллерия (новые корабли).

Калибр в дюймах	Длина в калибрах	V ₀ —начальная скорость фут. в сек.	C ₀ —вес снаряда в русских фунтах	Угол прицеливания φ° для дистанции кабельтовых				Наибол. дальность кабельт. при φ° = 35°				Угол падения θ° для дистанции кабельтовых				Угол падения для наибольшей дальности.				Окончательная скорость фут. в секунду для дистанции кабельтовых				Оконч. скорость фут. в сек. при наиб. дальн.	Число выстрелов в минуту	Вес взрывающ. вещества в снаряде в пуд.
				80	100	120	140	80	100	120	140	80	100	120	140	80	100	120	140							
16	45	2500	2325	11	15	20,5	27	154	15,5	22,5	31,5	41	51	1450	1345	1250	1340	1380	1	6,5						
15	45	2500	2160	11	15	20	26,5	156	15	24	30,5	40	51	1475	1390	1315	1345	1400	1	6						
15	45	2920	1855	8	11,5	15	25,5	171	12,5	18	25	43	54	1600	1480	1430	1385	1440	1	5						
14	50	2400	1825	12	16,5	22,5	30,5	147	17	25	34,5	45,5	50	1395	1305	1280	1335	1365	1,2	5						
14	45	2530	1650	11	15,5	21	26,5	148	16,5	24	32,5	41	52	1405	1315	1235	1310	1375	1,2	4,5						
14	50	2790	1550	9,5	13	17	32,5	161	14	20,5	27,5	51	54	1495	1395	1360	1270	1430	1,2	4						
13,5	45	2620	1550	9,5	13	18	25,5	156	13	20	29	40	52	1540	1435	1325	1310	1410	1,2	4						
13,5	45	2690	1385	9,5	13,5	19	27	151	13,5	21	31,5	43	53	1545	1375	1295	1280	1400	1,2	3,75						
13,5	45	2670	1315	9,5	14	20	29,5	145	14,5	22,5	33	47	53	1490	1325	1260	1315	1375	1,2	3,5						
12	50	2600	1150	9,5	13,5	19	28,5	146	13,5	20	30	45	53	1560	1400	1300	1305	1375	1,5	3						
12	45	2820	1020	9	13	18	26	151	13	21	31	43	54	1540	1355	1285	1315	1370	1,5	2,75						
12	50	3020	945	8	11,5	17	24	155	12,5	20	30,5	40,5	54	1570	1380	1330	1325	1400	1,5	2,5						
11	50	3080	745	8	12	17,5	25	151	13,5	21	30,5	42,5	54	1520	1350	1295	1295	1430	1,5	2						

ТАБЛИЦА II.
Противоминная артиллерия (новые корабли).

Калибр в дюймах	Длина в калибрах	V_0 — начальная скорость фута в секунду	G_0 — вес снаряда в русских фунтах	Угол прицеливания ϕ^0 для дистанции кабельтовых		Наибольшая дальность кабельтовых при $\phi^0 = 30^0$	Угол падения для дистанции кабельтовых		Угол падения для наибольшей дальности	Окончательная скорость фута в секунду для дистанции кабельтовых		Окончат. скорость фута в секунду при наиболь. дальности	Число выстрелов в минуту	Вес взрывчатого вещества в снаряде в русских фунтах
				50	70		50	70		50	70			
6	50	2690	124	8,5	18	94	16	35	50	1020	935	1085	7	14
6	50	3050	115	7,5	16	100	15,5	33	52	1055	950	1100	7	12,5
6	50	3000	109	8,5	18,5	92	17,5	36,5	52	1010	930	1040	7	12
5	50	2670	90	9	19	93	17,5	37,5	49	990	920	1050	8	10
5	50	3150	66	9,5	22	81	20,5	42	53	955	905	970	8	6
4,7	50	3050	58	9	21	88	19	40	52	970	900	1000	8	6
4,7	50	3120	53	10	22,5	85	21	43	53	950	900	1000	8	5,75
4,7	50	3000	50	11,5	28	80	24	50	52	895	900	965	8	5,5
4	50	2900	44	10	23,5	85	21,5	44,5	50	930	905	980	10	4,75
4	50	2800	36	14	28	75	29	50	52	830	880	940	10	4
4	50	2790	28	20,5	—	65	40	—	52	765	—	885	10	3

ТАБЛИЦА III.
Главная артиллерия (устаревшие корабли).

Калибр в дюймах	Длина в калибрах	V_0 — начальная скорость фута в секунду	G_0 — вес снаряда в русских фунтах	Угол прицеливания ϕ^0 для дистанции кабельтовых		Наибольшая дальность кабельтовых при $\phi^0 = 30^0$	Угол падения для дистанции кабельтовых		Угол падения для наибольшей дальности	Окончательная скорость фута в секунду для дистанции кабельтовых		Окончат. скорость фута в секунду для наибольшей дальности	Число выстрелов в минуту	Вес взрывчатого вещества в снаряде в русских фунтах
				80	100		80	100		80	100			
12	40	2610	963	13	20,5	121	22	35	54	1185	1145	1260	1	2,5
12	40	2600	865	14	23	114	25	40	54	1130	1120	1230	1	2,25
12	40	2600	810	15	25	111	27	43	55	1105	1120	1215	1	2
11	40	2670	623	15,5	27,5	107	29	48	56	1135	1090	1170	1	1,75
11	40	2300	586	24	—	90	42,5	—	56	965	—	1065	1	1,5
10	50	3000	554	12	19,5	121	22,5	37	56	1135	1105	1250	1,5	1,5
10	45	2275	550	21,5	—	96	35	—	52	1060	—	1140	1,5	1,25
10	40	2300	498	22	—	98	40,5	—	56	976	—	1175	1,5	1,25
9,4	50	2870	537	11,5	19	123	21	35	56	1165	1110	1260	2	1,25
9,4	40	2755	464	14,5	25	110	27,5	44	56	1055	1065	1190	2	1,25
9,4	40	2620	415	18,5	—	97	35	—	56	995	—	1135	2	1

ТАБЛИЦА IV.
Средняя артиллерия (устаревшие корабли).

