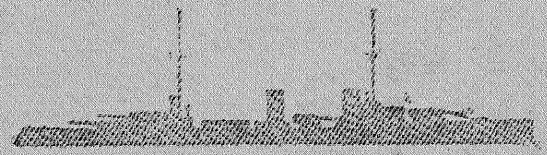
11448
43141



Г. Лорей

# ОПЕРАЦИИ ГЕРМАНО-ТУРЕЦКИХ МОРСКИХ СИЛ в 1914–1918 гг.

МОСКВА
ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ВОЕННОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1936

1907/1942
IV эс/17

Г. Л О Р Е Й

# Операции германо-турецких морских сил в 1914-1918 гг.

В.В.А. „Г. С. РАКОВСКИ"
БИБЛИОТЕКА
ОСНОВЕН ФОНД

*ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО Е. ШВЕДЕ*
*С ПРЕДИСЛОВИЕМ Е. ЛУДРИ*
*И С ПРИМЕЧАНИЯМИ Н. НОВИКОВА*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО — МОСКВА — 1934

11118

DER KRIEG ZUR SEE
1914-1918

# Der Krieg in den Türkischen Gewässern
# Die Mittelmeer-Division

*Bearbeitet von Hermann Lorey*

Herausgegeben vom Marine-Archiv
Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung E. v. Mantey

Berlin—1928

**Г. Лорей, Операции германо-турецких морских сил в 1914-1918 гг. Перевод с немецкого Е. Шведе, с предисловием И. Лудри и примечаниями Н. Новикова. Труд, составленный по данным германского военноморского архива, содержит описание действий соединенных германских и турецких военноморских сил на Черном море и германских подводных лодок на Ближнем Востоке в течение мировой империалистической войны. Изложение иллюстрируется многими схематическими картами. Перевод сопровождается примечаниями, составленными по русским архивным данным и дающими более полное освещение главнейших военных событий.**

355.48
43141

К печати подготовили:
Редактор Г. Лохтин
Техн. редакторы Д. Моисеенко и Е. Межбарг
Корректоры: Л. Лозинская и А. Косоурова

Сдано в производство 23/VII—33 Подписано к печати 16/II—34
Формат 62 x 94/16 27 авг. л. 20 печ. л.+вклейки 2¼ печ. л.—на 1 п. л. 54.080 зн.
Уполн. Главл. Р—75815 Огиз № 192 Зак. № 3995 Тираж 5000

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие И. Лудри . . . . . 5
От автора . . . . . 15

### I. Прорыв Средиземноморской дивизии в Дарданеллы

Глава 1. Начало войны. Обстрел алжирского побережья . . . . . 17
Глава 2. Прорыв в Дарданеллы . . . . . 26
Глава 3. Оценка действий обоих противников . . . . . 32

### II. Вооруженный нейтралитет Турции

Глава 4. Обстановка в Константинополе . . . . . 38
Глава 5. Работа немцев в турецком флоте . . . . . 40
Глава 6. Колебания турецкого правительства . . . . . 46

### III. От начала войны с Россией до начала борьбы за проливы

Глава 7. Начало военных действий . . . . . 50
Глава 8. Операции на Черном море до конца 1914 г. . . . . 60
Глава 9. Крейсерские операции на Черном море . . . . . 74
Глава 10. Участие флота в усилении обороны Дарданелл . . . . . 82
Глава 11 Крейсерские операции на Черном море. Гибель *Меджидие*. Прорыв миноносца *Тимур-Хиссар* из Дарданелл . . . . . 86

### IV. Борьба за Дарданеллы

Глава 12. Начало борьбы за Дарданеллы. Участие морских сил. Потопление английской подводной лодки *АЕ-2* миноносцем *Султан-Хиссар* 103
Глава 13. Бой *Гебена* с русским флотом перед Босфором. Снабжение Турции углем . . . . . 115
Глава 14. Гибель английского линейного корабля *Голиаф*. . . . . 122
Глава 15. Гибель английских линейных кораблей *Трайумф* и *Маджестик* Деятельность неприятельских подводных лодок . . . . . 127
Глава 16. Деятельность турецкого флота на Черном море летом 1915 г. *Бреслау* подрывается на мине . . . . . 143
Глава 17. Апогей борьбы за Дарданеллы. Гибель линейного корабля *Хайреддин Барбаросса*. . . . . 154
Глава 18. События на Мраморном и Черном морях в период до очищения Галлиполийского полуострова. . . . . 168

### V. Период до вступления Румынии в войну

Глава 19. Деятельность крейсеров и подводных лодок на Черном море 181
Глава 20 Операции германских подводных лодок на Черном море . . 193
Глава 21. Участие Средиземноморской дивизии в военных действиях на азиатском театре . . . . . 208
Глава 22. Операции на Черном море в период до августа 1916 г. . . . 220

МИНЗ

DER KRIEG ZUR SEE
1914-1918

# Der Krieg in den Türkischen Gewässern
# Die Mittelmeer-Division

*Bearbeitet von Hermann Lorey*

Herausgegeben vom Marine-Archiv
Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung E. v. Mantey

Berlin—1928

**Г. Лорей, Операции германо-турецких морских сил в 1914-1918 гг.** Перевод с немецкого Е. Шведе, с предисловием И. Лудри и примечаниями Н. Новикова. Труд, составленный по данным германского военноморского архива, содержит описание действий соединенных германских и турецких военно-морских сил на Черном море и германских подводных лодок на Ближнем Востоке в течение мировой империалистической войны. Изложение иллюстрируется многими схематическими картами. Перевод сопровождается примечаниями, составленными по русским архивным данным и дающими более полное освещение главнейших военных событий.

355.48
43141

К печати подготовили:
Редактор Г. Лохтин
Техн. редакторы Д. Моисеенко и Е. Межбарг
Корректоры: Л. Лозинская и А. Косоурова

Сдано в производство 23/VII—33 Подписано к печати 16/II—34
Формат 62 x 94/16 27 авт. л. 20 печ. л.+вклейки 2¼ печ. л.—на 1 п. л. 54.060 зн.
Уполн. Главл. 8—75815 Отив № 192 Зак. № 3995 Тираж 5000

Центральная типография НКВМ имени Клима Ворошилова, Москва, ул. Маркса и Энгельса, 17

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие И. Лудри . . . . . 5
От автора . . . . . 15

### I. Прорыв Средиземноморской дивизии в Дарданеллы

Глава 1. Начало войны. Обстрел алжирского побережья . . . . . 17
Глава 2. Прорыв в Дарданеллы . . . . . 26
Глава 3. Оценка действий обоих противников . . . . . 32

### II. Вооруженный нейтралитет Турции

Глава 4. Обстановка в Константинополе . . . . . 38
Глава 5. Работа немцев в турецком флоте . . . . . 40
Глава 6. Колебания турецкого правительства . . . . . 46

### III. От начала войны с Россией до начала борьбы за проливы

Глава 7. Начало военных действий . . . . . 50
Глава 8. Операции на Черном море до конца 1914 г. . . . . 60
Глава 9. Крейсерские операции на Черном море . . . . . 74
Глава 10. Участие флота в усилении обороны Дарданелл . . . . . 82
Глава 11. Крейсерские операции на Черном море. Гибель *Меджидие*. Прорыв миноносца *Тимур-Хиссар* из Дарданелл . . . . . 86

### IV. Борьба за Дарданеллы

Глава 12. Начало борьбы за Дарданеллы. Участие морских сил. Потопление английской подводной лодки *АЕ-2* миноносцем *Султан-Хиссар* 103
Глава 13. Бой *Гебена* с русским флотом перед Босфором. Снабжение Турции углем . . . . . 115
Глава 14. Гибель английского линейного корабля *Голиаф*. . . . . 122
Глава 15. Гибель английских линейных кораблей *Трайумф* и *Маджестик*. Деятельность неприятельских подводных лодок . . . . . 127
Глава 16. Деятельность турецкого флота на Черном море летом 1915 г. *Бреслау* подрывается на мине . . . . . 143
Глава 17. Апогей борьбы за Дарданеллы. Гибель линейного корабля *Хайреддин Барбаросса*. . . . . 154
Глава 18. События на Мраморном и Черном морях в период до очищения Галлипольского полуострова. . . . . 168

### V. Период до вступления Румынии в войну

Глава 19. Деятельность крейсеров и подводных лодок на Черном море 181
Глава 20. Операции германских подводных лодок на Черном море . . 193
Глава 21. Участие Средиземноморской дивизии в военных действиях на азиатском театре . . . . . 208
Глава 22. Операции на Черном море в период до августа 1916 г. . . . 220

VI. События от вступления Румынии в войну до смены командующ флотом

Глава 23. Русские заградительные операции перед Босфором и борьба с ними со стороны Средиземноморской дивизии . . . . . 2
Глава 24. Рост угольной нужды. Гибель германских подводных лодок на Черном м ре . . . . . 2
Глава 25. Операции на Эгейском море и у побережья Малой Азии . . 2
Глава 26. Операция *Бреслау* против Змеиного острова (Фидониси). Английская воздушная атака Константинополя. Новый командующий флотом . . . . . 2

VII. Последний год войны

Глава 27. Операции на Черном море до заключения перемирия с Россией . . . . . 2
Глава 28. Морской бой у острова Имброс . . . . . 2
Глава 29. Борьба за *Гебен* . . . . . 2
Глава 30. Деятельность флота на малоазиатском театре военных действий . . . . . 2
Глава 31 События на Черном море после заключения перемирия с Россией . . . . . 2
Глава 32. Конец войны . . . . . 3

Приложения

I. Сетевые противолодочные заграждения в Дарданеллах и Босфоре . . 3
II Судоремонтные работы в военное время . . . . . 3
III. Санитарная служба Средиземноморской дивизии . . . . . 3
Алфавитный указатель . . . . . 4



# ПРЕДИСЛОВИЕ

На арене мировой войны черноморский театр занимал особенное положение. Эта особенность заключалась в том, что Черное море было фактически изолировано от других морских театров и на театре оперировали только те силы, которые были сосредоточены здесь к началу войны и которые создавались в течение войны. Только несколько больших германских подводных лодок, отправленных из Вильгельмсгафена в Средиземное море и прошедших затем в Черное море, изменили несколько лицо Черного моря как закрытого театра.

На характер боевых действий повлияли также особенности самого театра, своеобразное географическое положение примыкающих к Черному морю государств и их отношение к войне. Нейтральные в первый период войны Румыния и Болгария, в процессе войны замкнули кольцо воюющих государств на Черноморском побережьи и этим значительно изменили обстановку.

Эти особенности черноморского театра предопределили и особенности боевых операций, представляющих несомненный интерес для читателя. Мы к сожалению не имеем, кроме отдельных журнальных статей и неплохой книги Новикова Н. В. [1] «Операции на Черном море и совместные действия армии и флота на побережьи Лазистана» [2], ничего цельного о боевых действиях на Черном море в мировую войну. Перевод книги Лорея до некоторой степени восполняет этот пробел.

Автор труда, отставной контр-адмирал германского флота Герман Лорей, командовал в 1915 г. турецким линейным кораблем *Хайреддин Барбаросса* и затем до 1917 г. — линейным кораблем *Торгут-Рейс*. Отдавая положенную дань «подвитам» *Гебена* и *Бреслау* и германскому офицерству как руководителям и воспитателям турецкого флота, — Лорей основную часть труда посвящает описанию хода событий на Черном море. При сличении изложения отдельных операций с русскими архивными материалами установлена большая точность, а в отдельных случаях — даже полное совпадение в освещении событий. Это свидетельствует о том, что мы имеем не только воспоминания безработ-

[1] Тов. Новиков во время мировой войны работал в штабе черноморского флота в качестве историографа. Он просмотрел настоящий труд Лорея и снабдил его необходимыми поправками и замечаниями, отчего книга Лорея в русском переводе стала несомненно полнее и точнее. Я пользуюсь любезно предоставленным мне отзывом т. Новикова на труд Лорея для настоящего предисловия.

[2] Н. В. Новиков, Операции на Черном море и совместные действия армии и флота на побережьи Лазистана, изд. Военноморской академии РККА, Ленинград, 1927.

VI. События от вступления Румынии в войну до смены командующего флотом

Глава 23. Русские заградительные операции перед Босфором и борьба с ними со стороны Средиземноморской дивизии . . . . . 230
Глава 24. Рост угольной нужды. Гибель германских подводных лодок на Черном м ре . . . . . 239
Глава 25. Операции на Эгейском море и у побережья Малой Азии . . 249
Глава 26. Операция *Бреслау* против Змеиного острова (Фидониси). Английская воздушная атака Константинополя. Новый командующий флотом . . . . . 255

VII. Последний год войны

Глава 27. Операции на Черном море до заключения перемирия с Россией . . . . . 266
Глава 28. Морской бой у острова Имброс . . . . . 276
Глава 29. Борьба за *Гебен* . . . . . 284
Глава 30. Деятельность флота на малоазиатском театре военных действий . . . . . 289
Глава 31 События на Черном море после заключения перемирия с Россией . . . . . 295
Глава 32. Конец войны . . . . . 302

Приложения

I. Сетевые противолодочные заграждения в Дарданеллах и Босфоре . . . 306
II Судоремонт ые раб ты в военное время . . . . . 309
III. Санитарная служба Средиземноморской дивизии . . . . . 317
Алфавитный указатель . . . . . 318



## ПРЕДИСЛОВИЕ

На арене мировой войны черноморский театр занимал особенное положение. Эта особенность заключалась в том, что Черное море было фактически изолировано от других морских театров и на театре оперировали только те силы, которые были сосредоточены здесь к началу войны и которые создавались в течение войны. Только несколько больших германских подводных лодок, отправленных из Вильгельмсгафена в Средиземное море и прошедших затем в Черное море, изменили несколько лицо Черного моря как закрытого театра.

На характер боевых действий повлияли также особенности самого театра, своеобразное географическое положение примыкающих к Черному морю государств и их отношение к войне. Нейтральные в первый период войны Румыния и Болгария, в процессе войны замкнули кольцо воюющих государств на Черноморском побережьи и этим значительно изменили обстановку.

Эти особенности черноморского театра предопределили и особенности боевых операций, представляющих несомненный интерес для читателя. Мы к сожалению не имеем, кроме отдельных журнальных статей и неплохой книги Новикова Н. В. [1] «Операции на Черном море и совместные действия армии и флота на побережьи Лазистана» [2], ничего цельного о боевых действиях на Черном море в мировую войну. Перевод книги Лорея до некоторой степени восполняет этот пробел.

Автор труда, отставной контр-адмирал германского флота Герман Лорей, командовал в 1915 г. турецким линейным кораблем *Хайреддин Барбаросса* и затем до 1917 г. — линейным кораблем *Торгут-Рейс*. Отдавая положенную дань «подвигам» *Гебена* и *Бреслау* и германскому офицерству как руководителям и воспитателям турецкого флота, — Лорей основную часть труда посвящает описанию хода событий на Черном море. При сличении изложения отдельных операций с русскими архивными материалами установлена большая точность, а в отдельных случаях — даже полное совпадение в освещении событий. Это свидетельствует о том, что мы имеем не только воспоминания безработ-

[1] Тов. Новиков во время мировой войны работал в штабе черноморского флота в качестве историографа. Он просмотрел настоящий труд Лорея и снабдил его необходимыми поправками и замечаниями, отчего книга Лорея в русском переводе стала несомненно полнее и точнее. Я пользуюсь любезно предоставленным мне отзывом т. Новикова на труд Лорея для настоящего предисловия.

[2] Н. В. Новиков, Операции на Черном море и совместные действия армии и флота на побережьи Лазистана, изд. Военноморской академии РККА, Ленинград, 1927.

ного адмирала, а в некотором роде историю войны на Черном море — в этом ценность труда.

Героем «романа» Лорея является командующий германо-турецким флотом на Черном море адмирал Сушон с его основными фигурами на шахматной доске — *Гебеном* и *Бреслау*. У автора все вертится вокруг этих кораблей. Мы не находим в этом большого недостатка труда, так как *Гебен* и *Бреслау* в самом деле были центральными фигурами на Черном море, во всяком случае в начале войны.

Первые три главы своего труда Лорей посвящает действиям *Гебена* и *Бреслау* в Средиземном море в начале войны и их прорыву из Мессины в Константинополь. Обстоятельно излагая в первых двух главах ход событий, автор в третьей главе дает развернутую оценку действиям обеих сторон. Здесь, как и следовало ожидать, все положительные качества оказались в его оценке полностью на стороне немцев и все отрицательные — на стороне англичан и французов; только этим об'ясняется по его мнению успех прорыва. По оценке Лорея адмирал Сушон оказался тонким политиком, искусным стратегом, непревзойденным тактиком; германские корабли лучше английских, личный состав более подготовлен, тогда как английский и французский адмиралы одни только и способны были на глупости и провалы. Особо автор выделяет вопросы радиосвязи и боевого управления, подчеркивая в этом важнейшем вопросе все положительные качества германских кораблей, которые обеспечили непрерывную и бесперебойную связь командования с Германией и Австро-Венгрией, в то время когда, по оценке Лорея, связь между английским адмиралтейством и командующим средиземноморским флотом была невообразимо плоха, приказы вообще не доходили, а если доходили, то с опозданием.