Калибр в дюймах	Длина в калибрах	V_0 — начальная скорость фут. в секунду	G_0 — вес снаряда в рус- ских фунтах	Угол прицелива- ния φ^0 для дистан- ции кабельтовых			Наибольшая дальность ка- бельтовых при $\varphi^0 = 30^0$	Угол падения θ^0 для дистанции ка- бельтовых			Угол падения для наи- большей дальности	Окончательная скорость фут. в ди- станции кабельто- вых			Окончательная скорость фут. в секунду для наи- большей дальности	Число выстрелов в минуту	Вес взрывчатого вещества в снарядах в русских фунтах
				60	80	100		60	80	100		60	80	100			
8	50	2600	340	8,5	13,5	20	122	13,5	23	34	48	1290	1165	1150	1235	4	35
8	45	2500	305	9	14,5	24	109	13,5	25	40,5	49	1300	1120	1110	1160	4	30
8	45	2670	260	8,5	14,5	24	108	14	26	42	49	1250	1105	1115	1155	4	25
7,3	45	2600	240	11	20,5	—	92	20	36	—	50	1070	1020	—	1060	5	24
7,3	45	2760	210	11	20,5	—	91	20,5	37	—	50	1060	1015	—	1070	5	20
7,3	45	2710	185	13	25,5	—	84	24,5	44,5	—	50	995	995	—	1020	5	18

ТАБЛИЦА V.

Противоминная артиллерия (устаревшие корабли).

Калибр в дюймах	Длина в калибрах	V_0 — начальная скорость фут. в секунду	G_0 —вес снаряда в русских фунтах	Угол прицели- вания φ^0 для дистанции ка- бельтовых		Наибольшая дальность в кабельтовых при $\varphi^0=30^0$	Угол падения θ^0 для дистанции кабельтовых		Угол падения для наи- большей дальности	Окончательная скорость фут. в секунду для дистанции ка- бельтовых		Окончательная скорость фут в секунду для наи- большей дальности	Число выстрелов в минуту	Вес взрывчатого вещества в снарядах в русских фунтах
				50	70		50	70		50	70			
6	45	2470	121	8	16	90	14,5	28,5	48	1140	1030	1070	6	12
6	45	2700	112	10	20,5	80	19	37,5	50	1010	945	990	6	11
6	40	2755	98	11	28,5	71	24	50	52	890	915	925	6	9
4,7	40	2265	58	18,5	—	59	36	—	52	790	—	845	8	5,5
4,7	40	2300	56	18,5	—	59	36,5	—	52	785	—	845	8	5
4,7	40	2700	49	15,5	—	63	31,5	—	52	815	—	860	8	4,5

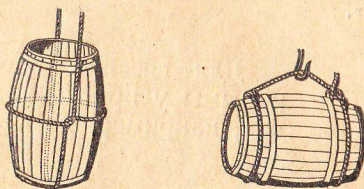
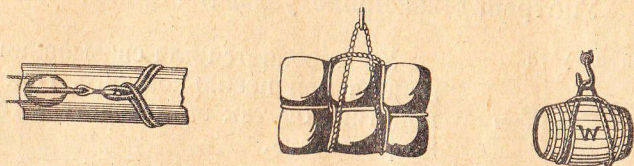
ТАБЛИЦА VI.
Артиллерия приморских крепостей.

Калибр в дюймах	Длина в калибрах	V ₀ — начальная скорость фут в секунду	G ₀ — вес снаряда в рус- ских фунтах	Угол прицеливания φ° для дистанции кабельтовых				Наибольшая дальность ка- бельтовых при φ° = 35° или допускаемая установка				Угол падения для дистанции кабельтовых				Угол падения для наи- большей дальности				Окончательная скорость фут. в секунду при наи- большей дальности				Число выстрелов в минуту	Вес взрывчатого вещества в снарядах в русских фунтах
				φ° для дистанции кабельтовых				Угол падения для дистанции кабельтовых				Угол падения для наи- большей дальности				Окончательная скорость фут. в секунду при наи- большей дальности									
				40	50	60	80	40	50	60	80	40	50	60	80	40	50	60	80						
11	35	2050	840	7	10	13	—	76	9,5	14	19	—	32	1355	1225	1125	—	1035	0,3	84					
11	22	1700	520	13,5	19,5	26	—	20°	19	26,5	35	—	46	1000	970	960	—	990	0,25	58					
11	22	1570	520	17	24,5	—	—	66	23,5	33,5	—	—	46	910	890	—	—	915	0,25	58					
11	20	1625	445	16,5	24,5	—	—	59	23,5	34	—	—	46	890	875	—	—	900	0,25	27					
11	20	1590	445	17	25	—	—	58	24	35	—	—	47	855	840	—	—	865	0,25	27					
10	45	2550	550	5	7	9,5	16,5	105	7	11	15	27	50	1485	1325	1195	1130	1280	0,3	46					
9	22	1590	290	17	25	—	—	59	23	33,5	—	—	51	870	870	—	—	920	0,3	30					
9	20	1525	260	17	25,5	—	—	59	23	34,5	—	—	52	810	810	—	—	860	0,3	20					
6	45	2600	101	7,5	12	18	—	40°	14,5	23	33,5	—	50	1005	930	895	—	935	5	6,5					
6	22	1500	81	—	—	—	—	72	13	—	—	—	62	—	—	—	—	8,5	2	12,5					
4,7	50	3050	50	6	11	19	—	72	13	24	35	—	53	955	895	875	—	915	8	5					

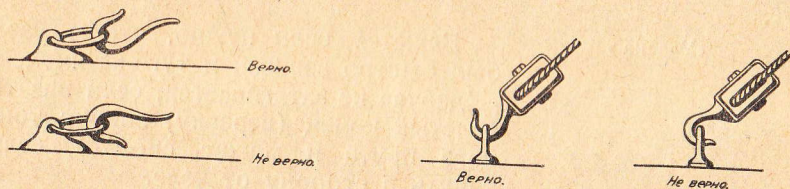
ТАБЛИЦА VII.
Гаулицы и мортиры.

Калибр в дюймах	Длина в калибрах	V ₀ начальная скорость фут в секунду	G ₀ — вес снаряда в русских фунтах	Дальности в кабельто- вых, соответ- ствующие углу прице- ливания φ ⁰				Углы падения, соответ- ствующие углам прице- ливания в φ ⁰				Окончательные скоро- сти фут. в секунду, соответствующие углам прицеливания φ ⁰				Число выстрелов в минуту	Вес взрывчатого вещества в сна- ряде в русских фунтах
				65°	60°	50°	43,5°	65°	60°	50°	43,5°	65°	60°	50°	43,5°		
12 гауб. . .	20	1450	920	—	61	70	72	—	64°	55,5°	50°	—	1090	1080	1065	0,25	192
11 морт. . .	12	1080	610	34	39	45	47	68°	63°	54°	48°	875	890	890	885	0,25	62
9 » . .	12	1050	275	29	34	40	41	69°	65°	56°	49°	825	820	815	810	0,3	17

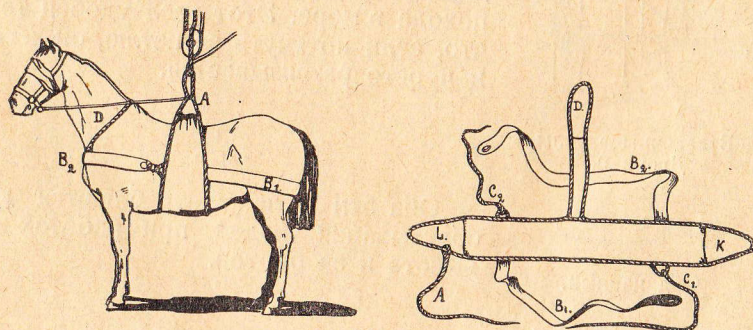
Типы стропов.



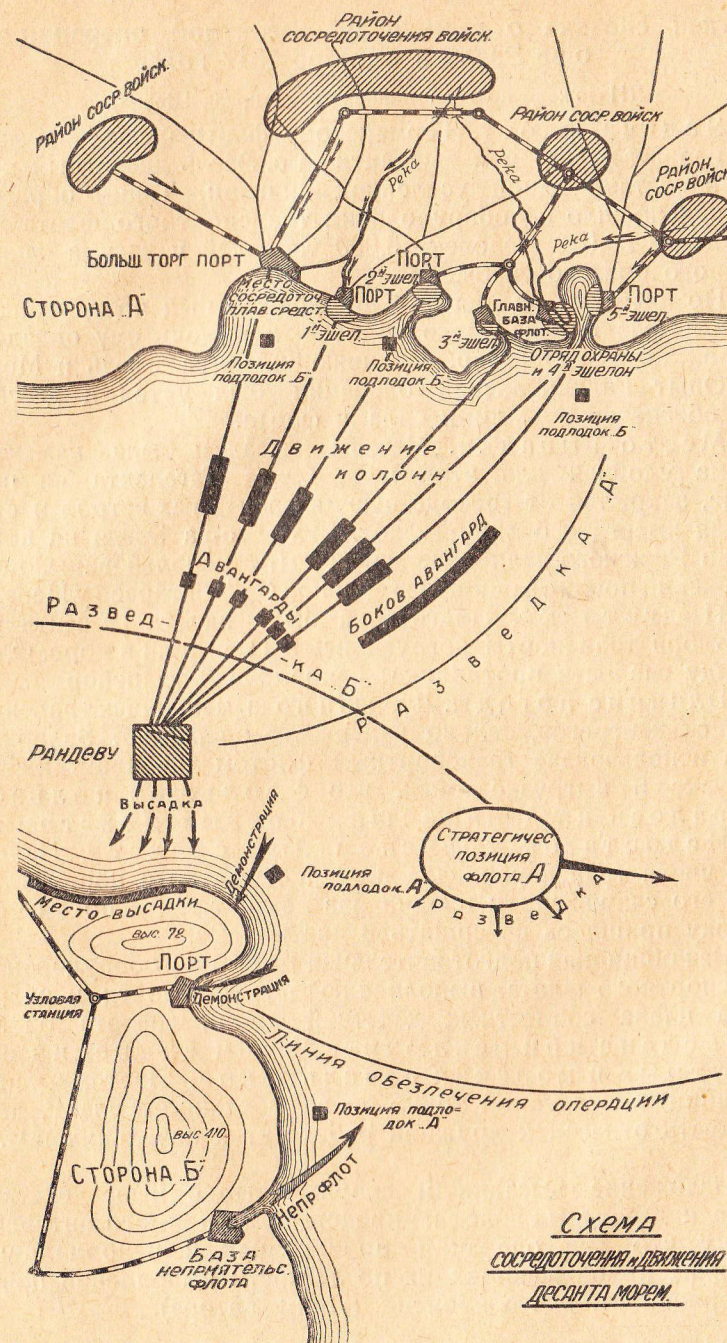
Закладывание гаков (крюков от блоков) за коуши (кольца в палубе).



Лошадиный строп.



Приложение 9 (к главе III, части I).



Краткая справка о германской десантной операции на о-ве Эзель в октябре 1917 года.

(Изложено по воспоминаниям адмирала Шеера).

Задача флоту. Германскому флоту было дано задание перевезти морем и высадить на о. Эзель десантный корпус в составе одной усиленной дивизии. Таким образом, здесь дело шло об оборудовании транспортного флота для перевозки 23.000 человек, 5.000 лошадей и весьма значительного боевого снабжения.

По высадке на берег флот должен был поддерживать правый фланг десантного корпуса и помочь ему овладеть дамбой у мыса Ориссар, соединяющий о-ва Эзель и Моон.

Опыт Галлипольской операции был учтен и десант был обеспечен большими силами флота.

Место высадки. Местом высадки была намечена весьма удобная для этой цели бухта Тагелахта на о-ве Эзеле, закрытая от господствующих западных ветров и способная вместить большой флот. Бухты о-ва Эзеля на побережье Рижского залива не могли быть использованы, пока Ирбенский пролив защищался сильной (12") батареей у Цереля.

Подготовка. Подготовка была начата 12 сентября. 9 октября транспорты погрузились и 11 вышли в море. Флот (в виду слабости противника) конвоировал транспорты.

Влияние погоды. Дурная погода, мешавшая тралению у русских берегов, сильно задержала операцию. Задержка была использована транспортным флотом для практики по погрузке и выгрузке войск, что с большой пользой сказалось на дальнейших боевых действиях.

Недостаток транспортных средств. Наличного числа транспортов для приема десантного корпуса со всем его снаряжением в один раз не хватило, а потому перевозку пришлось совершать в два приема.

Вся обширная подготовительная работа по оборудованию транспортного флота, выполнению посадки войск и разработка плана совместных действий армии и флота была проведена при исключительном единении сухопутных и морских начальников. Поэтому успех операции, проведенной точно по выработанному плану, должен быть отнесен к дружной работе этих начальников ¹⁾.

Изложение высадки и сопряженных с нею действий флота и десантных войск не представляет прямого интереса, потому что эти операции происходили в ненормальных условиях, приближающих их по легкости выполнения почти к операциям мирного времени. (Прим. автора).

¹⁾ И тому, конечно, что противник по причинам особого характера не оказал десанту почти никакого сопротивления.

Состав германских сил.