По Лорею выходит, что англичане и французы вступили в войну просто с негодными средствами и только этим, да еще находчивостью и прозорливостью Сушона, об'ясняется успех прорыва *Гебена и Бреслау* в Константинополь.

Так ли обстояло дело в действительности? Излагая хорошо известную историю об отозвании с Средиземного моря адмирала Трубриджа с преданием его по настоянию парламента военному суду по делу о прорыве германских кораблей, — Лорей здесь уклоняется от анализа перечисляемых им фактов. Между тем в целях уяснения сути дела большой интерес представляют следующие вопросы по делу обвинения Трубриджа и Мильна: а) почему английское правительство 30 августа 1914 г. в парламенте заявило, что действия Мильна адмиралтейством тщательно и во всех отношениях проверены и что лорды во всех отношениях одобрили принятые меры; б) почему все же по официальному сообщению 20 сентября 1914 г. Трубридж был отозван и отдан под суд; в) почему военный суд, заседавший с 5 по 9 ноября при закрытых дверях, полностью оправдал Трубриджа; г) почему верхняя палата не успокоилась и устами лорда Сельборна 7 января 1915 г. высказала свое сомнение по поводу искренности правительственных раз'яснений и д) почему Керзон закрыл дебаты заявлением, что оба адмирала оправданы, *как выполнявшие приказы адмиралтейства*. Лорей на эти вопросы не отвечает, он, как и Керзон, закрывает дебаты по этому весьма щекотливому вопросу. Неужели в самом деле английский флот



в Средиземном море, имея абсолютное превосходство в силах, не сумел перехватить или преградить путь *Гебену* и *Бреслау*? Неужели эти силы были технически непригодными, а английские адмиралы и командиры неспособны к выполнению такой сравнительно элементарной задачи при условиях, когда немцы «прорывались» на глазах англичан?

Заявление Керзона, *что адмиралы выполняли приказы адмиралтейства*, является прямым ответом на эту «загадочную» историю с прорывом, и это заявление надо очевидно понимать так, что адмиралтейство *не особенно хотело* мешать прорыву германских кораблей в Константинополь. *Не в интересах Англии было к моменту заключения мира иметь проливы открытыми для свободного выхода русского империализма на Ближний Восток*. Английские империалисты неплохо разыграли комедию с «прорывом» *Гебена* и *Бреслау*. Русская буржуазия и ее идеолог Милюков «Дарданельский», мечтавшие о завоевании проливов, вряд ли подозревали, с какой стороны был нанесен удар этим мечтам.

Политическое и военное значение «прорыва» германских кораблей в Константинополь было очень велико. И Лорей прав, считая, что их появление в Константинополе облегчило Германии задачу вовлечения в войну Турции и Болгарии на своей стороне.

В данном предисловии мы не намерены заниматься анализом последствий этого прорыва с политической и стратегической сторон, а суживаем его до пределов влияния на характер операций русского черноморского флота.

Как известно империалистическая политика царской России рассматривала захват Константинополя и проливов как первоочередную задачу. Более откровенные дельцы русской буржуазии не стеснялись даже утверждать, что русские солдаты должны проливать свою кровь на германском фронте за проливы.

Отличительной чертой царской России было несоответствие ее военных приготовлений, особенно на морских театрах, с огромными аппетитами империалистической русской буржуазии.

Так обстояло дело и на Черном море: состав и состояние черноморского флота к началу мировой войны далеко не соответствовали агрессивным планам захвата проливов, даже при учете слабости турецкого флота; поэтому нетрудно понять, в какое положение попало черноморское командование, когда к началу войны у противника оказались такие неожиданные козыри, как *Гебен* и *Бреслау*.

Так называемое владение морем, на которое рассчитывало командование на Черном море в войне с Турцией, было с появлением германских кораблей провалено. О захвате проливов разумеется не могло быть и речи.

Эта новая, невыгодная для России, ситуация удерживала Россию от выступления; не считала себя готовой к войне и Турция. Теперь на сцену выступает Сушон со своими *Гебеном* и *Бреслау*. Схема его действий не блещет оригинальностью и довольно проста: обработать в одиночку пару-вторую министров, неподатливых — подкупить; широкая агитация (на немецкие деньги) о силе и успехах германского оружия; «завоевание» турецкого флота внедрением туда германских офицеров и команды; обещания широкой материальной поддержки для ве-

дения войны и неисчислимые блага при заключении мира (победа считалась гарантированной); чистое золото в виде займа, всевозможные провокации и как венец всего этого: «совершенно неожиданно напасть на русские черноморские порты, действуя одновременно всеми боеспособными кораблями об'единенного германо-турецкого флота, и произвести настолько значительные разрушения, чтобы ни Россия, ни Турция не могли уже пойти на попятную» (стр. 49).

Эта схема была Сушоном превращена в методичные конкретные действия, проведенные с большим упорством и последовательностью. Читатель может убедиться в этом при чтении трех последующих глав (гл. 4, 5 и 6) Лорея, которые подробно освещают подготовку Сушоном Турции к войне.

В ночь с 28 на 29 октября германо-турецкий флот по тщательно разработанному плану (стр. 52—54) безнаказанно атакует Севастополь, Одессу, Феодосию и Новороссийск. Повторяется Порт-Артур, только в еще более неприличном виде. В одесскую гавань под огнями входят 2 турецких миноносца, расстреливают и топят находящиеся там корабли, после чего задним ходом выходят из гавани и возвращаются в Босфор. К Севастополю — к главной базе флота, вооруженной до зубов береговыми батареями, — на рассвете 29 октября подходит *Гебен,* гуляет по крепостным минным заграждениям (которые оказались незамкнутыми), производит обстрел с дистанции 40—65 каб. крепости и флота в гавани, топит на обратном пути заградитель *Прут* с полным запасом мин и возвращается в Босфор.

На рассвете 29 октября старый минный крейсер *Берк* подходит к Новороссийску, совершенно не защищенному береговой артиллерией, высаживает на берег турецкого офицера в сопровождении германского унтерофицера для передачи письменного извещения о предстоящем обстреле; в 11 час. к нему присоединяется после постановки минного заграждения в Керченском проливе *Бреслау*, и корабли до 13 час. производят обстрел портовых сооружений, произведя значительные разрушения.

Таким же путем с предварительным извещением «иду на вы» *Гамидие* обстреливает Феодосию.

Выступление германо-турецкого флота дало царскому правительству формальный повод для об'явления войны Турции; через пару дней она и была об'явлена.

Набег Сушона (гл. 7) на русские порты представляет значительный интерес с одной стороны в том отношении, что при тщательной подготовке сравнительно слабыми силами Сушон выполнил сложную и серьезную операцию, и с другой стороны в качестве показателя того, как беззаботное и некультурное русское командование готовилось к войне и как плохо оно защищало свои порты, в том числе главную базу флота.

Война началась. Одинаково перед командованием турецкого и русского флотов стоял вопрос: что делать флоту, каковы задачи? Одними заявлениями о «владении» морем нельзя было отделаться. Верховное командование требовало действий.

Задачи флотам обеих сторон были определены ходом войны. Они свелись в основном к следующему: для Турции — защита Босфора и



морских коммуникаций с портами Анатолийского побережья. Актуальность и исключительная важность последней задачи становится понятной, если вспомнить, что почти единственным путем снабжения турецкой армии на кавказском фронте и подвозки анатолийского угля являлся морской путь.

Кроме этих основных задач Сушон в своих планах предусматривал и фактически проводил в течение войны: набеговые операции на русские порты, крейсерскую войну, т. е. нападения на русские торговые корабли, «показывая флаг» периодически в различных пунктах побережья Анатолии, «воодушевляя» этим Турцию на подвиги, и наконец поддерживал фланг армии.

Аналогичные задачи стояли и перед русским командованием.

Более активной задачей для обоих флотов являлась борьба на коммуникациях, т. е. захват и уничтожение торговых и транспортных судов противника; на последнем месте стояли вопросы боевых столкновений между военными кораблями — они решались «попутно». Если русское командование и проявило некоторые признаки стремления к «открытому бою», то Сушон избегал даже встречи с русскими: он довольно последовательно проводил однажды принятую им линию поведения — не рисковать, не разменивать крупного политического и стратегического фактора — пребывания *Гебена* и *Бреслау* в Константинополе и «показа флага» — на тактические мелочи. Он настойчиво отклонял требования сухопутного командования о совместных операциях с армией, ограничивая в самых крайних случаях это участие, — если требование исходило от Энвер-паши или германского верховного командования, — выпуском нескольких снарядов по русским позициям в Лазистане или перевозкой нескольких десятков солдат. Свои отказы в активной поддержке турецкой армии Сушон открыто мотивировал тем, что отдельные успехи на этом фронте ничего особенного не обещают, а потеря кораблей чревата тяжелыми последствиями для Турции, а следовательно и для центральных держав.

Сушон считал германо-турецкий флот слабее русского даже до вступления в строй новых линейных кораблей. Лорей, оценивая корабли обеих сторон, дает довольно верную оценку. Единственным преимуществом германо-турецкого флота считает он превосходство *Гебена и Бреслау* в скорости хода. Это «единственное» преимущество однако имело решающее значение при использовании этих кораблей в Черном море — они при всех случаях невыгодной встречи уходили от противника. Между прочим Лорей довольно высоко оценивает боевые качества русских кораблей, особенно их артиллерийскую стрельбу; описывая встречи с русскими кораблями, он не пропускает случая отметить похвалой кучные залпы артиллерии русских кораблей.

Операции русского черноморского флота развивались по двум основным направлениям. Первое — совместные действия с кавказской армией, которые заключались в перевозке и высадке десантов, в перевозке снабжения для армии и в обстреле турецких сухопутных позиций. Флот здесь оказал довольно ценную услугу армии, и предпринятое наступление могло иметь место только благодаря поддержке флота. Флот же мог развить здесь свои операции достаточно успешно только потому, что ему никто особенно не мешал, ибо, как было указано

выше, это не входило в планы Сушона. Вторая задача в течение всей войны заключалась в блокаде Гераклийского угольного района, вернее говоря, в нападении на порты погрузки угля (Зунгулдак — Эрегли) и на корабли, перевозившие уголь. Операции, связанные с зунгулдакским углем, являются наиболее интересной частью труда, и автор не без основания уделяет этим операциям максимум внимания. Операции со стороны руского флота интересны главным образом с точки зрения их отрицательных показателей (нерешительность, примитивность, близорукость и т. д.), в то время когда действия германо-турецкого флота характеризуются определенной целеустремленностью и настойчивостью с привлечением к этой основной задаче всех средств и сил вплоть до конвоирования отдельных транспортов *Гебеном*.

Наиболее действительной блокада стала с того момента, когда к борьбе с угольными транспортами были привлечены подводные лодки и применены активные постановки мин заграждения.

Как известно, минно-заградительные операции в мировую войну нашли самое широкое применение; Черное море в этом отношении не составляет исключения. К постановкам минных заграждений прибегали здесь обе стороны, причем минно-заградительные операции на Черном море носили главным образом активный характер. Особого внимания заслуживают минные постановки, выполненные русскими миноносцами и тральщиками с начала августа 1916 г. по январь 1917 г., когда было произведено 13 постановок заграждений непосредственно у Босфора общим числом до 2 500 мин, главным образом в целях прекращения деятельности германских подводных лодок на Черном море. «Русская заградительная деятельность летом 1916 г. являлась большим достижением русского флота, — пишет Лорей. — Их заграждения доходили непосредственно до берега, они ставили новые мины вплотную к ранее поставленным, и надо было удивляться, с каким искусством и уверенностью они избегали своих мин, поставленных на малое углубление» (стр. 237—238).

Временами закупорка действительно удавалась, о чем Сушон официально об'являл по флоту и докладывал даже Генеральному штабу. Проблема траления — борьба за фарватер, начиная с 1916 г., стала одной из серьезных задач германо-турецкого флота. Характер боевых действий к концу войны на Черном море принял примерно такой же вид, как операции германского флота на Северном море: оперируют на театре германские подводные лодки; русские, видя в этом основную опасность, принимают все меры к закупорке Босфора в целях прекращения действий подводных лодок. Сушон ведет борьбу за обеспечение фарватера, для траления привлекаются все мелкие суда, в том числе миноносцы; флот обеспечивает траление и выход лодок.

Роль подводных лодок для турецкого театра была огромна. Сушон еще в начале 1915 г. ставит вопрос о присылке ему лодок, признавая их решающее значение. При этом он правильно обосновывает для этого театра потребность в больших лодках, указывая на то, что малые лодки недостаточно мореходны для Черного моря и не могут принести всей пользы. Лодки были нужны одинаково для операций на Черном море и против англичан во время дарданельской операции. Попутно отметим, что германо-турецкий флот сыграл весьма серьезную



роль при обороне Дарданелл. Участию флота в дарданельской операции автор посвящает несколько глав, но мы на этом останавливаться не будем, так как о дарданельской операции писалось уже немало.

На Черном море разновременно действовало 12 германских подводных лодок, причем их деятельность была главным образом направлена против транспортов. За весь период лодками было потоплено 19 пароходов и около 30 парусников.

Операции подводных лодок разумеется не ограничивались только уничтожением транспортов; они развивали живую деятельность и в других направлениях, в первую очередь — против боевых кораблей. Отмечая неуспешность деятельности лодок против боевых кораблей, автор об'ясняет это искусным зигзагированием и уклонением русских кораблей от атак и бдительной охраной больших кораблей.

В период занятия немцами Румынии лодки оказали ценную услугу в обеспечении фланга армии от нападений русского флота. Необходимо отметить и такие операции, как перевозка оружия и неоднократные высадки на кавказском побережьи групп грузин, якобы в целях оказания содействия освободительному движению в Грузии и для диверсионных действий в тылу русской армии.

Несомненный интерес представляют сравнительно слабо освещенные в нашей печати вопросы базирования подводных лодок, особенно во время перехода больших лодок из Германии вокруг Европы в Константинополь. Для пополнения своих запасов, производства текущего ремонта, получения данных об обстановке и приема лоцманов на малоазиатском берегу был подготовлен ряд опорных пунктов (порт Будрум, бухта в заливе Кос, Смирна, Фокия, Сигаджик, Скаланова и Милас). Оборудование и подготовка этих пунктов были выполнены в строжайшем секрете. На Черном море в основную базу для подводных лодок после вступления в войну Болгарии была превращена Варна; Констанца из-за малых глубин на подходах оказалась в качестве базы неподходящей.

Несмотря на оживленную деятельность на Черном море германских подводных лодок и на «периодические вылазки» *Гебена* и *Бреслау*, к концу 1916 г. со вступлением в строй русских линейных кораблей, новых эскадренных миноносцев и подводных лодок инициатива в значительной степени перешла на сторону русского флота. Особо полезными для активных операций оказались новые быстроходные эскадренные миноносцы. Хотя эта инициатива была весьма слабо реализована, тем не менее можно отметить некоторый успех русских. Кавказская армия благодаря поддержке флота наступала, перевозка морем угля из Гераклийского угольного района в Константинополь была почти прекращена, и главным образом из-за недостатка угля германо-турецкий флот должен был бездействовать. Вследствие активных русских минно-заградительных операций действия германских лодок были ограничены, и 4 лодки погибли на минах. Между прочим в блокадных операциях со стороны русского флота принимали участие авиатранспорты, которые оказали флоту ценную услугу.

После Октябрьской революции 16 декабря 1917 г. между Советской Россией и Германией в Одессе было заключено перемирие, на основе которого военные действия на Черном море были прекращены.

Турки возобновили подвоз угля, и Ребейр-Пашвиц, сменивший в 1917 г. Сушона на посту командующего флотом, считая, что политическая и стратегическая миссия — пребывание *Гебена* и *Бреслау* в Константинополе — выполнена и что в дальнейшем одним «пребыванием» престиж германского флота в глазах турок сохранить невозможно, пришел к заключению, что настал момент решить эту задачу боем. «Германский личный состав кроме того не мог примириться с мыслью о необходимости мирно ожидать в Босфоре окончания войны», — повествует Лорей. Эта фраза осталась не расшифрованной автором. Но к этому времени в среду личного состава германо-турецкого флота не могли не проникнуть революционные идеи из России и вести о революционном движении в германском флоте. Надо полагать, что это и было наиболее веской причиной принятия Ребейр-Пашвицем решения о крейсерско-набеговой операции — атаке 20 января находившихся в бухте острова Имброс английских кораблей.