Начальник морских сил	В.-адмирал Шмидт лин. крейсер «Мольтке» . .	1	Вооружение судов 10—11" и 12—6".
III эскадра . .	Линейные корабли: «Кениг», «Байерн», «Курфюрст», «Кронпринц», «Маркграф»	5	по 10—12" и по 14—6".
IV » . .	Линейные корабли: «Фридрих дер Гроссе», «Кениг - Альберт», «Каизерин», «Каизер», «Принц-регент Луитпольд»	5	
II Разведывательный отряд . .	Легкие крейсера: «Кенигсберг», «Карлсруэ», «Нюрнберг», «Франкфурт», «Данциг»	4	по 10—12—4".
Легкие крейсера	«Кольберг», «Страсбург», «Аугсбург» . .	3	
Минные суда . .	47 миноносцев	47	
	При них крейсер «Эмден»	1	
Подводные лодки	1 флотилия 6 лодок . .	6	
Тральщики . .	6 дивизионов и 60 моторных катеров (искателей мин)		
Вспомогат. суда	72 рыболовных и иных пароходов		
Транспортный флот	19 пароходов, общим водоизмещением 153.664 тонн		

Приложение 11.

Сводная сравнительная таблица различных мер длины.

1 кабельтов = 100 саж. 6-ти футовой меры = 0,1 морск. мили. = 600 фут.

1 англ. ярд = 3 футам.

1 фут. = 0,343 метра = 30,43 сантим.

1 дюйм. = 2,540 сантиметра = 25,4 миллиметра.

Фу ты	Ме тр ы	Морские сажени	Кабель- товы	Версты	Морские мили
600	182,9	100	1	0,175	0,1
1.200	365,8	200	2	0,350	0,2
1.800	548,6	300	3	0,525	0,3
2.400	731,5	400	4	0,7	0,4
3.000	914,4	500	5	0,875	0,5
3.600	1.097,3	600	6	1,050	0,6
4.200	1.280,2	700	7	1,225	0,7
4.800	1.463,0	800	8	1,4	0,8
5.400	1.645,9	900	9	1,575	0,9
6.000	1.828,8	1.000	10	1,75	1,0
9.000	2.743,2	1.500	15	2,625	1,5
12.000	3.657,6	2.000	20	3,5	2,0
15.000	4.572	2.500	25	4,375	2,5
18.000	5.486,4	3.000	30	5,25	3,0
24.000	7.215,2	4.000	40	7	4,0
30.000	9.144	5.000	50	8,75	5
36.000	10.972,8	6.000	60	10,5	6
42.000	12.701,6	7.000	70	12,25	7
48.000	14.430,4	8.000	80	14	8
54.000	16.359,2	9.000	90	15,75	9
60.000	18.288	10.000	100	17,5	10
63.000	19.102,4	10.500	105	18,375	10,5
66.000	20.116,8	11.000	110	19,25	11
69.000	21.031,2	11.500	115	20,125	11,5
72.000	21.945,6	12.000	120	21	12
78.000	23.774,4	13.000	130	22,75	13
84.000	25.603,2	14.000	140	24,5	14
90.000	27.432	15.000	150	26,25	15

Приложение 12.

Сравнение русских, метрических и английских мер.

Миллиметры в дюймах	Дюймы в миллиметрах	Метры в футах	Футы в метрах	Ярды в метрах	Метры в ярдах	Кабельтовы в ярдах	Кабельтовы в метрах	Кабельтовы в морск. саж.	Кабельтовы в кило- метрах	Кабельтовы в верстах	Кабельтовы в морских милях	Версты в кабельтовых	Километров в час при скорости в узлах	Верст в час при ско- рости в узлах	Фут. в минуту при ско- рости в узлах	Английские мили в ки- лометрах	Килограммы в русских фунтах	Килограммы в пудах	Метрические тонны в пудах	Английские тонны в пудах	Английские фунты в русских фунтах
1 0,04	25,4	3,28	0,34	3 0,33	0,91	200	182,9	100	0,18	0,175	0,1	5,71	1,85	1,74	101	1,61	2,44	0,06	61,05	62,03	1,1
2 0,08	50,8	6,56	0,68	6 0,66	1,83	400	365,8	200	0,37	0,350	0,2	11,43	3,71	3,47	203	3,22	4,88	0,12	122,1	124,1	2,2
3 0,12	76,2	9,84	1,02	9 0,99	2,74	600	548,6	300	0,55	0,525	0,3	17,14	5,56	5,21	304	4,83	7,33	0,18	183,1	186,1	3,3
4 0,16	101,6	13,12	1,36	12 1,32	3,66	800	731,5	400	0,73	0,7	0,4	22,85	7,41	6,95	405	6,44	9,77	0,24	244,2	248,1	4,4
5 0,2	127,0	16,40	1,7	15 1,65	4,57	1000	914,4	500	0,91	0,825	0,5	28,57	9,27	8,69	507	8,05	12,21	0,3	305,2	310,1	5,5
6 0,24	152,4	19,69	2,04	18 1,98	5,49	1200	1097,3	600	1,10	1,05	0,6	34,29	11,12	10,42	608	9,66	14,65	0,36	366,3	372,2	6,6
7 0,28	177,8	22,97	2,38	21 2,31	6,4	1400	1280,2	700	1,28	1,225	0,7	40,00	12,97	12,16	709	11,27	17,09	0,43	427,3	434,2	7,75
8 0,32	203,2	26,25	2,72	24 2,64	7,32	1600	1463,0	800	1,46	1,4	0,8	45,71	14,83	13,9	811	12,88	19,54	0,49	488,4	496,2	8,86
9 0,36	228,6	29,53	3,06	27 2,97	8,23	1800	1645,9	900	1,65	1,575	0,9	51,43	16,68	15,63	912	14,48	21,98	0,55	549,4	558,3	9,97

Таблица для перевода верст в кабельтовы.

Версты	Кабельтовы	Версты	Кабельтовы	Версты	Кабельтовы
1	5,71	10	57,14	19	111,43
1 1/2	8,57	10 1/2	60,00	20	117,14
2	11,43	11	62,85	21	120,00
3	17,14	12	68,57	22	125,71
3 1/2	20,00	13	74,29	23	131,43
4	22,85	14	80,00	24	137,14
5	28,57	15	85,71	24 1/2	140,00
6	34,29	16	91,43	25	145,71
7	40,00	17	97,14	26	151,43
8	45,71	17 1/2	100,00	27	157,14
9	51,43	18	105,71	28	160,00

Извлечение из устава корабельной службы Раб.-Кр. Кр. Флота.

О командире корабля.

Ст. 70. Командиру подчинен во всех отношениях весь личный состав вверенного ему корабля.

Ст. 152. Во время бедствия командир обязан принимать все меры к спасению корабля и, только убедившись в окончательной невозможности спасти корабль, он приступает к спасению команды и ценного имущества, а равно секретных документов, книг и корабельных журналов, при этом, во всяком случае, он покидает корабль последним.

Ст. 157. При крушении корабля, куда бы его команда ни была свезена, командир сохраняет полностью свою дисциплинарную власть, как и на корабле.

Ст. 193. Обязанности командира при выполнении отдельных боевых операций изложены в боевом уставе.

О десанте.

Ст. 723. Десантом называется вооруженная команда, свозимая с корабля на берег для военных целей.

Ст. 724. Десант может быть образован путем принятия на корабль специальной воинской части или выделением некоторой части корабельного экипажа.

Ст. 725. При формировании десанта из состава корабельного экипажа надлежит руководствоваться соображением, что своз десанта не должен лишить корабль возможности привести в действие все его боевые средства.

Ст. 726. Принятая на корабль в качестве десанта воинская часть распределяется по помещениям, согласно указаниям помощника командира. Командиры РККА размещаются по каютам, в соответствии с их служебно-правовым положением, на основании ст. 1667—1668 настоящего устава, однако, без особого стеснения этим командиров РККФ корабля. Младшие командиры РККА и рядовой состав размещаются на одинаковых основаниях с корабельным экипажем, при чем им отводится отдельное помещение.

Ст. 727. При размещении личного состава десанта, помощник командира заботится о гигиеничности отводимых помещений и чистоте воздуха в них и о предоставлении соответствующего помещения для больных, если корабельный лазарет окажется для этого недостаточным.

Ст. 728. Вместе с отводом помещения для личного состава десанта, помощник командира назначает места для ручного огнестрельного оружия, амуниции, обоза и вообще для имущества десантной части.

Ст. 729. Если в десанте идут лошади, то помощник командира заботится о надлежащем их устройстве на корабле.

Ст. 730. Порядок погрузки десанта, приемки и погрузки тяжестей, оборудование корабля под десант и проч. предусматриваются правилами производства десантных операций, которыми корабельное начальство и личный состав десанта должны руководствоваться.

Ст. 731. Весь личный состав десанта во время пребывания на корабле в полной мере подчиняется морским постановлениям и установленному на корабле распорядку, отнюдь не вмешиваясь в управление кораблем и распоряжения корабельного начальства.

Ст. 732. В случае неисполнения кем-либо из десанта предписанных правил, командир требует от старшего из находящихся на корабле десантных начальников принятия соответствующих мер и наложения взыскания на виновных.

Ст. 733. Личный состав десанта по усмотрению командира может привлекаться к участию в корабельных работах.

Ст. 734. Надзор над личным составом десанта, за порядком и соблюдением установленных правил возлагается на специальное дежурство командиров РККА из состава десантной части.

Ст. 735. На случай тревог десанту делается расписание и каждому разъясняется, что он по какой тревоге должен делать.

Ст. 736. Личный состав десанта получает пищевое довольствие или от корабля, на общих основаниях с корабельным составом, или довольствуется самостоятельно. Порядок довольствия устанавливается предварительным распоряжением флагмана, или начальника соединения, после согласования этого вопроса с сухопутным начальством.

О порядке службы на корабле.

Ст. 834. Основным порядком службы является—установленный для военного времени. Во всех других условиях порядок службы определяется применительно к основному порядку и этим условиям.

Ст. 848. Тревоги производятся в следующих случаях: 1) приготовление корабля к бою, 2) боевая тревога, 3) тревога отражения атаки миноносцев, 4) тревога отражения атаки с воздуха, 5) тревога отражения газовой атаки, 6) тревога отражения подводных лодок, 7) водяная тревога и 8) пожарная тревога.

Ст. 849. При тревогах служба корабельных нарядов на корабле прекращается, и весь экипаж вступает в исполнение своих обязанностей по специальному расписанию произведенной тревоги. Этот порядок действует до отбоя или до подачи команды о прекращении состояния тревоги.

Общее распределение времени на корабле.

Ст. 864. Корабельный день начинается побудкой команды, которая нормально производится: в летнее время в 6 часов, а зимой—в 7 часов.

Ст. 867. Через 10 минут после побудки подается команда: „койки наверх, умываться“. По этой команде все койки из палуб должны быть вынесены в связанном виде и уложены в сетки.

Примечание 1. Размеры связанных коек должны быть следующие: длина 105 сант. и ширина 30 сант.

Примечание 2. В дни, когда назначено мытье белья, коек и чемоданов, вахтенная смена на верхней палубе, после побудки команды, приготовляет в указанных местах обрезы (лохани) и горячую воды для мытья белья.

Ст. 869. На вынос коек, умывание и завтрак назначается 50 минут.

Ст. 870. После завтрака производится ежедневная утренняя приборка корабля, которая должна быть закончена за $\frac{1}{4}$ часа до подъема флага.

Ст. 874. Время от 11 $\frac{1}{2}$ часов до полудня назначается для приборки помещений после работ и занятий, для приготовления столов и посуды для обеда и для мытья рук, а в жаркое время устраивается купанье и окачивание.

Ст. 875. С 12 до 13 $\frac{1}{2}$ часов происходит обеденный перерыв и отдых. В 13 $\frac{1}{2}$ часов дается дневной чай.

Ст. 876. Время от 14 до 17 $\frac{1}{2}$ часов назначается для тревог, учения и занятий.

Примечание 1. В четверг это время предоставляется команде на починку обмундирования, чистку и проветривание его.

Примечание 2. По субботам это время предоставляется команде на мытье в бане и на пользование парикмахерской.

Ст. 877. С 17 $\frac{1}{2}$ часов до 18 часов время предназначается на приборку в помещениях, приготовление столов и посуды для ужина и мытья рук. В жаркое время устраивается купанье и окачивание.

Ст. 878. В 18 часов дается ужин команде, а с 18 $\frac{1}{2}$ часов команде предоставляется свободное время.

Ст. 879. За полчаса до раздачи коек должно быть произведено проветривание жилых палуб и в это же время происходит обход корабля помощником командира в сопровождении дежурного по палубам.

Ст. 880. В 20 часов происходит вечерняя переключка и раздача коек команде и с этого времени воспрещаются шумные игры в жилых помещениях.

Ст. 881. В 22 часа вся команда должна быть в койках. Во всех помещениях на корабле должна соблюдаться полная тишина. В палубах должно гореть ночное освещение.

О приборке корабля.

Ст. 1090. Приборка корабля есть ежедневно утром, в установленные расписанием часы, производимая работа по поддержанию корабля в чистоте и порядке.

Ст. 1091. Кроме ежедневной приборки, один раз в неделю и после каждой угольной погрузки производится приборка корабля по еженедельному расписанию.

Ст. 1095. Приборка производится одновременно по всему кораблю. В ней участвует весь личный состав, за исключением выведенных на отдельные вахтенные посты, в караул и имеющих освобождение от врача.

Ст. 1097. Ежедневная приборка производится под общим руководством помощника командира.

Ст. 1101. Помимо ежедневной утренней приборки, в течение дня, перед обедом и ужином, обязательно, и в другое время, по мере надобности, надлежит подметать верхнюю палубу, а после дождя стгонять с нее воду и лопатить.