Однако от набега вместо ожидавшегося эффекта получился скандальный провал: *Бреслау* затонул на минах, а *Гебен* после двукратного подрыва на минах наскочил на Нагарскую банку, откуда его удалось стащить только после семидневной напряженной работы при постоянной угрозе с воздуха (с самолетов Антанты было сброшено до 180 бомб, причем было 2 попадания).

Заслуживает внимания в данном случае поразительная живучесть германских кораблей. *Бреслау* — слабый легкий крейсер — подорвался поочередно на пяти минах и затонул только после подрыва на пятой мине. Как известно, *Гебен* получил пробоину от двух мин еще в 1914 г. Лорей пишет, что «26 декабря 1914 г. *Гебен* вошел в Босфор и ничто в его внешнем виде не выдавало, что корабль потерпел одну из тяжелейших минных аварий, когда-либо выдержанных кораблем без того, чтобы не затонуть тотчас же» (стр. 312). После имбросской операции *Гебен* снова самостоятельно возвратился в Константинополь и вошел в док только в 1918 г. в Севастополе.

Каким образом *Гебен* попал в Севастополь? Лорей обстоятельно рассказывает об этом в своем труде. 21 марта германские подводные лодки в Черном море получили по радио приказание, что корабли с красным флагом без герба Советской республики следует рассматривать как неприятельские и атаковать. 25 апреля германские оккупационные войска заняли Симферополь. 30 апреля *Гебен* и *Гамидие* вышли в море и в ночь на 1 мая заняли позиции перед Севастополем; одновременно сухопутные части вели наступление и заняли 1 мая город. Черноморский флот успел до подхода к Севастополю *Гебена* выйти в Новороссийск. 2 мая *Гебен* вошел в севастопольскую бухту.

Дальнейшая судьба черноморского флота в период германской интервенции, история грабежа немцами портового имущества и «освоение» оставшихся в Севастополе кораблей черноморского флота нашему читателю уже известны.

Но читатель очевидно интересуется, почему и как *Гебен* попал в Севастополь. Эта сравнительно несложная история освещена автором в 31-й главе достаточно полно и хронологически правильно. Что касается существа дела, то здесь мы считаем необходимым внести в некоторые вопросы ясность.



От изложения Лорея получается впечатление, будто *Гебен* и германские подводные лодки оказались в Одессе и Севастополе чуть ли не случайно или во всяком случае для выполнения весьма скромных задач «усмирения» прибрежных портов. Произошло разумеется другое: германские корабли оказались в Черном море после Брестского мира для более широких задач германского империализма. В то время когда фельдмаршал Эйхгорн «завоевывал» Украину и Кавказ, вице-адмирал Гопман в строгом соответствии с империалистическими целями Германии «по освоению Ближнего Востока» выполнял другую, не менее важную задачу по «превращению» Черного моря во внутреннее германское озеро. Для этого нужно было по расчетам германского командования выполнить две решающие задачи: 1) уничтожить или захватить черноморский флот и 2) захватить все основные порты русского флота. Над разрешением этих задач немцы работали упорно и методично и добились своего.

Лорей довольно цинично откровенничает, что «несмотря на официальное заключение мира с причерноморскими государствами (в том числе и с Россией. — *И. Л.*), ни армия, ни флот *не могли* (подчеркнуто мною.—*И. Л.*) прекратить военных действий». Видите ли, «русская революция и об'явление большевистской власти нарушили во многих местах существовавшие порядки». Из этого видно, что мотивы для обоснования борьбы с русской революцией со стороны германского империализма на Черном море ничем не отличались от обычных, истасканных лозунгов о «порядке», которыми маскировались все интервенционистские походы против Страны советов.

Германское командование об'явило все корабли под красным флагом враждебными; этим актом черноморскому флоту была об'явлена открытая война, разумеется без всяких поводов к этому с нашей стороны.

Судьбе черноморского флота посвящено в нашей литературе немало страниц, поэтому останавливаться подробнее на этом здесь нет надобности. Что касается Лорея, то он понятно не касается внутреннего содержания черноморской трагедии, но некоторые факты в изложении Лорея заслуживают того, чтобы на них остановиться. Это тем более интересно, что в нашей литературе освещались они не всегда правильно. Мы находим например ряд фактов у Лорея изложенными более верно, чем например у советского «историка» Лукина в его статье «Черное море в руках Германии»[1]. В частности вопрос о позиции командования черноморским флотом во главе с Саблиным, а следовательно и основной массы русского офицерства. «Саблин намеревался остаться со всем флотом в Севастополе и там разоружить корабли», — пишет Лорей в гл. 31. Правда в качестве условия со стороны русского командования выставлялось поднятие украинского флага на судах черноморского флота, но это «условие» должно быть отмечено, как не имеющее никакого значения, и фактически дело было в открытой попытке сдачи флота немцам со стороны командования. Лорей об'ясняет невыполнение этого плана тем, что депутация флота

[1] Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах, т. III, ред.-изд. отдел Морведа, Ленинград, 1925.

с этими предложениями не была принята в Симферополе генералом Кош. Причина разумеется не в этом, а в том, что во флоте шла борьба двух сил. Одну составляли командование и реакционное офицерство, за ней шла кулацкая часть крестьянства (в черноморском флоте была значительная прослойка украинского зажиточного крестьянства); другую составляли революционные матросы под руководством большевиков. Верх взяли на этот раз последние. Флот ушел в Новороссийск. Но борьба этим не кончилась, она приняла еще большую остроту, когда флот должен был вернуться в Севастополь. Судьба флота была решена 16 июня голосованием: за возвращение в Севастополь было подано 939 голосов, за потопление в Новороссийске 640 и около 1 000 воздержалось. Об этих внутренних явлениях русской революции Лорей не пишет; в его изложении все это квалифицируется одним термином «анархия».

Не менее интересна расстановка классовых сил в Севастопольском порту. Севастопольский морской завод и доки были нужны немцам для ремонта судов, в частности для докования *Гебена*. Лорей пишет, что «русское управление работало сравнительно хорошо, на верфи осталось большинство прежних служащих» (стр. 7), а личный состав для ремонта пришлось привезти из Германии; о причинах этого подвоза личного состава Лорей умалчивает; ему невыгодно писать о том, что русских рабочих на работе осталось всего 140 чел., несмотря на уговоры и угрозы Гопмана. Рабочие не захотели помогать своим классовым врагам.

Широкие планы германского империализма о превращении Украины и Кавказа в германские колонии, а Черного моря — в германское озеро провалились тогда с треском. Провалились они потому, что рабочие и крестьяне России, Украины и Кавказа не захотели жить на положении колониальных рабов, а рабочие и крестьяне Германии в солдатских шинелях не захотели продолжения войны с трудящимися Страны советов.

Эти «мелочи», которые привели в 1918 г. германский империализм к позорному бегству из пределов Страны советов, повидимому некоторыми современными дельцами из лагеря фашистов, которые собираются повторить это неудачное упражнение, теперь забыты. А следовало бы вспомнить. Если тогда — в 1918 г. — немцы имели дело с черноморским флотом, который решал голосованием вопросы, куда уходить или где затопить корабли, то теперь положение как будто «несколько» иное, — фашистам это надо знать.

*И. Лудри.*

---

## ОТ АВТОРА

Труд «Война в турецких водах, т. I, Средиземноморская дивизия» описывает деятельность морских сил, действовавших под турецким флагом и бывших в подчинении германо-турецкого морского командования, находившегося на крейсере *Гебен*. Следующий том под заглавием «Das Sonderkommando» («Особый отряд») будет посвящен береговой обороне Дарданелл и Босфора, которою руководило специальное береговое командование.

Линейный крейсер *Гебен (Goeben)* и крейсер *Бреслау (Breslau)*, составлявшие перед войной германскую Средиземноморскую дивизию, уже в середине августа 1914 г., имея попрежнему германский личный состав, подняли под новыми наименованиями *Явуз-Султан-Селим* и *Мидилли* турецкие флаги и с этого момента составляли основное ядро турецкого флота.

В Германии сравнительно мало известно о боевой деятельности обоих крейсеров и турецких кораблей, хотя достижения *Гебена* и *Бреслау* стоят на чрезвычайно большой высоте и значительно превзошли действия крейсеров на главном морском театре в отношении частоты и продолжительности их боевых походов и боевых столкновений с неприятелем. Прорыв *Гебена* и *Бреслау* из Мессины в Дарданеллы в свое время вызвал в Германии чувства радости и гордости, но затем был оттеснен на задний план одновременными крупными победами германской армии. Наши противники были чрезвычайно смущены и озабочены прибытием германских крейсеров в Константинополь. Германия тем самым немдленно получала на Ближнем Востоке превосходство в силах над своими противниками, а еще через 2 месяца благодаря неутомимой, планомерной и полной инициативы работе турецкого командующего флотом, германского к.-адм. Сушона (впоследствии в.-адм.), удалось склонить Турцию к участию в войне на германской стороне. Последствиями явились: расщепление согласованного наступления противника на западе, ужасное их поражение в Дарданеллах, полное прекращение подвоза в Россию с юга и ускорение тем самым ее крушения.

Чрезвычайно поучительно рассмотрение деятельности, которая была развита для поднятия непривычных к морю турок на такую высоту, какой требовала морская война, точно так же, как и изучение походов и боевых столкновений, в которых участвовали наши крейсера самостоятельно или совместно с турецкими кораблями, восстановленными и обученными немцами.

Черное море, лежащее вдали от мировых коммуникаций, никогда не получало у нас той оценки, которой оно заслуживало в соответствии с его большими размерами и политическим значением.

Русский черноморский флот был сильнее турецкого, имея в своем составе дредноуты, быстроходные крейсера, эскадренные миноносцы и подводные лодки, так что для русских успехов на море имелись все предпосылки. Русские обладали еще одним величайшим преимуществом: важнейший военный материал, без которого не могут действовать ни корабли, ни промышленность, — уголь — доставлялся на черноморский театр по коммуникациям, на фланге которых находилась главная военноморская база — Севастополь. Как на Балтийском море подвоз железной руды из Швеции, так на Черном море снабжение углем все время держало морское командование в состоянии напряженной деятельности [1].

Замкнутый в самом себе турецкий морской театр представлял особое своеобразие в том отношении, что через него проходило влияние всех политических и военных факторов на те из причерноморских государств, которые решились на участие в войне лишь позднее, т. е. на Болгарию и Румынию.

Для морского специалиста данный труд представляет интерес еще и потому, что с одной стороны на черноморском театре были использованы все наиболее современные боевые средства, а с другой — несмотря на мизерные средства Турции удавалось на каждый удар противника отвечать достойным образом благодаря величайшему напряжению приданных к турецкому флоту германских сил. Но и для более широких кругов книга несомненно представит большой интерес. Данный том является совершенно самостоятельным законченным трудом и описывает морскую войну Турции от начала и до конца [2].

---

[1] Автор проводит параллель между питанием германской военной промышленности шведской рудой, обеспечение доставки которой лежало на морских силах Балтийского моря, и снабжением Турции углем анатолийского побережья, без чего германо-турецкий флот и военные заводы Турции были бы обречены на бездеятельность.—*Ред.*

[2] Автор труда, отставной к.-адм. Гермая Лорей, участник операций в турецких водах: с апреля 1915 г. по август 1915 г. он состоял командиром линейного корабля *Хайреддин Барбаросса*, а затем—с ноября 1915 г. по июнь 1917 г.—командиром линейного корабля *Торгут Рейс*.—*Прим. перев.*

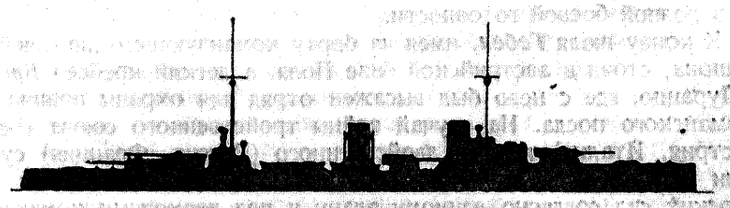
# I. Прорыв Средиземноморской дивизии в Дарданеллы

Глава 1

## Начало войны. Обстрел алжирского побережья

**Средиземноморская дивизия. Мобилизационные мероприятия. Об'явление войны. Первый оперативный приказ. *Гебен* у Филиппвиля. *Бреслау* у Боны. Результаты обстрела. Приказание итти в Константинополь. Встреча с английскими крейсерами. *Гебен* и *Бреслау* в Мессине. Поведение Италии. Австрийское морское командование отказывает в помощи. Приказ английского адмиралтейства адм. Мильну.**

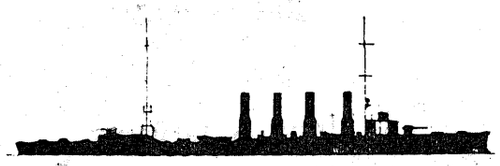
В течение многих лет германский флот был представлен на средиземноморском театре только стационером в Константинополе — яхтой *Лорелей (Loreley)* — и плававшими в Средиземном море в течение зимнего полугодия учебными кораблями. Зимой 1912 г., во время Балканской войны, когда вследствие холода, холеры, сыпного тифа, скудного довольствия и натиска болгарской армии турецкая чаталджинская оборонительная позиция готова была поколебаться и падение Константинополя стало близкой возможностью, — великий визирь подсказал конференции послов мысль о посылке в Константинополь международной эскадры. Такая эскадра и была выделена для защиты своих интересов государствами, подписавшими Берлинский трактат. В Германии согласно приказу кайзера от 1 ноября 1912 г. было начато ускоренное снаряжение новейшего линейного крейсера *Гебен* и легкого крейсера *Бреслау* с целью образования «дивизии Средиземного моря». 5 ноября оба корабля отправились по назначению.



Линейный крейсер *Гебен* (*Goeben*) (1911).
Водоизмещение 23 000 *т*. Длина 186 *м*. Скорость хода 29 узл. Вооружение 10—28 *см*/50, 12—15 *см*/45, 12—8,8 *см*/45, 4 торп. аппарата. Личный состав 1 013 чел.

Начиная с 23 октября 1913 г., командующим «дивизией Средиземного моря» состоял к.-адм. Сушон. Дивизия имела в своем распоряжении сводный отряд морской пехоты, находившийся в Скутари (Албания), с целью обеспечения безопасности правительства принца Вида.

Так как *Гебен* отправился в Средиземное море еще до окончания пробных испытаний и кроме того торпедное вооружение его требовало дальнейших испытаний, а трубки в котлах сильно текли, намечалась его замена в октябре 1914 г. линейным крейсером *Мольтке (Moltke)*. К середине 1914 г. *Гебен* мог надежно держать продолжительное время скорость не свыше 12 узлов, в лучшем случае — 14 узлов и на очень короткий промежуток времени — 20 узлов. При наличии лишь таких скоростей корабль нельзя было использовать, ввиду чего на нем был начат предварительный ремонт судовыми средствами. Главным условием для такого ремонта являлось изготовление новых трубок особого образца, которые и были заказаны. После убийства австрийского наследника приходилось считаться с возможностью политических осложнений и связанным с этим полным использованием корабля; поэтому к ремонту крейсера приступила австрийская база Пола, где в работе принимали участие рабочие, присланные с германских судостроительных верфей. К началу войны удалось переменить 4 460 трубок. В первые дни войны на продолжительных переходах *Гебен* мог развивать до 18 узлов, а 4 августа наибольший ход его равнялся 24 узлам (скорость хода на первоначальных пробных испытаниях доходила до 29 узлов; таким образом достижения корабля далеко не соответствовали его возможностям). Легкий крейсер *Бреслау* находился в полной боевой готовности.



Легкий крейсер *Бреслау* (*Breslau*) (1911).

Водоизмещение 4 550 *т*. Длина 136 *м*. Скорость хода 27,6 узл. Вооружение 12—10,5 *см*/45, 2 торп. апарата. Личный состав 37 чел.

К концу июля *Гебен*, имея на борту командующего дивизией к.-адм. Сушона, стоял в австрийской базе Пола, а легкий крейсер *Бреслау* — в Дураццо, где с него был высажен отряд для охраны принца Вида и германского посла. На случай войны тройственного союза (Германия, Австрия, Италия) против двойственного (Россия, Франция) существовали определенные соглашения о совместном использовании военно-морских сил согласно единому плану и под верховным командованием австрийского адм. Гауса. Портом стратегического развертывания военноморских сил всех трех государств была назначена Мессина. К.-адм. Сушон договорился о подробностях соглашения с адм. Гаусом в октябре 1913 г. в Поле и с итальянским в.-адм. герц. Абруццким — в декабре 1913 г. в Александрии. В январе 1914 г. Сушон для большей уверенности имел еще одно совещание в Риме с начальником морского генерального штаба. Через морских агентов была достигнута полная



согласованность между морскими генеральными штабами Берлина, Вены и Рима, были совместно выработаны сигнальная книга, тактические наставления, цифры и опознательные сигналы.