Ст. 1102. Во всех помещениях, в которых в течение дня производились какие-либо работы или занятия, должна производиться приборка после каждой такой работы и вся принадлежность, бывшая в употреблении, должна укладываться на установленные места.

Вахтенная и дежурная служба.

Ст. 1103. Вахтой называется такая служба нарядов, для несения которой выводится часть личного состава корабля: а) на определенные места и посты и б) на несколько часов в сутки, но не свыше 6½ непрерывно.

Ст. 1104. Вахта устанавливается для таких надобностей, которые требуют от личного состава корабля особой бдительности и внимания или непрерывного присутствия у какого-либо корабельного устройства и механизма, или обеспечения безопасности корабля.

Ст. 1105. Дежурством называется такая служба корабельных нарядов, для несения которой назначается часть личного состава на срок, превышающий установленный ст. 1108, но не свыше 24 часов непрерывно.

Ст. 1106. Дежурство устанавливается для таких корабельных надобностей, которые заключаются, главным образом, в контролировании исполнения другими обязанностей службы и в надлежащем направлении их деятельности, а также наблюдением за исправным действием корабельных устройств или для периодического их обслуживания. Дежурная служба не требует постоянного присутствия назначенных к дежурству лиц на определенных постах.

О вахтенном начальнике.

Ст. 1160. Вахтенный начальник есть командир РККФ, которому вверено непосредственное управление вахтой и дежурной службой на корабле в продолжение срока нахождения его на вахте, на основаниях, изложенных в настоящей главе.

Ст. 1164. Вахтенному начальнику подчинены: 1) помощник вахтенного начальника, 2) дежурный по палубам командир РККФ, 3) караул, 4) дежурный боцман, 5) вахтенная смена на верхней палубе, 6) весь личный состав по всем специальностям, выведенный на вахтенные посты на верхнюю палубу и 7) дежурная смена команды самодвижущихся шлюпок.

О дежурном по палубам и дневальных.

Ст. 1279. Дежурный по палубам, командир РККФ, является помощником вахтенного начальника по управлению дежурной службой во внутренних помещениях корабля и по наблюдению за поддержанием в этих помещениях установленного порядка и чистоты.

Ст. 1281. Дежурный по палубам, когда не занят обходом по внутренним помещениям корабля или обязанностями по дежурству, имеет постоянное местопребывание в помещении кают-компаний командного состава, а главный старшина — в помещении главных старшин.

Ст. 1292. Дежурный по палубам следит, чтобы перед раздачей коек, по команде с вахты, вся команда выходила из жилых помещений, чтобы жилые помещения были прибраны и проветрены и все в них приготовлено на ночное время.

Ст. 1296. Дежурный главный старшина назначается в помощь дежурному по палубам и несет суточное дежурство.

Ст. 1297. Дежурный главный старшина подчиняется дежурному по палубам, чередуется с ним при обходах внутренних помещений корабля для наблюдения за порядком, чистотой в них и за несением службы дежурных и дневальных.

Ст. 1299. В каждой жилой палубе назначается дежурный старшина из числа живущих в ней старшин.

Ст. 1301. Дежурный по палубе следит в своем помещении за порядком, чистотой, соблюдением правил об огне, форме одежды, курении и внутреннего распорядка. Он наблюдает за службой дневальных, проверяя их и требуя исправного несения ими своих обязанностей.

Ст. 1314. Дневальный не имеет права отлучаться из своего помещения без разрешения дежурного по палубе.

Ст. 1315. Дневальный обязан следить за чистотой в своем помещении и за освещением. Он должен, по команде с вахты, в ночное время будить команду, вступающую на вахту, и требовать быстрого выхода наверх, по командам с вахты, живущей в помещении команды; в дневное время, — не позволяет команде спать и лежать в неуказанное время, кроме лиц, указанных в ст. 1307.

Ст. 1322. Никто, кроме командира, помощника командира и дежурного по палубам, никуда не может посылать дневального.

Ст. 1323. Дневальный может отлучаться из своего помещения без разрешения только по сигналам тревоги, аврала или по команде на приборку.

О караульной службе.

Ст. 1347. Караулом на корабле называется часть вооруженного экипажа, наряжаемая для охраны корабля, имущества, лиц и порядка, и состоящая из караульного начальника, помощника караульного начальника, разводящих и караульных.

Ст. 1348. Караул на корабле состоит в непосредственном подчинении вахтенного начальника и в прямом подчинении помощнику командира и командиру корабля. На этих лиц возлагается наблюдение за точным исполнением караулом корабельной караульной службы.

Ст. 1349. Караулы учреждаются на линейных кораблях и на всех кораблях I и II ранга, кроме эскадренных миноносцев.

Ст. 1355. Часовым называется вооруженный краснофлотец, поставленный на пост с определенной задачей по охране.

Ст. 1356. Постом считается, как подлежащие охране предметы и лица, так и место (часть корабля), с которого часовой исполняет свои обязанности. Посты бывают наружные и внутренние. Определенные задачи по охране, а также и самый пост составляют «сдачу» часового.

О внутреннем распорядке на корабле.

Ст. 1648. Как общее правило, краснофлотцы высшего, старшего и среднего командного состава размещаются в каютах, а остальные в жилых палубах.

Ст. 1656. Все краснофлотцы, живущие в жилых палубах, расписываются по столам, получают определенные места для подвешивания коек и распределяются по рундукам, согласно специального расписания.

Примечание. Для избежания простуды не должны отводиться места для подвешивания коек вблизи грелок, сильно нагревающих механизмов, а также у входных наружу трапов, если они не имеют обвесов или тамбуров.

Ст. 1658. Живущие в помещении краснофлотцы должны соблюдать и поддерживать в нем чистоту и порядок.

Ст. 1662. В жилых помещениях (кроме личных кают), не разрешается спать и лежать в неустановленное время, быть в верхней одежде и сидеть в головных уборах за обеденным столом.

О кают-компаний.

Ст. 1673. Кают-компания на корабле является помещением для коллективного отдыха от работ и общего стола

краснофлотцев высшего, старшего и среднего командного (политического и медицинского) состава.

Ст. 1675. В помещении кают-компаний устраивается совещание вышеуказанного состава корабля по вопросам политического, научного, учебного, военно-морского, технического и хозяйственного характера.

Ст. 1676. Распорядителем в кают-компаний является помощник командира, а при его отсутствии старший из присутствующих в ней.

Ст. 1677. В кают-компаний могут быть приглашаемы во внеслужебное время, с разрешения распорядителя, лица, не принадлежащие к составу корабля, и краснофлотцы младшего командного и рядового состава в качестве гостей. Для приглашений, имеющих характер официальный, должно быть испрашено, через помощника командира, разрешение у командира.

Ст. 1685. Время стола распределяется следующим образом: 1. Утренний чай или завтрак начинается с момента окончания приборки в кают-компаний (но не позже 7¹/₂ час.) и может продолжаться до 8¹/₂ часов. 2. Завтрак или обед и обед или ужин назначаются в часы обеда и ужина команды.

Примечание. Кроме часов, назначенных для стола, в кают-компаний всякая сервировка воспрещается, за исключением чая, который может подаваться в часы, свободные от занятий и учений.

Правила санитарии и гигиены.

Ст. 1759. В условиях корабельной жизни, при крайне ограниченной жилой площади и скученности команды, только при постоянном и точном выполнении санитарных и гигиенических правил, можно создать достаточно здоровые жизненные условия и предохранить личный состав от заболеваний.

Ст. 1760. Содержание в чистоте помещений и чистота воздуха в них являются необходимыми условиями для поддержания здоровья живущих в этих помещениях людей. Поэтому личный состав корабля должен обращать особое внимание на ежедневную утреннюю приборку и проветривание помещений.

Ст. 1761. Воспрещается плевать на палубу, за борт и во внутренних помещениях корабля (в жилых помещениях устанавливаются плевательницы, содержимые в надлежащей чистоте).

Ст. 1762. Должно быть обращено тщательное внимание на личную чистоту и опрятность как тела, так и белья и платья.

Ст. 1767. Личному составу воспрещается ночью спать в койках в обуви и одетыми. Днем воспрещается ложиться на койки в обуви и загрязненном платье.

О мытье личного состава в бане.

Ст. 1781. Баня предназначается исключительно для мытья личного состава. Использование помещения бани для иных надобностей, а также стирка белья в бане не допускаются.

Ст. 1788. Больные венерическими и заразными кожными болезнями моются в бане особыми группами. Мытье их производится в конце банного дня группами по роду заболеваний. При этом после каждой группы производится тщательная дезинфекция.

Ст. 1790. Корабельная баня может быть в определенное время предоставлена для мытья команды других кораблей, на которых не имеется своей бани. В таком случае приборка бани после мытья должна производиться командой того корабля, для которого баня была предоставлена.

О стирке белья.

Ст. 1816. В назначенных для стирки местах ставятся обрезы и заготавливается горячая пресная вода.

Ст. 1817. Белье моется обязательно с мылом, вымытое белье прополаскивается сначала забортной водой, накачиваемой помпами, а затем пресной.

Примечание. Полоскание белья за бортом не допускается.

Ст. 1819. Выстиранное, выполосканное и хорошо отжатое белье подвешивается для просушки на бельевые и коечные леера по ротно, без пропусков. Белье должно быть подвешено правильно, чтобы оно хорошо просыхало и сохранялось.

Ст. 1820. Койки и матрацные чехлы подвешиваются на отдельные леера и нижние концы их схватываются каболками. Шерстяные вещи должны подвешиваться на нижние леера.

Ст. 1822. Раздача белья, развешанного на леера, после просушки, производится по возможности в такое время, когда вся команда, мывшая белье, находится на корабле.

Примечание. Снимать белье с лееров без разрешения с вахты не допускается.

Ст. 1827. На кораблях, где это представляется возможным, устраиваются специальные помещения для прачечной и сушильни.

Ст. 1831. Порядок пользования прачечной и сушилкой определяется специальной инструкцией, разрабатываемой старшим вахтенным начальником и утверждаемой командиром.

О курении табаку.

Ст. 1832. Курение табаку в жилых помещениях корабля (кроме личных кают и кают-компаний) воспрещается и разрешается лишь в особо указанных местах и на верхней палубе, определяемых инструкцией.

Перечень источников.

1. Статья Шарля Стъенон «Дарданельская экспедиция» в №№ 1 и 2 «Морского сборн.» за 1919 г.
2. Статья Хенриксона «К вопросу о десантных операциях» в № 4 «Морск. Сборн.» за 1924 г.
3. Статья Б. Б. Жерве «Дарданельская Комиссия» в №№ 4 и 5 «Морск. Сборн.» за 1920 г.
4. Воспоминания германского адмирала Шеера в № 10—11 «Морского Сборн.» за 1920 г.
5. Курс Морской Практики П. В. Гельмерсена.
6. Курс Морской Тактики М. А. Петрова.
7. Статья В. М. Альтфатера «Приморские крепости» в № 4—«Морского Сборн.» за 1919 г.
8. Брошюра Б. Б. Жерве «Значение морской силы для государства».
9. Статья В. Л. «Трапезонд» в № 1—3 «Морского Сборн.» за 1920 г.

СОДЕРЖАНИЕ.

	СТР.
Предисловие	3
Введение	5
Дарданельская операция	5
Цели операции	5
Географический очерк Галлипольского полуострова и Дарданельского пролива	6
Топография полуострова Галлиполи	6
Оборонительные средства Дарданельского пролива	8
План операции	8
Ход событий в Дарданельской операции (первая и вторая атака флота)	9
Выводы из операций флота 19 февраля и 18 марта	11
Высадка войска на Галлипольском полуострове	13
План высадки	13
Места высадки	14
Высадка	15
Роль флота при высадке	16
Высадка в Сувле	17
Эвакуация	19
Выводы	20

Часть I.

ГЛАВА I.

Условия, обеспечивающие осуществление десантной операции.

Разработка плана	21
Выбор места высадки	21
Разведка	23
Расчет сил и средств	23
Расчет времени	23
Условие погоды	24
Воля противника	24
Организация десанта	25
Организация командования	25
Схема организации командования	26
Требования, предъявляемые к командному составу экспедиционных войск сущностью операции	28
Подготовка войсковых начальников	29
Тренировка войск	30
Значение связи	31
Значение карты местности	31

ГЛАВА II.

СТР.

Десантная операция с точки зрения морской практики.

Характер оборудования пароходов	33
Зависимость от погоды	33
Порядок погрузки и посадки	33
Оборудование транспортов	34
Нормы площади при погрузке	34
Расчет весов	35

ГЛАВА III.

Отдельные моменты десантной операции.

Сосредоточение десанта к пунктам посадки	36
Погрузка и посадка	37
Погрузка лошадей и скота	37
Погрузка разных грузов	39
Переход морем	39
Охрана и обеспечение десанта	40
Водоотливные, противопожарные и спасательные средства судов	42
Подготовка высадки	45
Тактическая подготовка	45
Высадка (ее тактика)	46
Высадка десанта (морская сторона операции)	49
Средства высадки	50
Судовые шлюпки	51
Грузоподъемность шлюпок	52
Некоторые сведения из морской практики	52
Установление связи десанта с флотом	53
Обеспечение десанта и его морских сообщений	54
Задачи флота	54
Задачи морских воздушных сил	56
Обратная посадка и эвакуация	58

Часть II.