В марте 1914 г. к.-адм. Сушон и адм. Гаус установили, что главной задачей морских сил явится воспрепятствование переброске алжирского (XIX) армейского корпуса во Францию. По ходатайству Сушона выполнение этой задачи было возложено на германские корабли с придачею к ним итальянских легких крейсеров и эскадренных миноносцев. Для этой цели крейсера *Гебен* и *Бреслау* встретились 1 августа у Бриндизи и направились в Мессину, куда пришли 2 августа около полудня. Отряд морской пехоты в Скутари получил приказ присоединиться к местным австрийским войскам. В ночь с 1 на 2 августа с получением приказа о мобилизации корабли были приведены в боевую готовность. Морской генеральный штаб (Admiralstab) 2 августа сообщил об открытии военных действий против России и о неизбежности войны с Францией.

В Мессине *Гебен* и *Бреслау* не только не нашли обещанных итальянских и австрийских кораблей, но итальянские власти первоначально даже препятствовали приемке угля. Однако к вечеру 2 августа оба крейсера приняли полный запас угля. Никаких приказаний из Германии начальник дивизии не получал, поэтому он решил на собственную ответственность тотчас же по получении известий об об'явлении войны Франции нанести удар по укрепленным пунктам посадки французских войск — Боне и Филиппвилю.

В ночь со 2 на 3 августа оба крейсера вышли из Мессины и направились 17-узловым ходом к точке, находящейся в 20 милях на *SW* от мыса Спартивенто (Сардиния) (карта 1). В полдень 3 августа командующий дивизией отдал следующий приказ.

«1. Принять предварительные меры для затопления корабля с целью избежать при любых обстоятельствах передачи его в неприятельские руки.

2. Сведения о неприятеле — смотри радиотелеграммы последних дней [1].

3. Задача: беспокоить неприятеля, нанося ему по возможности потери в районе алжирского побережья и на коммуникации Бизерта—Тулон с целью воспрепятствовать перевозке войск в метрополию без принятия особых предохранительных мер большого масштаба.

4. Выполнение: утром на рассвете (около 4 ч. 30 м.) крейсеру *Гебен* быть у Филиппвиля, а крейсеру *Бреслау* — у Боны и, следуя под чужим флагом (русским), пытаться произвести разведку той и другой гавани. По поднятии германского флага — уничтожить артиллерийским огнем или торпедами неприятельские военные корабли, транспорты и погрузочные приспособления. Соблюдать экономию боевого запаса, не вступать в бой с береговыми батареями. Уйти из видимости берега *W*-ым курсом, рандеву на меридиане Спартивенто (Сардиния). Подпись — Сушон.»

[1] Радио сообщали, что 2 августа открыты военные действия против России, что в Бизерте делаются приготовления к перевозке войск, что к Казабланке стягиваются войска и что надо ожидать военных действий со стороны английского флота.

3 августа в 18 ч. 19 м. из морского генерального штаба была получена радиограмма о начале войны с Францией. 4 августа в 6 час. *Гебен* под флагом к.-адм. Сушона подошел к Филиппвилю. Подход несколько задержался: для наблюдения за двумя подозрительными пароходами, вышедшими из порта, пришлось итти малым ходом (карта 1). С 6 ч. 08 м. до 6 ч. 18 м. крейсер обстрелял портовые сооружения 15-*см* фугасными снарядами. В 6 ч. 20 м. французская 22-*см* глубинная батарея открыла огонь по крейсеру, но попаданий не достигла. *Гебен* отошел затем курсом на *W*; отойдя из пределов видимости берега, крейсер повернул на *NO*. *Бреслау* подошел к Боне на рассвете; маяк горел и подход прошел без затруднений (карта 1, доп. карта А). За молами находилось несколько пароходов, и *Бреслау*, следуя вдоль портовых сооружений, открыл по ним огонь. Снаряды ложились хорошо. Была также обстреляна сигнальная станция, находившаяся к северу от порта, в горах, затем стрельба была прекращена. По предварительным сведениям порт имел вооружение из шестнадцати 21-*см* гаубиц; однако ответа на обстрел не последовало. В обоих портах стрельбою германских кораблей были нанесены повреждения портовым сооружениям и судам, вызваны пожары и взрывы. В Филиппвиле пострадали также французские войска [1]. Французские радиостанции открыто телеграфировали об обстреле обоих портов и об уходе кораблей в *W*-ом направлении. Главнокомандующий французскими военноморскими силами в.-адм. Буэ-де-Лапейрер находился с частью своего флота в непосредственной близости (что *Гебен* и *Бреслау* установили по радиопереговорам). Получив известие из Боны и Филиппвиля и считая Оран и Алжир под угрозой, он направил туда все свои силы и задержал выход транспортов с войсками. Затем, наперекор приказам из Парижа, он из транспортов организовал конвои, которые поручил охране военных кораблей. Вследствие этих распоряжений прибытие XIX армейского корпуса во Францию запоздало на 3 дня [2].

Таким образом результат смелого набега обоих германских крейсеров оказался довольно значительным.

Еще на походе к алжирским берегам, в 2 ч. 35 м. 4 августа, на крейсерах приняли радио из Науена: «3 августа заключен союз с Турцией. *Гебену* и *Бреслау* итти немедленно в Константинополь. Морской генеральный штаб». Это важное известие первоначально не отразилось на решениях, принятых начальником дивизии. Теперь же, потревожив неприятеля обстрелом портов и транспортов, можно было приступить к выполнению приказа. Незадолго до подхода к алжирскому побережью радиостанция обнаружила близость французских линейных кораблей *Дантон (Danton)* и *Декарт (Descartes)* [3], поэтому нужно было спешить. Превосходство в силах на стороне англичан и французов было подавляющее. Их морские силы состояли из 15 линейных кораблей, 3 линейных крейсеров, множества броненосных и легких крейсеров, 8 флотилий эскадренных миноносцев, подводных лодок и кораблей

[1] René La Bruyère. „Deux armées de guerre navale".
[2] Отчет следственной комиссии адм. Биенемэ, обсужденный в газете „Dépêche Coloniale" и других газетах.
[3] *Декарт*—легкий крейсер.—*Прим. перев.*



специального назначения. При таких обстоятельствах было важно прорваться скорейшим и кратчайшим путем, чтобы к моменту выступления Англии быть возможно ближе к Дарданеллам.

Однако использовать эту несомненно благоприятную обстановку в данный момент было невозможно. Неисправность котлов флагманского корабля значительно уменьшила район действия отряда, и расстояние до Дарданелл в 1 150 миль не могло быть покрыто без дополнительной погрузки угля нормальным крейсерским ходом и при условии нахождения в боевой готовности (т. е. имея все вспомогательные механизмы под парами). Поэтому Сушон решился на выбор более дальнего (на 50 миль) пути через Мессинский пролив с тем, чтобы в Мессине принять полный запас угля. На пути в Мессину, к моменту соединения с *Бреслау* (10 ч. 15 м.) с *Ost* показались английские линейные крейсера *Индефатигэбл (Indefatigable)* и *Индомитэбл (Indomitable)*, шедшие полным ходом на *W* (карта 1). Германские и английские корабли отошли уже друг от друга на дистанцию около 90 *гм* (49 каб.), когда вдруг английские крейсера повернули за *Гебеном* (10 ч. 35 м.). Сушону ничего не было известно о намерениях Англии, кроме содержания радио, полученной 3 августа в 6 ч. 12 м. и гласившей: «Опасаться враждебных действий со стороны английских морских сил», и сообщения морского генерального штаба от 2 августа о вероятности выступления Англии против Германии; далее 3 августа в полдень он узнал по радио, что 30 июля английский средиземноморский флот принял спешным порядком на Мальте уголь и боевые запасы. Поэтому, когда корабли расходились контркурсами, *Гебен* был готов открыть огонь. Внешне эта готовность ничем не проявилась; орудия оставались в положении «походному». Следуя за *Гебеном*, английские крейсера оживленно вели радиопереговоры и вскоре получили подкрепление в виде легкого крейсера *Дублин (Dublin)* и других крейсеров, следовавших вне дальности обстрела. Начальник дивизии стремился отделаться от этих спутников и ни в коем случае не дать им заметить неисправность котлов на *Гебене*. Основным условием удачи прорыва в Дарданеллы он считал сохранение веры в *Гебена*, как в самый быстроходный корабль на средиземноморском театре; поэтому он приказал увеличить ход. Но чтобы осуществить этот приказ, надо было перегрузить уголь из далеко лежащих и трудно достижимых запасных угольных ям. Эту работу выполняла строевая команда боевой вахты, ввиду чего на случай боя пришлось бы располагать лишь подвахтенными строевыми боевой вахты; поминутно сдавал то один, то другой котел; иногда из строя выходило до трех котлов одновременно, вследствие чего каждый раз происходила потеря пара, угля и котельной воды. Благодаря внимательности прекрасно подготовленной машинной команды удалось избежать несчастных случаев. Только на следующее утро в одной из угольных ям найден был мертвым один из матросов: он умер от переутомления. На очень короткий промежуток времени, преодолев все эти страшные затруднения, удалось достичь 24-узлового хода. Английские источники [1] указывают, что *Гебен*, заново отремонтированный, развил ско-

[1] Corbett, Naval operations, V. I, стр 57. (Ю. К о р б е т т, Операции английского флота в мировую войну, том I, стр. 76).—*Прим. перев.*

рость хода, на 2 узла превышавшую его официальную пробную скорость (следовательно он должен был бы итти со скоростью 31 узел). Однако графики, основанные на записи числа оборотов в машинном журнале, показывают, что лишь на короткое время поддерживалось число оборотов, соответствовавшее 24-узловому ходу; в остальном же *Гебен* развивал следующие скорости: с 8 час. до 12 час. — в среднем 17 узлов; с 12 час. до 20 час. — в среднем 22,5 узла. Несмотря на то, что по официальным данным английские крейсера на пробных испытаниях развили до 26 узлов, во время погони они дали значительно меньшую скорость, чем *Гебен*. Англичане об'ясняют такой плохой результат некомплектом машинной команды и обрастанием подводной части корпуса; однако у *Гебена* последняя очистка подводной части также имела место 10 месяцев тому назад.

Английские линейные крейсера понемногу отставали и в 15 ч. 50 м. скрылись из виду; только легкий крейсер *Дублин* еще держался в пределах видимости. Английские крейсера планомерно пытались оказывать помеху радиопереговорам *Гебена* с береговыми радиостанциями. В 15 ч. 50 м. *Бреслау* полным ходом направился в Мессину, чтобы подготовить для *Гебена* приемку 1 500 *т* угля. В 21 час видимость ухудшилась, и легкий крейсер *Дублин* потерялся из виду. Вскоре *Гебен* усмотрел впереди по курсу эскадренные миноносцы. Прошло несколько минут страшного напряжения, прежде чем выяснилось, что это итальянцы, которые повидимому занимались маневрами. *Гебен* уменьшил ход до 15 узлов.

5 августа в 5 ч. 6 м. *Бреслау* стал на якорь на мессинском рейде, а *Гебен* — в 7 ч. 45 м. Последний с 6 ч. 10 м. сопровождался 5 итальянскими эскадренными миноносцами, причем 3 из них шли впереди и 2 — в кильватер. Оба крейсера сейчас же начали приемку угля. К 11 ч. 30 м. 6 августа *Гебен* принял с германских пароходов *Генерал (General), Мудрос (Mudros), Кеттентурм (Kettenturm) и Амбрия (Ambria)* и с угольных барж фирмы Гуго Стиннес 1 580 *т* угля, а *Бреслау* к 12 ч. 25 м. — 495 *т* с германских пароходов *Амбрия* и *Барселона* и с барж фирмы Стиннеса. Уголь, доставленный фирмой Стиннес, частично перегружался с английского парохода *Уильстер (Wilster)*; уголь этот был предназначен для какой-то английской фирмы, но представителю Гуго Стиннеса несмотря на протесты английского консула удалось предоставить его в распоряжение Средиземноморской дивизии. Во время стоянки оба корабля приводились в боевую готовность: весь лишний инвентарь свозился с корабля, удалялось все опасное в пожарном отношении, пополнялись запасы провианта и прочих материалов с германских торговых судов. Для этой цели особенно полезным оказался пароход *Генерал*, подготовленный к отходу в германскую Восточную Африку. Военнообязанным личным составом торговых судов некомплект экипажа крейсеров был пополнен до полного комплекта, предусмотренного по мобилизации, кроме того был открыт прием добровольцев. Несмотря на переутомление личного состава во время стоянки работы продолжались до последней секунды. Погрузка угля протекала медленно, так как пароходы не были приспособлены для быстрой подачи его. День и ночь стояла безветренная августовская жара. При закрытых иллюминаторах и полупортиках и при прогретых турбинах и вспомогательных механизмах жара во внутренних помещениях ко-



рабля становилась невыносимой. Личный состав страдал от пота и грязи. Уже три дня он нес вахту по боевому расписанию; при этом команда то принимала уголь, то перегружала его. Ночью на раскаленном корабле матросы и офицеры не получали освежающего сна и падали, как мухи. В полдень 6 августа погрузка угля и другие работы были приостановлены, чтобы дать личному составу несколько часов отдыха; перед уходом команде необходимо было хоть помыться, чтобы приобрести боеспособность и трудоспособность, имея в виду предстоящий бой.

***

До прихода в Мессину к.-адм. Сушон был осведомлен о поведении Англии вышеупомянутыми радио (стр. 21). Вскоре по прибытии в Мессину, 5 августа в 9 ч. 37 м., им была получена радио от морского генерального штаба: «4 августа Англия об'явила Германии войну». Имелись сведения, что Италия не примет участия в войне на стороне среднеевропейских держав. Германский морской агент в Риме 5 августа телеграфировал начальнику дивизии: «Несмотря на расторжение союза Италия нейтральна. Надеется этим вызвать нейтралитет Англии. Утверждает, что мобилизация грозит революцией. Морское министерство смущено, пока отношение к нам доброжелательное».

Итальянское правительство с самого начала препятствовало пополнению запасов провианта и угля. Уже 1 августа, т. е. до об'явления войны Россией, Италия запретила всем своим портам предоставление топлива и провианта. Если обоим германским крейсерам удалось дважды пополнить свои запасы в Мессине, то этим они обязаны исключительно решительному выступлению, непреклонной энергии и дипломатическим способностям своих офицеров. Переговоры были облегчены тем, что у Сушона с высшим морским начальством в Риме и Мессине были личные отношения, которые он имел привычку завязывать и поддерживать еще в мирное время. 2 августа он получил разрешение от морского министра на приемку угля из немецкого угольного склада Гуго Стиннеса; однако это разрешение пришло на корабль в столь поздний час, что в этот день его нельзя уже было использовать. 4 августа вечером Сушон сообщил морскому министру, что на следующее утро использует полученное разрешение, но 5 августа снова возникли затруднения и лишь в 15 час. этого дня он получил телеграмму от министра иностранных дел: «угольная погрузка разрешена в последний раз». Итальянское правительство также весьма заблаговременно запретило шифрование телеграмм. Но радиостанции было труднее прибрать к рукам, чем телеграф, и в передаче шифрованных радио не было перебоев.

5 августа в 20 ч. 30 м. на флагманский корабль прибыло 4 итальянских офицера с письмом от коменданта мессинских укреплений. В этом письме комендант напоминал, что согласно нормам международного права стоянка в нейтральной гавани ограничивается 24-часовым сроком за исключением чрезвычайных случаев. Отвечая коменданту устно и письменно, Сушон изложил свою точку зрения: 1) срок стоянки им учитывается с момента получения разрешения на погрузку угля (т. е. с 15 час. 5 августа); 2) он выйдет из гавани не ранее окон-

чания приемки необходимого количества угля, т. е. не позднее 19 час. 6 августа. В заключение Сушон отметил, что ограничение стоянки в иностранном порту 24-часовым сроком не диктуется международным правом, а является лишь английской точкой зрения; нормальный срок — трое суток.

Сушон не надеялся на помощь союзного австро-венгерского флота. Тем не менее он счел своим долгом осведомить австрийское правительство и морское командование о своем стесненном положении и попросить о вооруженной помощи. 5 августа в 2 ч. 12 м. он передал по радио адм. Гаусу в Полу: «Настойчиво прошу вас как можно скорее выручить *Гебен* и *Бреслау*, находящихся в Мессине. Английские крейсера держатся у Мессины, французских сил здесь нет. Когда можно ждать вашего подхода в район Мессины, чтобы выйти вам навстречу?» Еще ранее, в 1 ч. 26 м., была послана германскому морскому агенту в Вене следующая радио: «Английские крейсера препятствуют выходу *Гебена* и *Бреслау* из Мессины. Считаю крайне необходимой посылку австрийских кораблей к Мессине. Французы находятся в западной части Средиземного моря». О том же Сушон передал радио в морской генеральный штаб в Берлине, который 5 августа в 9 час. сообщил, что Австрия поставлена им в известность. Первым ответом на запрос Сушона явилась телеграмма из морского генерального штаба: «Помощь Австрии очень сомнительна» и в тот же день в 21 ч. 25 м. сильно искаженная радио от адм. Гауса, которая так никогда и не была разобрана. Но из нее было ясно, что австро-венгерский флот на помощь не придет. Германский морской агент телеграфировал 6 августа в 14 ч. 30 м. из Вены: «Австрия отказала в помощи, так как помощь опоздает». В письме к начальнику германского морского генерального штаба адм. Полю австрийский командующий флотом пытался об'яснить «причины, заставившие его принять несказанно горькое решение и отказать адм. Сушону в помощи и таким образом снять с себя и с австро-венгерского флота тяжелый упрек в том, что последний без особо уважительной причины оставил своих храбрых собратьев по оружию в исключительно критическом положении». Причина очевидно состояла в неготовности флота: всеобщая мобилизация началась только 4 августа. Свои силы, состоявшие из 3 линейных кораблей типа *Тегеттгоф* и 3 типа *Радецкий*, 2 броненосных крейсеров и около десятка эскадренных миноносцев, адм. Гаус считал недостаточными для встречи с английскими и французскими силами у Мессинского пролива; Австрия еще не об'явила войны Англии, но ее помощь германским кораблям была равносильна об'явлению войны. Вена вела переговоры с послами враждебных государств и таила еще надежды на нейтралитет Англии по отношению к Австрии. Адм. Гаус не мог действовать без разрешения своего правительства. Он выставил также и причины военного характера. Понятны также и следующие строчки из письма Гауса к Полю: «попытка помочь *Гебену* привела бы только к гибели двух наших сильнейших дивизий линейных кораблей, ядра нашего флота, и тем самым могла бы только повредить нашему общему делу». Война России была об'явлена только 6 августа. Англия же об'явила войну 11 августа. При данном ходе событий выступление австрийского флота фактически не отразилось бы на успехе прорыва.



Командующий английскими морскими силами Средиземного моря, адм. Берклей-Мильн получил 27 июля от адмиралтейства из Лондона известия о напряженном политическом положении; телеграмма от 29 июля о «близкой опасности войны» заставила его стянуть свои силы к Мальте и пополнить запасы угля и снабжения.

На следующий день он получил известие, что Италия повидимому останется нейтральной и что он не должен уделять серьезного внимания австрийскому флоту до выяснения поведения Австрии. На английские средиземноморские силы возлагалась главная задача — оказывать помощь Франции при перевозке ее африканской армии. Для этого Берклей-Мильну рекомендовалось занять господствующую позицию на Средиземном море и принять все меры к вступлению в бой с каждым быстроходным германским кораблем (особенно *Гебеном*), который мешал бы переброске войск. Однако при данной обстановке ему предписывалось избегать боевых столкновений с превосходными неприятельскими силами, исключая случая участия в общем бою совместно с французским флотом. 2 августа адм. Мильн получил на Мальте известие о критической обстановке; сообщалось, что на нейтралитет Италии можно рассчитывать, что с главными силами ему надлежит оставаться на Мальте, выслав 2 линейных крейсера для наблюдения за *Гебеном*, а крейсера и эскадренные миноносцы — для наблюдения за входом в Адриатическое море; местонахождение *Гебена* и *Бреслау* было неизвестно, но предполагалось, что они или в Таренте, или в Мессине. В этот же день английский адмирал получил предписание войти в связь с французским морским командованием. Эту связь не удалось наладить по радио, ввиду чего Мильн выслал легкий крейсер *Дублин* в Бизерту с письмом к французскому адмиралу. Этот случай характеризует состояние радиосвязи между англичанами и французами. Совершенно иное мы видим на германской стороне. Сушон до начала войны постоянно переговаривался по радио с австрийским, итальянским и английским морским командованием. *Гебен* часто помогал и постоянно содействовал связи между многими из средиземноморских радиостанций. Несмотря на постоянную помеху со стороны неприятеля, Средиземноморская дивизия и после об'явления войны ни разу не теряла радиосвязи с Германией.

3 августа в 20 ч. 30 м. Мильн получил приказ срочно выслать оба линейных крейсера к Гибралтарскому проливу, чтобы воспрепятствовать *Гебену* покинуть Средиземное море. В этот же вечер он получил известие о начале войны между Францией и Германией. В 17 час. 4 августа пришел приказ: обоим линейным крейсерам принудить *Гебен* к бою в случае атаки последним французских транспортов. Надо заметить, что упомянутые приказы давались адмиралтейством до об'явления войны Германии и до пред'явления ультиматума. Вечером 4 августа пришло известие, что Англия пред'явила Германии ультиматум, срок которого истекал в полночь; второе сообщение, полученное в тот же день в 19 час., гласило, что Италия об'явила нейтралитет и согласно условиям декларации ни один корабль воюющих сторон не имел права входить в пределы 6-мильной полосы территориальных вод. Отсюда адм. Мильн сделал вывод, что Мессинский пролив закрыт как для него, так и для Сушона, и последний будет поэтому вынужден следовать

на W. В 1 ч. 15 м. 5 августа Мильн получил предписание открыть военные действия против Германии.

Глава 2

# Прорыв в Дарданеллы

**Посылка угольных транспортов. Оперативный приказ для похода на Восток. Контрприказ из Берлина. Решение к.-адм. Сушона. Выход из Мессины. *Глостер* в дозоре. Диспозиция крейсеров адм. Трубриджа. Ночные события. Бой между *Бреслау* и *Глостером*. Дозорный корабль скрывается из виду. Приемка угля у Денузы. Пароход *Генерал* посылается в Смирну. Выход *Гебена* и *Бреслау* в Дарданеллы.**

Во время пребывания в Мессине Средиземноморская дивизия имела очень немного сведений о неприятеле, если не считать массы непроверенных известий в прессе, которые были явно преувеличены. Из этих сведений Сушон мог только заключить, что в Адриатическом море имеются неприятельские силы и что оба входа в Мессинский пролив охраняются. Первое более достоверное сведение было получено из Берлина, от морского генерального штаба: «Английская эскадра в Адриатическом море». Германский консульский агент в Милаццо устно сообщал: «эскадренные миноносцы — у северного выхода из Мессинского пролива, у Липарских островов». 6 августа в 11 час. из морского генерального штаба пришло следующее известие: «Министр снял запрещение прохода Мессинским проливом».

Два обстоятельства заставляли Сушона принять меры к обеспечению возможности пополнения запасов топлива в пути: во-первых уголь, принятый в Мессине, по своему качеству не являлся лучшим для военных кораблей, и во-вторых вследствие переутомления личного состава и особых условий погрузки с неприспособленных для этой цели торговых судов не удалось заполнить угольных ям. Доставка топлива была обеспечена следующими мероприятиями: через доверенное лицо были направлены в определенные места рандеву транспорты с углем (один с 800 *т* угля к мысу Малеас, второй — к острову Санторин, третий — к Чанаку в Дарданеллах), а пароходу германской восточно-африканской линии *Генерал*, вызванному уже 2 августа в Мессину и тотчас же по приходе поступившему в распоряжение Сушона, было приказано следовать в Дарданеллы одновременно с дивизией, но окольными путями.

Для выхода из Мессины адмирал отдал следующий приказ:

1. Сведения о неприятеле — неопределенные. Я считаю, что неприятельские силы находятся в Адриатическом море и что оба выхода из Мессинского пролива охраняются.

2. Намерения — прорваться на *Ost* и сделать попытку достигнуть Дарданелл.

3. Выполнение — *Гебен* выходит в 17 час., ход 17 узлов; *Бреслау* следует в расстоянии 5 миль, с наступлением темноты — сближается. Первоначально я попытаюсь произвести впечатление прорыва



в Адриатическое море; если это удастся, то ночью внезапно поверну вправо и полным ходом направлюсь к мысу Матапан, чтобы достичь выигрыша во времени и по возможности освободиться от соприкосновения с неприятельским дозором.

4. Угольный транспорт согласно моим приказам будет находиться с 8 августа у мыса Малеас, с 10 августа — один транспорт в 20 милях к *S* от острова Санторин, второй транспорт — у Чанака.

5. Пароход *Генерал* выходит в 19 час., следует под сицилийским берегом и пытается достичь острова Санторин. В случае захвата неприятелем по возможности доносит об этом по радио. Не получая от меня дальнейших приказаний, запрашивает таковые у яхты *Лорелей* во второй день своего пребывания у острова Санторин, по телеграфному адресу «Бовалор» («Bowalor»), Константинополь.

Подпись: Сушон».

Приказ был отдан 6 августа в 10 ч. 30 м., а в 11 час. пришла телеграмма из морского генерального штаба от 5 августа с отменой предыдущей директивы: «по причинам политического характера вход в Константинополь в настоящее время еще невозможен».

Таким образом перед Сушоном стоял ответственнейший вопрос: держаться ли ему несмотря ни на что своего намерения войти в Дарданеллы или (что было бы проще всего и соответствовало желанию начальника морского генерального штаба в Берлине) — прорваться в Адриатическое море. Он достаточно хорошо понимал политическое положение и достаточно хорошо лично знал турецких политиков; поэтому ему казалось вполне вероятным вовлечь Турцию в войну на германской стороне. Он считал, что вход двух германских крейсеров в Дарданеллы поставит Турцию в стесненное положение, которое приведет к нарушению ее нейтралитета и повлечет ее вступление в войну против России и Англии. Для него было ясно, что возможная победа России и Англии равносильна гибели Турции, по крайней мере Европейской Турции. Он сознавал, что лучшие и светлейшие головы в турецком кабинете — Талаат и Энвер — чувствуют то же самое. Сушон принял без колебаний окончательное решение ничего не менять в отданном им приказе о прорыве в восточную часть Средиземного моря. Смысл полученной телеграммы подсказывал ему, что позднее можно будет пройти в Константинополь и тем самым распространить военные действия на Ближний Восток и на Черное море. Он стремился как можно дольше не появляться в Адриатике, боясь на все время войны попасть в оковы вероятной пассивности австрийцев. Отдания первого приказа о прорыве к Константинополю добился у кайзера гр.-адм. Тирпиц наперекор желанию начальника морского генерального штаба адм. Поля. Отмена этого приказа была результатом представлений министерства иностранных дел. Теоретически возможный прорыв *Гебена* через Гибралтарский пролив не обещал успеха из-за неудовлетворительного состояния его котлов.

6 августа в 17 час. *Гебен* вышел из Мессины, а в 17 ч. 20 м. *Бреслау* последовал за ним (карта 1). Сравнительно ранний выход был обусловлен желанием иметь в запасе время, а также необходимостью еще засветло показать, что крейсера направляются в Адриатическое

море. Невозможно было скрыть от личного состава опасность положения, зато тем торжественнее ощущалось всеми твердое и спокойное сознание долга. То, что тогда писала пресса о выступлении обоих кораблей в «поход смерти», в большей своей части было плодом фантазии итальянских корреспондентов. Не было и речи о составлении завещаний. Начальник дивизии лично совершенно не сомневался в удаче прорыва.

Едва корабли успели выйти из Мессинского пролива, как в 18 ч. 5 м. согласно ожиданиям был обнаружен легкий крейсер, в котором опознали английский легкий крейсер типа *Уэймоут (Weymouth)* [1], сначала державшийся на траверзе справа от курса, а затем повернувший за *Гебеном* и *Бреслау*. Только впоследствии из газет выяснилось, что это был легкий крейсер *Глостер (Gloucester)*. В 20 ч. 15 м. *Бреслау* получил приказание оттеснить дозорный крейсер, чтобы дать возможность *Гебену* сделать намеченное уклонение на S. Ночь была тихая, очень ясная, с полной луной, при свете которой далеко были видны густые клубы дыма, выпускавшиеся германскими кораблями из-за плохого угля. Судя по оживленным и громким радиопереговорам английских военных кораблей, надо было предполагать, что их было довольно много поблизости. Для того чтобы отвлечь английский крейсер, *Бреслау* склонился к *N*, *Гебен*, наоборот, — к *S*. Таким образом *Бреслау* находился между двумя кораблями, и расстояние между ним и *Гебеном* увеличивалось. Около часа спустя английский крейсер заметил, что *Гебен* следует южнее; тогда он круто повернул на *Гебена*. *Бреслау* последовал за этим маневром, чтобы сохранить свое положение между двумя кораблями. В 21 ч. 20 м. Сушон уклонился к востоку и взял курс на мыс Матапан. С этого момента началась планомерная помеха английским радиопереговорам, которые до тех пор ничем не нарушались. Надо думать, что благодаря этому донесение о перемене курса *Гебеном* опоздало на добрые полчаса, что дало германским кораблям значительный выигрыш преимущества в движении на восток. Однако оттеснить английский крейсер не удавалось; этого можно было достичь только, если бы *Бреслау* атаковал его и нанес ему повреждения, которые лишили бы его возможности следовать дальше. Но бой между легкими крейсерами был нежелателен по двум причинам: 1) английский крейсер считался вооруженным 15-*см* артиллерией, т. е. его принимали за крейсер, более сильный в артиллерийском отношении, и 2) германским кораблям было необходимо прорваться с наименьшими повреждениями и не навлекая более на себя неприятельских сил. Ночной артиллерийский бой с применением прожекторов несомненно привлек бы дальнейшие неприятельские корабли. Командир *Бреслау* должен был считаться с тем, что адм. Мильн, соответственно осведомленный английским консулом в Мессине, находится поблизости со своими линейными крейсерами.

---

[1] Ошибка в опознании неприятельского крейсера имела существенное значение: артиллерия крейсера *Уэймоут* состояла из восьми 15-*см* орудий, а крейсера *Глостер* из двух 15-*см* и десяти 10-*см*; таким образом первый из них имел значительное артиллерийское преимущество перед *Бреслау*, в то время как со вторым они имели почти одинаковое артиллерийское вооружение. — *Прим. перев.*



Английский младший флагман к.-адм. Трубридж держался с 4 броненосными крейсерами *Дефенс (Defence)*, *Уорриор (Warrior)*, *Дьюк оф Эдинбро (Duke of Edinburgh)*, *Блэк Принс (Black Prince)* и эскадренными миноносцами перед Отрантским проливом, когда узнал, что германские корабли вышли из Мессины и взяли курс на Адриатическое море. Только после полуночи ему стало ясно, что неприятель изменил курс. Он попробовал начать преследование в направлении на юг, думая преградить ему путь; но в 3 ч. 50 м. 7 августа отказался от этого намерения, не имея права покинуть вход в Адриатическое море и не получая приказания оказать поддержку *Глостеру*. Правильность предположения, что кроме *Глостера* поблизости находились еще другие английские корабли, скоро подтвердилась. 7 августа в 12 ч. 50 м. *Бреслау* заметил на курсовом углу 40° правого борта крейсер и 2 эскадренных миноносца. *Бреслау* повернул на 5 румбов влево, оставив тем самым неприятеля за кормой; неприятель последовал за *Бреслау*. Постепенно *Бреслау* перешел на прежний курс, дал полный ход и в 3 ч. 20 м. потерял преследователей из виду. Это был английский легкий крейсер *Дублин* с двумя эскадренными миноносцами, которые, идя с Мальты, получили приказ от адм. Мильна и Трубриджа об атаке неприятеля. Свою неудачу *Дублин* об'яснял в донесении следующим образом: зная из обмена сигналами с *Глостером*, что за *Бреслау* находится *Гебен*, он попытался выйти вперед для атаки последнего. Однако все его поиски были тщетными. Эта неудача показывает, как мало соответствовала боевым требованиям подготовка англичан в вопросах тактики торпедного оружия в начале войны. Действительно обстановка была самая благоприятная: 2 крейсерам приходилось наводить эскадренные миноносцы на две спокойно идущие и сильно дымящие большие цели в тихую, безоблачную и лунную ночь.