ГЛАВА I.

Оборона побережья	62
Общие положения	62
Береговые средства флота	63
Удельный вес средств береговой обороны	65

ГЛАВА II.

Отражение десанта	67
Общие положения	67
Период ожидания	68
Выход десанта в море	68
Подход десанта к берегу	69
Высадка. Отражение десанта	70
Отход десанта к берегу и обратная посадка	72
Деятельность флота обороняющегося	73
Заключение	74

Приложения.

СТР.

1. Полуостров Галлиполи и Дарданелы	76
2. Состав сил англо-французского десанта	77
3. Состав сил англо-французской эскадры	78
4. Таблица. Артиллерийская оборона Дарданелл	80
5. Потери союзников	81
К введению и главе I. Части II.	
6. Таблицы элементов морской и приморской крепостной артиллерии (таблицы I—VII)	82
К главе I. Части I.	
7. Схема организации командования (при морской части операции)	88
К главе II. Части I.	
8. Рисунки употребительнейших узлов и стропов	89
К главе III. Части I.	
9. Схема сосредоточения движения десанта в море	91
10. Краткая справка о германском десанте на о-в Эзель в октябре 1917 года	92
11. Сравнительная таблица различных мер длины	94
12. Сравнительная таблица русских, метрических и английских мер длины и веса	95
13. Таблица для перевода верст в кабельтовы	96
14. Извлечение из устава корабельной службы Раб.-Кр. Красного Флота	96
Перечень источников	106

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА, Тверская, д. № 15.

Адрес для телеграмм: МОСКВА — ВОЕНГИЗ.

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ:

БЕЛЬЦ, В. — Воздушный флот. (Техника и тактика). Библиотека красноармейца. ВНО. Под редакцией В. Мордвинова, В. Подшивалова и В. Воронкова. С 48 рис. Стр. 154. Цена 80 к.

ДУЭ, Г. — Господство в воздухе. Этюд об искусстве ведения воздушной войны. Библиотека иностранной литературы. Перевод с итальянского красвоенлета Виноградова. Под редакцией А. Лапчинского. Стр. 73. Цена 45 к.

БОРОВСКИЙ, А. — 1905 г. Хроника событий. Биография. Печатается с разрешения комиссии по ознаменованию памяти революции 1905 года при ЦИК. Стр. 70. Цена 50 к.

БАРАНОВСКИЙ, В. — Справочная книжка по тактике. С 115 чертежами и схемами. Стр. 882. Цена 2 р. 75 к.

ЕГО-ЖЕ. — Тактика крупных войсковых соединений (франц. времен. наставление). Стр. 160. Цена 90 к.

МОРОЗОВ, Н. — Тактика пехоты. Изд. 3-е. Стр. 288. Цена 2 р. 25 к.

АЛЕКСАНДЕР, Н. — Курс артиллерии для пехотных и кавалерийских школ. II. Стр. 224. Цена 1 р. 20 к.

ЦИФФЕР, ВОСТРУХОВ и ВАШКЕВИЧ. — Система войскового хозяйства на основах нот. Стр. 132. Цена 55 к.

ЭДЕЛЬШТЕЙН, А. — Санитарное просвещение в Красной Армии. Стр. 72. Цена 55 к.

ТАЛЬ, Б. — История Красной Армии. Изд. 2-е исправленное. Стр. 208. Цена 90 к.

КАДИШЕВ, А. Что должен знать молодой красноармеец? Изд. 2-е дополненное и исправленное. Стр. 184 и 2 карты. Цена 40 к.

Исчерпывающий выбор литературы по всем отраслям знания.
СРОЧНОЕ ИСПОЛНЕНИЕ ЗАКАЗОВ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖЕМ.
Каталоги, проспекты и пр. высылаются по первому требованию бесплатно.

Заказы и деньги направлять в Государственное Военное Издательство (ГВИЗ). Москва. Тверская, 15 и в Отделения Издательства.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА, Тверская, д. № 15.

Адрес для телеграмм: МОСКВА—ВОЕНГИЗ.

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ:

ВАШКЕВИЧ, В.—Система полкового снабжения. Опыт постановки вопроса. Книга дает понятие о войсковом хозяйстве и сущности системы полкового снабжения. Анализ изменения структуры снабженческих аппаратов при системе [полкового снабжения, самозаготовок в мирное и военное время и возможности применения системы полкового снабжения во время войны. Стр. 32. Цена 25 к.

ЦЕЙТЛИН, В.—Связь. Часть I. Общие положения, средства и войска связи. 2-е исправлен. издание 1926 г. Военно-Техническое Управление РККА. Стр. 182. Цена 1 р. 20 к.

САЗОНТОВ, А.—Самоокапывание пехоты. С 38 черт. в тексте. Библиотека красноармейца. Изд. 1926 г. Стр. 56. Цена 20 к.

Закон об обязательной военной службе. Изд. 1926. Стр. 63. Цена 5 к.

АЛЕКСЕЕВ, И.—Территориальные формирования. Пособие для кадрового и переменного состава территориальных дивизий. С 4-мя схем. в тексте. Изд. 1926 г. Стр. 120. Цена 80 к.

КОХАНОВ, Н.—Сухопутные сообщения. Войсковое инженерное дело. Часть III. Курс старшего класса нормальных военных школ. С 133 чертеж. Рекоменд. управлением Воен.-учебн. заведений. Изд. 1926 г. Стр. 180. Цена 1 р. 60 к.

АНЖЕЛЯР.—Советы для подготовки пехотных частей к бою в маневренной и позиционной войне. Перев. с франц. А. М. Таубе. С 38 черт. и 8 схем. Стр. 106. Цена 1 р. 20 к.

БЕГУ.—Указания по подготовке мелких частей пехоты. Перев. с франц. А. Борецкого. Стр. 42. Цена 15 к.

БЕЛОЛИНЕЦКИЙ, В. И.—Передвижение пехоты. Стр. 32. Цена 10 к.

ЕГО-ЖЕ.—Походное движение пехоты. С 3 схем. Стр. 68. Цена 25 к.

Любую интересующую читателя книгу **высылает без задатка** наложенным платежом Почтово-Посылочный Отдел ГВИЗ'а.

По заказам свыше 5 руб. ППО принимает на свой счет стоимость отправки и упаковки.

Требуйте все, что вам необходимо—заказы исполняются немедленно.

Заказы адресовать: Почтово-Посылочному Отделу ГВИЗ'а,
Москва, Тверская, д. № 15.