Утром 7 августа *Гебен* установил, что неприятельский крейсер по-прежнему держится в пределах видимости. Поэтому *Бреслау* получил приказание вклиниться между *Гебеном* и неприятелем. *Бреслау*, шедшему головным, для выполнения этого приказания пришлось сначала повернуть на 180° и затем уже войти в интервал между *Гебеном* и *Глостером*, державшимся далеко за кормою первого. Дистанция между *Бреслау* и неприятелем изменялась в пределах 150—130 *гм* (82—72 каб.). Около полудня неприятельский крейсер сблизился, и командир *Бреслау* решил атаковать его. На соответствующий запрос последовал ответ начальника дивизии «выждать приказа об атаке». Сушон имел намерение зайти на *Гебене* в засаду за остров Китеру с тем, чтобы *Бреслау*, завязав бой с *Глостером* и оттянув его на *Ost*, дал бы возможность *Гебену* неожиданно вступить в бой. Однако сам Глостер открыл огонь по *Бреслау* (карта 1, доп. карт. Б) на дистанции 110—130 *гм* (60—72 каб.). Корабли обменялись несколькими залпами. *Гебен* тотчас повернул назад, чтобы принять участие в бою; заметив его, английский крейсер отошел. *Бреслау* получил попадание в броневой пояс правого борта, в средней части корабля, не причинившее никаких повреждений. Английские снаряды ложились хорошо; но и *Бреслау* несмотря на очень большую дистанцию для его 10,5-*см* орудий стрелял с успехом. Отчетливо было видно, как на верхней палубе английского крейсера поднимались черные клубы дыма. Английские газеты сообщали впо-

следствии, что *Глостер* получил пробоину в палубе. В 13 ч. 47 м. огонь прекратился. Продолжая дальнейший путь, *Бреслау* обнаружил, что английский дозорный крейсер снова следует за ним; только в 16 ч. 37 м. последний потерялся из виду, и германские корабли освободились от назойливого спутника. Несмотря на похвальное упорство английскому крейсеру не удалось навлечь на них превосходные английские силы [1].

Германские корабли вошли в Эгейское море и держались вне видимости с суши, вдали от главных морских путей, до встречи с первым из трех заказанных угольщиков. Тут оправдалась основательность приготовлений, имевших в виду все возможные при военной обстановке случаи. Несмотря на затрудненную связь, у мыса Малеаса находился наготове под видом греческого каботажного парохода германский пароход *Богадир (Bogadir)*, принявший уголь в Пирее. *Бреслау* было поручено тотчас же передать на пароход приказание следовать в бухту Руза на острове Денуза. Проходивший под самым берегом переполненный французский пассажирский пароход был оставлен без внимания, чтобы не терять времени и не нарушать нейтралитета Греции. 9 августа в 5 ч. 32 м. *Гебен* встал на якорь в пустынной бухте на восточном берегу острова Денуза. *Бреслау* последовал за ним в 8 ч. 44 м. На возвышенности был установлен сигнальный пост с целью немедленного сообщения о приближении каких-либо кораблей. Крейсера находились в получасовой готовности. В 15 ч. 45 м. в бухту вошел и угольщик, которым руководил офицер с *Бреслау*; он ошвартовался у борта *Гебена*, в то время как *Бреслау* снялся с якоря и ошвартовался у другого борта парохода. Всю ночь до 5 час. 10 августа шла погрузка угля. *Гебен* принял 415 *т*, а *Бреслау* — 150 *т*.

Установить радиосвязь с Константинополем не удалось. Афинская радиостанция, находившаяся в руках французов, отказывалась передавать туда телеграммы, ссылаясь на нейтралитет Греции. Для выяснения возможности входа в Дарданеллы пароход *Генерал* был послан в Смирну; оттуда ему предстояло войти в телеграфную связь с Константинополем. *Генерал* вышел из Мессины 6 августа в 19 час. под командой энергичного и осторожного кап. Фидлера; он быстро прошел вдоль сицилийского берега мимо Катании и Сиракуз и взял курс на *SO*, чтобы как можно скорее пересечь опасный и часто посещаемый, доступный неприятельским военным кораблям Сицилийский пролив. Ввиду того что черно-бело-красные марки на трубах германской восточно-африканской линии при исключительно прозрачном воздухе уже издалека выдавали неприятельским крейсерам национальность парохода, трубы и вентиляторы за ночь перекрасили в черный цвет, и с рассветом *Генерал* наружно напоминая голландский почтовый пароход Роттердамского Ллойда, мирно совершал свой путь в Порт-Саид. Перехваченная незашифрованная радио агентства английского пароходства *P & O (Peninsular and Oriental Steamship Company)* своему пароходу *Персия (Persia)*, шедшему из Порт-Саида на родину, указывала на необходимость держаться

[1] Английская версия обстоятельств прорыва *Гебена* и *Бреслау* изложена в книге Ю. Корбетта, Операции английского флота в мировую войну, том II, гл. III (русский перевод М. Л. Бертенсона, изд. РИО Военноморских сил РККА, 1927 г., стр. 73—89).—*Ред.*



много южнее общепринятого курса, принимая во внимание, что германские военные корабли находятся в пути в восточной части Средиземного моря. Это обстоятельство побудило *Генерала* к постепенному изменению своего курса на *NO*, в сторону Крита. От *Гебена* не было до сих пор никаких известий. Накануне вечером около 10 час. далекие раскаты грома, доносившиеся с *Ost*, были ошибочно приняты за стрельбу, и невольно возникла тревожная мысль, что оба корабля сражаются с неприятелем и может быть уже погибли. Тем неожиданнее был для *Генерала* вызов по радио в полдень 7 августа с флагманского корабля, которому он смог сейчас же ответить. Вскоре получено было приказание идти не к о-ву Санторин, а к турецкому о-ву Чесма, лежащему в районе входа в Смирнский залив; однако и эта директива была изменена 8 августа, когда конечной целью *Генералу* назначена была Смирна. Несмотря на то, что на *Генерале* не имелось карт этого района, ему удалось благополучно миновать поставленные при входе в бухту минные заграждения и еще до полудня 9 августа войти в Смирнский порт. Здесь, через посредство германского генерального консула, была передана следующая телеграмма Сушона: «Бовалор *(Лорелей)* — Константинополь. Военная обстановка требует моего выступления против неприятеля на Черном море. Примите крайние меры, чтобы я во что бы то ни стало мог пройти проливы с разрешения турецкого правительства, в крайнем случае без официального соглашения. Нахожусь 7 августа мыс Матапан. Тотчас же установите радиосвязь. *Гебен*». В конце концов удалось наладить связь с Константинополем через Констанцу и можно было сообщить свое новое местонахождение—«Эгейское море». Через *Генерала* сообщили в морской генеральный штаб о восстановлении радиотелеграфной связи. 10 августа в 1 час от парохода *Генерал* была получена следующая радио: «Входите. Требуйте капитуляции крепости. Дарданеллах взять лоцмана для проводки через заграждения». 10 августа в 5 ч. 45 м. *Гебен* и *Бреслау* снялись с якоря и 18-узловым ходом направились к Дарданеллам. Они следовали в полной боевой готовности, намереваясь в случае необходимости форсировать вход в Дарданеллы и наудачу обойти минные поля у европейского берега. В 12 ч. 10 м. Сушон получил из Германии радио: «От Геммора (Von Admiralstab der Marine) 9 августа. Весьма важно, чтобы *Гебен* как можно скорее вошел в Дарданеллы. Получение подтвердить». Эта важная радио, отправленная командующему Средиземноморской дивизией, дошла к последнему на 11 час. позднее приказа о входе в Дарданеллы, переданного по радио через *Генерала*.

В 17 час. 10 августа флагманский корабль у мыса Геллес поднял лоцманский флаг; в ответ турецкий эскадренный миноносец поднял сигнал «следовать за мной». В 17 ч. 17 м. дружески встреченные *Гебен* и *Бреслау* вошли в Дарданеллы и в 19 ч. 35 м. стали на якорь у Чанака. В 21 час турецкий офицер донес, что перед Дарданеллами замечен иностранный военный корабль.

В 15 ч. 35 м. пароход *Генерал* получил приказание тотчас же отправиться в Чанак. Поэтому он оставил готовый для приемки уголь и вышел из Смирны, предварительно выждав ухода итальянских и английских почтовых пароходов. Турецкие сторожевые корабли с наступлением темноты ушли со своих позиций, ввиду чего *Генералу* пришлось

следствии, что *Глостер* получил пробоину в палубе. В 13 ч. 47 м. огонь прекратился. Продолжая дальнейший путь, *Бреслау* обнаружил, что английский дозорный крейсер снова следует за ним; только в 16 ч. 37 м. последний потерялся из виду, и германские корабли освободились от назойливого спутника. Несмотря на похвальное упорство английскому крейсеру не удалось навлечь на них превосходные английские силы [1].

Германские корабли вошли в Эгейское море и держались вне видимости с суши, вдали от главных морских путей, до встречи с первым из трех заказанных угольщиков. Тут оправдалась основательность приготовлений, имевших в виду все возможные при военной обстановке случаи. Несмотря на затрудненную связь, у мыса Малеаса находился наготове под видом греческого каботажного парохода германский пароход *Богадир (Bogadir)*, принявший уголь в Пирее. *Бреслау* было поручено тотчас же передать на пароход приказание следовать в бухту Руза на острове Денуза. Проходивший под самым берегом переполненный французский пассажирский пароход был оставлен без внимания, чтобы не терять времени и не нарушать нейтралитета Греции. 9 августа в 5 ч. 32 м. *Гебен* встал на якорь в пустынной бухте на восточном берегу острова Денуза. *Бреслау* последовал за ним в 8 ч. 44 м. На возвышенности был установлен сигнальный пост с целью немедленного сообщения о приближении каких-либо кораблей. Крейсера находились в получасовой готовности. В 15 ч. 45 м. в бухту вошел и угольщик, которым руководил офицер с *Бреслау*; он ошвартовался у борта *Гебена*, в то время как *Бреслау* снялся с якоря и ошвартовался у другого борта парохода. Всю ночь до 5 час. 10 августа шла погрузка угля. *Гебен* принял 415 *т*, а *Бреслау* — 150 *т*.

Установить радиосвязь с Константинополем не удалось. Афинская радиостанция, находившаяся в руках французов, отказывалась передавать туда телеграммы, ссылаясь на нейтралитет Греции. Для выяснения возможности входа в Дарданеллы пароход *Генерал* был послан в Смирну; оттуда ему предстояло войти в телеграфную связь с Константинополем. *Генерал* вышел из Мессины 6 августа в 19 час. под командой энергичного и осторожного кап. Фидлера; он быстро прошел вдоль сицилийского берега мимо Катании и Сиракуз и взял курс на *SO*, чтобы как можно скорее пересечь опасный и часто посещаемый, доступный неприятельским военным кораблям Сицилийский пролив. Ввиду того, что черно-бело-красные марки на трубах германской восточно-африканской линии при исключительно прозрачном воздухе уже издалека выдавали неприятельским крейсерам национальность парохода, трубы и вентиляторы за ночь перекрасили в черный цвет, и с рассветом *Генерал*, наружно напоминая голландский почтовый пароход Роттердамского Лойда, мирно совершал свой путь в Порт-Саид. Перехваченная незашифрованная радио агентства английского пароходства *P & O (Peninsular and Oriental Steamship Company)* своему пароходу *Персия (Persia)*, шедшему из Порт-Саида на родину, указывала на необходимость держаться

[1] Английская версия обстоятельств прорыва *Гебена* и *Бреслау* изложена в книге Ю. Корбетта, Операции английского флота в мировую войну, том I, гл. III (русский перевод М. Л. Бертенсона, изд. РИО Военноморских сил РККА 1927 г., стр. 73—89).—*Ред.*



много южнее общепринятого курса, принимая во внимание, что германские военные корабли находятся в пути в восточной части Средиземного моря. Это обстоятельство побудило *Генерала* к постепенному изменению своего курса на *NO*, в сторону Крита. От *Гебена* не было до сих пор никаких известий. Накануне вечером около 10 час. далекие раскаты грома, доносившиеся с *Ost*, были ошибочно приняты за стрельбу, и невольно возникла тревожная мысль, что оба корабля сражаются с неприятелем и может быть уже погибли. Тем неожиданнее был для *Генерала* вызов по радио в полдень 7 августа с флагманского корабля, которому он смог сейчас же ответить. Вскоре получено было приказание идти не к о-ву Санторин, а к турецкому о-ву Чесма, лежащему в районе входа в Смирнский залив; однако и эта директива была изменена 8 августа, когда конечной целью *Генералу* назначена была Смирна. Несмотря на то, что на *Генерале* не имелось карт этого района, ему удалось благополучно миновать поставленные при входе в бухту минные заграждения и еще до полудня 9 августа войти в Смирнский порт. Здесь, через посредство германского генерального консула, была передана следующая телеграмма Сушона: «Бовалор *(Лорелей)* — Константинополь. Военная обстановка требует моего выступления против неприятеля на Черном море. Примите крайние меры, чтобы я во что бы то ни стало мог пройти проливы с разрешения турецкого правительства, в крайнем случае без официального соглашения. Нахожусь 7 августа мыс Матапан. Тотчас же установите радиосвязь. *Гебен*». В конце концов удалось наладить связь с Константинополем через Констанцу и можно было сообщить свое новое местонахождение—«Эгейское море». Через *Генерала* сообщили в морской генеральный штаб о восстановлении радиотелеграфной связи. 10 августа в 1 час от парохода *Генерал* была получена следующая радио: «Входите. Требуйте капитуляции крепости. Дарданеллах взять лоцмана для проводки через заграждения». 10 августа в 5 ч. 45 м. *Гебен* и *Бреслау* снялись с якоря и 18-узловым ходом направились к Дарданеллам. Они следовали в полной боевой готовности, намереваясь в случае необходимости форсировать вход в Дарданеллы и наудачу обойти минные поля у европейского берега. В 12 ч. 10 м. Сушон получил из Германии радио: «От Генмора (Von Admiralstab der Marine) 9 августа. Весьма важно, чтобы *Гебен* как можно скорее вошел в Дарданеллы. Получение подтвердить». Эта важная радио, отправленная командующему Средиземноморской дивизией, дошла к последнему на 11 час. позднее приказа о входе в Дарданеллы, переданного по радио через *Генерала*.

В 17 час. 10 августа флагманский корабль у мыса Геллес поднял лоцманский флаг; в ответ турецкий эскадренный миноносец поднял сигнал «следовать за мной». В 17 ч. 17 м. дружески встреченные *Гебен* и *Бреслау* вошли в Дарданеллы и в 19 ч. 35 м. стали на якорь у Чанака. В 21 час турецкий офицер донес, что перед Дарданеллами замечен иностранный военный корабль.

В 15 ч. 35 м. пароход *Генерал* получил приказание тотчас же отправиться в Чанак. Поэтому он оставил готовый для приемки уголь и вышел из Смирны, предварительно выждав ухода итальянских и английских почтовых пароходов. Турецкие сторожевые корабли с наступлением темноты ушли со своих позиций, ввиду чего *Генералу* пришлось

проходить через минные заграждения без лоцмана. Во время ночного плавания *Генерал* держался вплотную к темным откосам острова Митилена и беспрепятственно достиг на следующее утро входа в Дарданеллы.

Глава 3

# Оценка действий обоих противников

**Действия французских морских сил. Состав английских соединений. Действия к.-адм. Трубриджа. Недочеты в неприятельской радиосвязи. Вмешательство английского адмиралтейства. Предположения к.-адм. Сушона. Французская пресса о прорыве. Оценка прорыва англичанами. Результаты прорыва.**

Несмотря на неудовлетворительное состояние котлов на *Гебене* обоим германским кораблям удалось ускользнуть от подавляющих неприятельских сил и прервать сообщения враждебных стран с Черным морем.

Какие огромные политические последствия повлек за собой прорыв в Турцию — скажет всемирная история. Не появись германские корабли в Константинополе, вряд ли Германии удалось бы вовлечь Турцию в войну и привлечь Болгарию на свою сторону.

С точки зрения военноморской истории важно выяснить причины успеха обоих кораблей.

Французский флот [1] в полном составе находился в начале августа в Тулоне. 3 августа в 4 часа французский командующий в.-адм. Буэ-де-Лапейрер покинул Тулон; он разделил свои силы на три группы; каждой группе надлежало следовать курсом на один из трех главных алжирских портов. Первая группа, состоявшая из I эскадры линейных кораблей *Дидро (Diderot), Дантон (Danton), Вергиан (Verguiand), Вольтер (Voltaire), Мирабо (Mirabeau), Кондорсэ (Condorcet)* с крейсерами *Жюль Мишле (Jules Michelet), Эрнест Ренан (Ernest Rénan), Эдгар Кинэ (Edgar Quinet)* и 12 эскадренными миноносцами, должна была итти на Филиппвиль; вторая группа в составе: линейного корабля *Курбэ (Courbet)* (флагманский корабль флота) и II эскадры линейных кораблей *Патри (Patrie), Репюблик (Republique), Демократи (Democratie), Жюстис (Justice), Веритэ (Verité)*, крейсеров *Леон Гамбетта (Leon Gambetta), Виктор Гюго (Victor Hugo), Жюль Ферри (Jules Ferri)* и 12 эскадренных миноносцев имела назначением Алжир. Наконец третья группа, состоявшая из старых линейных кораблей: *Сюффрен (Suffren), Голуа (Gaulois), Бувэ (Bouvet)* и *Жорегиберри (Jaurèguiberry)*, имела назначением Оран. Пройдя Балеарские острова, группы должны были разойтись. 4 августа рано утром, находясь на параллели Балеарских островов и следуя со скоростью 12 узлов, адмирал получил известие, что *Гебен* и *Бреслау* обстреляли Филиппвиль и Бону. Это совершенно неожиданное событие поставило французского командующего флотом втупик. Он знал, что Италия об'явила нейтралитет, поэтому мог без всякого риска для себя искать германские крейсера у берегов Италии, чтобы заставить их вступить в бой и уничтожить их. Его силы были более чем достаточны. Повидимому ему не приходила в голову мысль, что он лучше всего оградил бы перевозку войск, атаковав *Гебен* и *Бреслау*. Напротив он считал необходимым охранять конвой и действовал соответственно этому убеждению. Лапейрер знал, что у Балеарских островов находится германский угольщик (*Генерал?*); по его мнению было вероятно, что германский адмирал постарается прорваться из Средиземного моря и на пути к Гибралтару обстреляет Алжир. Вместо того чтобы послать, как предполагалось, первую группу в Филиппвиль, он приказал ей итти вместе со второй группой под своей командой к мысу Матифу, восточнее Алжира, и здесь ожидать до 4 августа. Не найдя германских крейсеров, Лапейрер ушел 5 августа со своей выжидательной позиции и направился с флагманским линейным кораблем и второй группой к Балеарским островам. Остальной части эскадры было указано продолжать несение конвойной службы, а 4 броненосным крейсерам и 4 легким крейсерам — отправиться в Филиппвиль.

О том, насколько осведомлен был английский адмирал и как лондонское адмиралтейство гоняло его то туда, то сюда, — уже говорилось. С тех пор как вечером 4 августа английские крейсера потеряли противника из виду, Мильн до полудня 5 августа ничего не знал о его местонахождении. От крейсера *Глостер* он узнал, что *Гебен* находится в Мессине. Но это не отразилось на намеченной им диспозиции английских сил. Имея под своим непосредственным командованием линейные крейсера, легкие крейсера и эскадренные миноносцы, Мильн блокировал узкость между островом Сицилия и африканским побережьем; младший флагман Трубридж получил директиву обеспечивать броненосными крейсерами и эскадренными миноносцами вход в Адриатическое море от проникновения туда немцев и от прорыва австрийцев в Средиземное море. Южный выход из Мессинского пролива охранялся только легким крейсером *Глостер*. Выше уже упоминалось, что Мильн не смог установить радиосвязи с французским морским командованием. Посланный для этой цели легкий крейсер *Дублин*, после большой потери времени, донес, что Лапейрер со всем своим флотом занят прикрытием переброски войск. Мильн предполагал, что французский адмирал сочтет своей главной задачей закрыть северный выход из Мессинского пролива. Когда Мильн узнал от *Глостера* об уходе *Гебена* и *Бреслау*, он счел младшего флагмана достаточно сильным, чтобы удержать германские корабли вдали от Адриатики, тем более, что отряд последнего был усилен легким крейсером *Дублин* и 2 эскадренными миноносцами. Сам Мильн оставался в узкости между Сицилией и африканским берегом, чтобы во всяком случае воспрепятствовать прорыву германских кораблей в западном направлении. Тут вмешалось лондонское адмиралтейство: 6 августа, около 19 час. Мильну была отправлена директива с приказанием следовать за германскими крейсерами через Мессинский пролив. Адмирал получил этот приказ только около полуночи. Он рассудил, что выполнять этот приказ уже поздно, и 7 августа в полдень отправился на Мальту для погрузки угля.

В течение этого промежутка времени французский адмирал, имея в своем распоряжении броненосные крейсера *Брюи (Bruix), Ла Туш Тре-*

[1] Corbett, Naval operations, v. I, p. 59 (Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. I, стр. 78) и Vedel, Nos marins à la guerre, p. 21.

*виль (La Touche Treville), Амираль Шарне (Admiral Charner)* и легкий крейсер *Жюриен де ла Гравиер (Jurien de la Gravière)*, охранял проход между Мальтой и Африкой. Окончив приемку угля, Мильн в ночь с 7 на 8 августа покинул Мальту и взял курс на мыс Матапан, собираясь начать преследование *Гебена*. Но на полпути получил из Лондона очевидно ошибочно отправленную радио, которая сообщала о начале военных действий против Австрии. Мильн вызвал Трубриджа на соединение и направился к месту назначенного рандеву, в 100 милях на *S* от Кефалонии, избранному с таким расчетом, чтобы не быть отрезанным австрийцами от операционной базы. Это решение было принято по следующим соображениям: с одной стороны Мильн опасался, что *Гебен* направит свои действия против Александрии и Кипра и их коммуникаций, а с другой — он знал, что французский флот не освободится ранее 10 августа для совместных с ним действий. Легкий крейсер *Глостер* и эскадренные миноносцы были тоже вызваны на присоединение, в то время как легкие крейсера *Дублин* и *Уэймоут* продолжали охранять Отрантский пролив. Когда позднее пришло раз'яснение, что телеграмма относительно об'явления войны Австрией была ошибочной, что отношения с Австрией только очень натянуты, Мильн ничего не изменил в своих приказах. 9 августа в полдень ему телеграфировали из адмиралтейства, что Англия не воюет с Австрией и что он должен продолжать преследование *Гебена*. Тогда Мильн передал блокаду входов в Адриатическое море младшему флагману, а сам, имея под своей командой 3 линейных и 3 легких крейсера, отправился к проходу между Грецией и Критом. Здесь, высылая легкие крейсера на разведку, он крейсировал до 11 августа, пока незадолго до полудня получил известие с Мальты, что *Гебен* и *Бреслау* вошли в Дарданеллы. Он немедленно направился к Дарданеллам и в пути, в полдень, получил приказание блокировать выход из Дарданелл. В этот же день Мильн был отозван, а младший флагман Трубридж подчинен командующему французским флотом.

Трубридж[1], имея в своем распоряжении 4 броненосных крейсера, легкий крейсер *Дублин* и в общей сложности 10 эскадренных миноносцев, считал свои силы недостаточными для встречи с *Гебеном* в светлое время суток. Свою оценку он основывал на быстроходности *Гебена* и более тяжелом калибре его артиллерии. Он намеревался встретиться с *Гебеном* с наступлением темноты. Трубриджу было известно, что в случае войны и совместного выступления Англии и Франции в качестве союзников верховное командование над союзными морскими силами выпадет на долю французского командующего, что адм. Мильн (как имевший старшинство по отношению к Лапейреру) тотчас же будет отозван и что 3 линейных крейсера перейдут под его начальство. Как только Трубридж получил сведения о выходе *Гебена* и *Бреслау* из Мессинского пролива, он тотчас же пошел им навстречу, но, узнав о перемене их курса на *Ost*, в 3 часа изменил свое намерение еще в темноте атаковать неприятеля и в 10 час. вошел в порт Занте. Он не имел ни согласия, ни приказания со стороны Мильна на оставление своей позиции у входа в Адриатическое море.

[1] Churchill, The World Crisis, v I. (Чёрчилль, Мировой кризис, т. I. Corbett, Naval operations, v. I. (Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, том I).—*Ред.*



При оценке действий противников прежде всего бросается в глаза разница в работе радиотелеграфа. В то время как германские корабли, несмотря на отдаленность от Германии, неприятельское окружение, недоброжелательство когда-то союзных итальянцев, зависимость от малонадежных нейтральных радиостанций и огромного роста радиопереговоров в начале войны, без перебоев сохраняли радиосвязь с Германией и своим австрийским союзником, — у противника связь прерывалась на целые часы. Французские береговые радиостанции сделали большой промах, открыто сообщив об обстреле побережья, так как тем самым дали знать германскому адмиралу об успехе его попытки ввести противника в заблуждение при помощи своего ложного курса. Мильн не мог связаться с французским адмиралом ни по кабелю, ни по радио. В конце концов для этой цели ему пришлось выслать крейсер. Но даже после этого обоим адмиралам не удалось вступить в радиосвязь. Связь между английским адмиралтейством и командующим средиземноморским флотом была невообразимо плоха. Случалось, что приказы вообще не доходили, а если доходили, то с опозданием. Британское адмиралтейство совершило крупные ошибки: не успев вникнуть в быстро менявшуюся обстановку и не имея средств для быстрого проведения в жизнь своих приказов, оно в то же время постоянно вмешивалось в распоряжения командующего флотом. Оно задержало Мильна на Мальте и распоряжалось его кораблями направо и налево, давало приказы, контрприказы и явно ложным известием об об'явлении войны Австрии заставило адмирала изменить свои распоряжения; оно держало его в опасной зависимости от себя и, понятно, отнимало у него всякую инициативу. Этим же самым можно об'яснить несамостоятельность младших флагманов. Несмотря на возможность радиопереговоров младший флагман отказывается от преследования германских кораблей, потому что не имеет соответствующего приказа, не осведомившись об образе мыслей своего начальника.

Как уже упоминалось, состояние механизмов английских крейсеров не было на высоте. Тренировка в дозорной и разведывательной службе не удовлетворяла таким требованиям, какие обычно ставились для этого рода операций в германском флоте. Недостаточной тренировкой об'ясняются и такие случаи, как неудача торпедной атаки эскадренных миноносцев, несмотря на то, что ночь на 7 августа ей крайне благоприятствовала. Полная противоположность этому — на германской стороне: из Германии передавались только важнейшие известия о военных событиях благодаря отличной дисциплине в радиослужбе, своевременно принимавшиеся на кораблях; Сушон твердо знал свою цель; использовать два ценных корабля таким образом, чтобы получить наилучший результат для общего хода войны. Он считал свое положение многообещающим, несмотря на огромное превосходство неприятельских сил и на невозможность скрыть свое вторичное пребывание в Мессине. Он не допускал мысли, что Мильн знает о его намерении прорваться на восток или о потере *Гебеном* быстроходности, поэтому он надеялся на вероятные ошибки Мильна в диспозиции его сил; он также допускал возможность, что в случае удачи прорыва Мильн не будет делать попытки преследовать неисправного *Гебена*. Насколько Сушон был прав в таких предположениях, показали результаты. Фран-

цузские и английские писатели трогательно описывали, сколько несчастий, бед и разрушений принес восточным народам приход *Гебена* в Дарданеллы. Однако следует еще раз отметить, что смелый маневр Сушона в результате оказал значительную помощь Германии в ведении длительной борьбы с бесчисленными противниками. Удачный прорыв *Гебена и Бреслау* произвел сенсацию во французской и английской прессе и парламентах. С точки зрения важности последствий — это было естественно. Французская пресса сваливала всю ответственность за удачу прорыва германских крейсеров на англичан: восточная половина Средиземного моря входила в область английской блокады, французы были связаны охраной конвоев в западной части; кроме того французы не имели в своем распоряжении кораблей, которые могли бы соперничать в скорости с обоими германскими кораблями. Только много времени спустя, по мере развития военных действий и роста потерь и затруднений, вызванных операциями на востоке, французы изменили свои поверхностные суждения о причинах распространения военных действий на Ближний Восток. Правительство организовало расследование; однако прошлю пять лет, прежде чем оно обнародовало его результаты, оказавшиеся глубоко постыдными. Газета «Dépêche Coloniale» писала по этому поводу, что со стороны французов были допущены громадные ошибки, заставляющие каждого патриота при чтении о них ощущать чувства горького стыда и разочарования.

Англия раньше Франции занялась выяснением причин своей неудачи. Там началось с клеветы, и самый популярный морской журнал «Naval and Military Record» 26 августа 1914 г. произнес следующий приговор: «С тех пор как строятся корабли, ни одно военное событие не было столь неожиданным, как «бегство» *Гебена* и его маленького спутника *Бреслау;* при одном виде легкого крейсера *Глостер* германские корабли удрали под прикрытие Дарданелл; чем бы ни кончилась война, это событие навсегда останется непонятным; мало вероятно, чтобы германский морской генеральный штаб выступил наконец с раз'яснениями и признался германскому народу в бесславном жребии, выпавшем на долю обоих кораблей в Средиземном море».

30 августа английское правительство сделало в парламенте следующее заявление: «Распоряжения адмирала Мильна и расположение сил, принятое им по отношению к германским крейсерам *Гебен и Бреслау,* тщательно проверены адмиралтейством, в результате чего лорды адмиралтейства во всех отношениях одобрили принятые меры». 20 сентября было официально сообщено, что к.-адм. Трубридж отозван из Средиземного моря и отдан под военный суд по делу о прорыве германских кораблей. Военный суд, заседавший с 5 по 9 ноября при закрытых дверях, полностью оправдал Трубриджа. Верхняя палата однако не успокоилась на этом и устами лорда Сельборна 7 января 1915 г. высказала свое сомнение по поводу искренности правительственных раз'яснений: дело адмиралов Мильна и Трубриджа не было бы прекращено, если бы не обнаружилось нежелательных с точки зрения адмиралтейства фактов. Керзон закрыл дебаты заявлением, что оба адмирала оправданы, как выполнявшие приказы адмиралтейства. В своем труде «Операции английского флота в мировую войну» английский историк Корбетт пишет о прорыве, как о тяжелом разочаровании, как о несчастной неудаче, повлекшей за собой тяжелые последствия. Правда он пытается мягко судить Мильна, указывая, что великим предшественникам последнего — Нельсону и Коллингвуду — в подобных же условиях, в тех же водах, словно созданных природой для игры в прятки, не удалось найти противника: Нельсону — Вильнёва в 1805 г., Коллингвуду — в 1809 г. Гантома и Аллеманда. Корбетт заканчивает главу о прорыве следующими словами: «Прошли месяцы, прежде чем стало возможно вполне оценить дерзость, ловкость, чутье, проявленные германскими крейсерами. Вообразите себе: Дарданеллы закрыты минными заграждениями, разрешения на вход не получено, все зависит от убедительности доводов германских представителей в Константинополе; и одновременно воскресите в своей памяти все бесчисленные последствия прорыва. Вы согласитесь, что я не преувеличиваю, утверждая, что редко когда в морской войне бывало принято такое смелое и мудро обдуманное решение. Это рискованное предприятие в корне изменило безнадежность обстановки, преобразив ее в моральное и материальное превосходство, что вполне уравновесило фундаментальную политическую ошибку немцев — их вторжение в Бельгию [1].

[1] См. Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. I.—*Ред.*

# II. Вооруженный нейтралитет Турции

## Глава 4

## Обстановка в Константинополе

**Настроение в Константинополе. Турецкий кабинет. Германские корабли поднимают турецкий флаг.**

После входа германских кораблей в Дарданеллы — их роль как участников войны на ближайшее время была окончена. Тем важнее было для начальника Средиземноморской дивизии во что бы то ни стало заставить Турцию принять окончательное решение и принудить ее выполнить последние обязательства, вытекавшие из союза, заключенного ею с Германией, и тем самым добиться возможности снова активно участвовать в войне. Сушон считает период с 10 августа по 29 октября 1914 г. наиболее для него тяжелым за всю войну. Насколько первоначально турецкое правительство повидимому проявляло полную готовность вступить в войну на стороне Германии, настолько было затруднительно добиться этого в течение двух с половиной месяцев длительной борьбы против влияния на Порту английского, русского, французского и американского послов, против политических и финансовых сомнений великого визиря и большинства министров, против общественного мнения, даже против случайного малодушия в среде своих, проявившегося в дипломатической сдержанности германского посла Вангенгейма.

Воздействие на правительство и на общественное мнение в пользу Германии было сильно затруднено неполучением из Германии почты и газет. До середины сентября в Турцию проникали только отдельные номера немецких газет, в то время как страна была наводнена английскими, русскими, французскими, греческими и румынскими газетами и фильмами, извещавшими о поражениях немцев. Командование Средиземноморской дивизией на свои средства и через своих агентов организовало распространение немецких военных известий и борьбу с неприятельскими ложными сведениями. Посольство же считало себя не в праве действовать в этом направлении. Тяжелее всего отсутствие непосредственных телеграмм и газет из Германии чувствовалось в период германских неудач во Франции и в Северном море, известия о которых выкрикивались на улицах и сопровождались манифестациями, оплаченными неприятелем. В дни, когда дома столицы и весь берег Босфора до самых Принцевых островов были разукрашены французскими и английскими флагами, больших и упорных трудов стоило удерживать на своей



стороне немногих членов кабинета и комитета «Единения и прогресса», настроенных в пользу немцев, привлекать с помощью красноречия колеблющихся, преодолевать влияние противников. Цель достигалась всеми возможными способами убеждения, в иных случаях даже угрозами: у руководящих политиков проскальзывало признание, что русско-англо-французская победа была бы равносильна гибели самостоятельности Турции и распаду Оттоманской империи.

Турецкие министерства разделяли эти настроения. Военный министр Энвер и министр внутренних дел Талаат отныне решительно, открыто и с полным сознанием ответственности встали на сторону Германии. Министра иностранных дел Халила и морского министра Ахмед-Джемаля удалось «завоевать» и привлечь на свою сторону. Ахмед-Джемаль, молодой морской министр [1], горячий патриот и ненавистник России, человек коварный и скрытный, долго не выявлял своей политической физиономии. Министр финансов, подвижной Джавид, был связан многими нитями с Францией. Благородного, но сдержанного великого визиря принца Саида-Халима приходилось ставить перед совершившимися фактами. Хотя он не был сторонником антигерманской политики, все же его трудно было склонить в пользу военного выступления.

Посольствам враждебных Германии стран Турция об'яснила пропуск *Гебена* и *Бреслау* в Дарданеллы тем, что корабли куплены Турцией [2] и назначены для замены строившихся в Англии линейных кораблей *Султан, Осман* и *Решад V*, конфискованных Англией с об'явлением войны [3]. Несмотря на уверения Англии, что Турции будет предоставлена по окончании войны равноценная замена, Турция упорно придерживалась фикции о переходе кораблей в турецкую собственность. 16 августа корабли подняли турецкие флаги и в тот же день стали на якорь против Константинополя. По назначении на германские корабли некоторого числа турецких офицеров и матросов морское министерство совершило фиктивный акт их приемки. Для Турции *Гебен* стал называться *Явуз Султан Селим (Jawus Sultan Selim)*, а *Бреслау — Мидилли (Midilli)*. Начальник дивизии Сушон был назначен командующим турецкими военноморскими силами. Султан произвел смотр флоту, во время которого оба германских корабля шли во главе турецкого флота, приветствуемые огромной воодушевленной толпой. Германский личный состав стал носить фески.

Турецкое правительство при начале войны об'явило мобилизацию и проводило ее систематически до середины сентября. К этому времени, не будучи вполне готовым, оно еще не хотело вступать в войну. Боль-

---

[1] Джемаль родился в 1872 г.

[2] В 1913 г. у Германии уже велись переговоры с Турцией о продаже *Гебена*, и германский военный агент в Константинополе зондировал почву—как отнесется Россия к этой продаже. Ввиду решительного протеста русского морского министерства мысль о продаже была тогда оставлена.—*Ред.*

[3] Линейный корабль дредноутного типа *Решадие* (23 400 *т*, строился в Англии на зав. Виккерса) и *Султан Осман* (28 000 *т*, строился в Англии на зав. Армстронг для Бразилии под названием *Рио де Жанейро*, но был куплен на стапеле Турцией). Из них первый был к началу войны настолько готов, что в Англию уже была послана команда для его укомплектования и привода в Турцию. Оба корабля были приобретены на средства, собранные турецкой морской лигой по подписке.—*Ред.*

ших трудов стоило привести флот и береговую оборону в боевую готовность. Тем не менее к середине сентября оборона проливов была организована, а в течение второй половины сентября немногие годные военные корабли и миноносцы были настолько обучены, что отвечали элементарным требованиям боеспособности.

Глава 5

# Работа немцев в турецком флоте

**Состав турецкого флота. Затребование личного состава из Германии. Организация „Особого отряда". Готовность турецких кораблей. Работа по обучению личного состава. Турецкие воды. Английская военная миссия покидает Турцию.**

Личный состав турецкого военного флота набирался из мусульман, принадлежавших к сельскому населению; командный состав флота пользовался меньшим почетом, чем командный состав армии. Унтерофицеры и кондукторы отсутствовали вовсе. Поэтому численное соотношение между командным и некомандным составом было совсем необычное: на 10 000 матросов приходилось к началу войны 8 000 офицеров. В течение десятков лет корабли служили главным образом плавучими казармами, а жизнь на них сводилась к продовольствованию, обмундированию и теоретическому обучению личного состава. Распоряжался флотом вплоть до последних мелочей арсенал в Золотом Роге. Лишь небольшая часть личного состава находилась на кораблях, но и та не плавала, а проводила время в бездействии в укрытых гаванях. С 1877 г. из Босфора в Черное море не выходил ни один турецкий военный корабль [1], поэтому личный состав не привык к морю и не имел никакого морского опыта. Артиллерийских стрельб почти не было, сигнальных учений тоже, о торпедных стрельбах и учениях по обеспечению живучести корабля никто не имел и представления; штурманское дело хромало. Техника, к которой у турок вообще нет склонности, была в полном загоне. Инженеры по своему стажу не соответствовали занимаемым должностям. В связи с этим корпуса кораблей, их вооружение и машины были далеко не в том состоянии, к которому привыкли германские морские офицеры. Многого нехватало: например на линейном корабле *Мессудие (Messudieh)* в течение многих лет отсутствовали орудия главной артиллерии, а на других кораблях часто нехватало отдельных орудий. Необходимые части машин и котлов были давно сданы для ремонта или переделок в различные мастерские — местные и заграничные. Нехватало угля и единообразного боевого запаса. Корпуса кораблей были в плохой сохранности, водонепроницаемые двери и горловины большею частью сняты и сданы в порт. Все без исключения корабельные радиостанции были непригодны к действию. В строю находились только линейный корабль *Мессудие* и 8 миноносцев; остальные большие корабли стояли в ремонте. В личном составе ощущался недостаток, так как лучшая часть команды находилась в Англии на приемке двух строившихся там линейных кораблей. Котлы всех кораблей и миноносцев были давно нечищены, о надлежащем обслуживании не было и речи. Таким образом и немногие находившиеся в строю корабли и мелкие суда не были готовы к плаванию, не говоря уже о боевой готовности.

[1] **Действительно турецкие корабли в течение очень долгого времени после войны 1877—1878 гг. не выходили из Босфора в Черное море. Исключение составляет период Балканской войны 1912 г., когда турецкие корабли производили операции против болгарского побережья, обстреливая Варну и болгарские позиции у Чаталджи.** *Ред.*



Личный состав производил хорошее впечатление своим усердием. Офицеры за исключением некоторых негодных элементов были любознательны и с воодушевлением относились к Германии. Морской министр Ахмет-Джемаль горячо старался поднять флот на должную высоту; он пылко воспринимал советы и предложения и с беспощадной строгостью устранял все препятствия.

Ко времени прихода германских кораблей мобилизация находилась в полном разгаре, но ни на кораблях, ни на верфях не было заметно приготовлений к военным действиям.

Собираясь вести операции против России на Черном море, начальник Средиземноморской дивизии должен был иметь уверенность в том, что укрепления при входах в проливы способны к самообороне без содействия со стороны флота. Состояние материальной части и готовность личного состава крепости Чанак в Дарданеллах и босфорской крепости Кавак находились на столь низком уровне, что неприятелю было бы очень легко прорваться в проливы. Ощущался недостаток в плавучих средствах для охранной службы, в минах, торпедных батареях, прожекторах, орудиях, боевом запасе, дальномерах, постах и средствах наблюдения и связи, телефонах. Дарданельские и босфорские форты Сушон срочно укомплектовал германскими офицерами-связистами; одновременно на них были организованы вахтенная служба по наблюдению и связи и радиовахта. Взяв в свои руки мощную радиостанцию Окмейдан (близ Константинополя), немцы восстановили независимую от корабельных радиостанций радиосвязь с фортами и Германией. Форты были подчинены армии. Ни турецкие офицеры, ни находившиеся на фортах германские офицеры военной миссии не являлись специалистами по береговой обороне. Поэтому Сушону пришлось поневоле взять все дело по развитию береговых батарей в свои руки. Для устранения наиболее вопиющих недостатков и для лучшего обслуживания турецких кораблей, поступивших в его непосредственное распоряжение, Сушон затребовал из Германии необходимый для этой цели личный состав и материальную часть. Несмотря на полное содействие со стороны Энвера-паши и начальника германской военной миссии ген. Лиман-Сандерса, Сушон все же вскоре пришел к убеждению, что береговой обороной должны руководить немцы и что только тогда можно будет на нее положиться. Поэтому 15 августа под свою личную ответственность, не запросив Энвера-пашу и германского посла, он затребовал для дарданельских и босфорских фортов 2 адмиралов, 10 морских офицеров, комендоров, дальномерщиков, командиров брандвахтенных судов, минеров, сигнальных старшин, а также офицеров и матросов для укомплектования турецких кораблей. Этот личный состав прибыл 29 августа и был радушно встречен Энвером-пашой. Германские

береговые части образовали «особый отряд» («Sonderkommando») под начальством адм. Узедома. Благодаря знанию дела, инициативе, терпению и основательности немцев удалось в несколько недель привести укрепления в боевую готовность, так что командующий флотом мог снять с себя эту заботу и заняться учебно-боевой подготовкой кораблей в открытом море.

Поднятие боевой готовности флота также могло быть достигнуто замещением руководящих должностей немцами и внедрением германского некомандного состава в среду экипажей турецких кораблей. До прибытия офицеров и некомандного состава из Германии обучением турецкого флота занялся личный состав *Гебена и Бреслау*. Штаб командующего флотом, пополненный турецкими офицерами, знающими иностранные языки, работал с самоотвержением при самых тяжелых условиях; эта работа вылилась в составление сигнального свода, радиотелеграфных инструкций, тактической инструкции, шифров, опознавательных сигналов, корабельных расписаний, аварийных инструкций и устава корабельной службы. С горячностью набросились германские офицеры, унтерофицеры и матросы на обучение турок, зная, что только после разрешения этой задачи им снова придется столкнуться с неприятелем. Кроме различия языков, организационная работа осложнялась бедностью турецкого языка в отношении морских и технических выражений. В вопросах техники, в изучении машинных и котельных специальностей, электрических и гидравлических установок, в знании трубопроводов и электрической сети, начиная с водонепроницаемых горловин и кончая машинным телеграфом, для большей части турецкого личного состава приходилось начинать с самых азов. Труднейшей задачей являлось искоренение у инженер-механиков неправильных методов использования механизмов, укоренившихся предрассудков и служебных ошибок; так например принятый в турецком флоте уход за котлами действовал на последние определенно разрушающим образом. Меры по сохранению котлов в исправности были неизвестны; все котлы на кораблях были с загрязненной котельной водой, с колосниковыми решетками, покрытыми шлаком, с пропускающей пар арматурой, с разорванной обшивкой, сломанными заслонками и поддувалами, и хотя находились постоянно под парами, но давление пара в них не достигало и половины нормального. Путь к котлам шел через горы угольного мусора, золы и шлака. Командиры и инженер-механики единогласно заявляли, что могут употреблять только лучший уэльский уголь, пока не научились достигать удовлетворительных результатов и с помощью турецкого угля худшего качества. Наружно корабли казались нарядными и чистыми, но тем мрачнее выглядели они внутри. Ни одна водонепроницаемая горловина, ни одна переговорная труба, ни одна водонепроницаемая дверь не закрывалась герметически. Нехватало не только ручек, ключей, крышек, рычагов, задраек и т. п., но, чтобы облегчить сообщение между отдельными отсеками на кораблях, были сняты и сданы в порт водонепроницаемые двери, срезаны комингсы люков, а в переборках вырублены отверстия для пролезания. На корабле можно было например попасть в артиллерийский погреб, не открыв ни одной двери. Таблицы непотопляемости были совсем неизвестны. В нижних помещениях царили беспорядок и грязь, в жилых помещениях было



полно крыс и насекомых. При такой обстановке германский личный состав встретил большие затруднения бытового и продовольственного характера, в особенности на кораблях с тесными жилыми помещениями. Тем более достойны удивления горячее рвение и воля, не останавливавшиеся ни перед какими разочарованиями, препятствиями и противодействием, смелость и терпение германских офицеров и матросов, создававших турецкий флот вдали от неприятеля, с малой надеждой когда-нибудь до него добраться, умышленно и неумышленно непонимаемых, с'едаемых клопами и вшами, плохо питаемых, не видевших отдыха.

Тотчас же по прибытии в Турцию Сушон конфисковал весь уголь и машинное масло. Всего удалось собрать до 8 000 *т* уэльского угля. Угольный склад был образован на побережьи Босфора; склад находился под надежной охраной. Затребование, доставка и распределение каменного угля из Гераклейских копей, расположенных на побережьи Черного моря, находились в руках сведущих германских офицеров запаса. Германские инженеры, откомандированные на казенный судостроительный завод, восстанавливали годные к использованию корабли; наличное вооружение, боевой запас, мины, торпеды и тралы чинились и приводились в порядок. Подходящие небольшие торговые пароходы были сведены в 2 дивизиона тральщиков. С большим трудом удалось создать и службу пограничной охраны на побережьи. Командующий флотом ежедневными осмотрами убеждался в успехах обучения.

Первоочередная трудная работа заключалась в приведении кораблей, машин и артиллерии в такое состояние, при котором можно было бы плавать и обучаться. Все, что не могло быть исправлено в короткий срок имевшимися средствами, браковалось. Чтобы избавить корабли от вредного влияния стоянки у верфей и застраховать их от возможных враждебных выступлений со стороны греческой и армянской части населения в Босфоре и Мраморном море, якорные места флота постоянно менялись. Приходилось преодолевать трудности с доставкой продовольствия, получавшегося из интендантства в Золотом Роге. При первых попытках выполнения эволюций выяснилось, что 40-летний линейный корабль *Мессудиэ* не может держаться в строю: на нем не имелось даже указателей числа оборотов. Этот линейный корабль пришлось передать в распоряжение дарданельской крепости в качестве плавучей батареи; там его новая радиостанция и противоминная артиллерия могли сослужить хорошую службу.

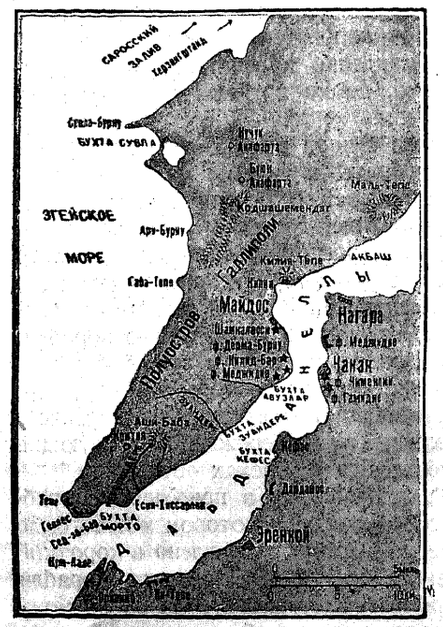
9 сентября состоялся первый ночной поход. Начиная с середины сентября, преодолев большие трудности, корабли стали выходить для учений в Черное море сперва поодиночке, а затем — соединениями, с целью приучения команды к морю. Здесь уместно дать краткие сведения о водном районе, в котором приходилось действовать турецкому флоту.

Весь театр можно разделить на два района: первый из них — Мраморное море с обоими проливами — Дарданеллами, соединяющими его с Греческим Архипелагом, и Босфором, ведущим во второй район, и второй район — Черное море.

Дарданеллы (черт. 1) имеют в длину 33 мили, среднюю ширину в 2 мили и наименьшую ширину в 7 каб. (1 300 *м*). Глубины колеблются

от 45 до 100 *м* (25—55 саж. [1]). Поверхностное течение следует из Мраморного моря в Эгейское, скорость его — около 1,5 узлов; придонное течение имеет обратное направление. В узкости, близ Чанака, при господствующих в этом районе северных ветрах поверхностное течение достигает скорости 5 узлов.

Мраморное море (карта 1) имеет протяжение в 110 миль (от Дарданелл до Константинополя). Глубина его достигает 100 *м* (550 саж.), так что проход им не связан с навигационными затруднениями. Хорошо укрытые якорные места для небольших судов и особенно для подводных лодок имеются среди групп островов и у азиатского побережья.




Черт. 1. Дарданеллы

Босфор (черт. 2) имеет в длину 17 миль, наибольшую ширину — в 1,5 мили, при глубинах от 37 до 119 *м* (20—65 саж.). Общее направление течения — из Черного моря в Мраморное, при скорости в среднем около 2½ узлов; в Босфоре также имеется придонное течение.

Летом в этих водах обычно дуют *N*-е ветры, которые усиливаются в дневное время с увеличением температуры, а ночью — стихают. В это время дождей почти не бывает. Зимой, с ноября по март, дуют переменные ветры и стоит непостоянная погода. В этот период нередки *N*-е штормы, сопровождаемые сильными ливнями; при ясной погоде часто бывают штормы и от *S*-х и *SW*-х румбов. Зимой *N*-е ветры приносят заметный холод, часто сопровождающийся снегопадом.

В связи с большим протяжением Черного моря (от Константинополя до Батума—582 мили, от Константинополя до Одессы—352 мили) условия ветра и погоды здесь очень различны. Побережье севернее линии Варна — Севастополь — Феодосия отличается степным климатом с холодной зимой, характерной *N*-ми и *Ost*-ми ветрами и сильными засухами поздним летом и поздней зимой.

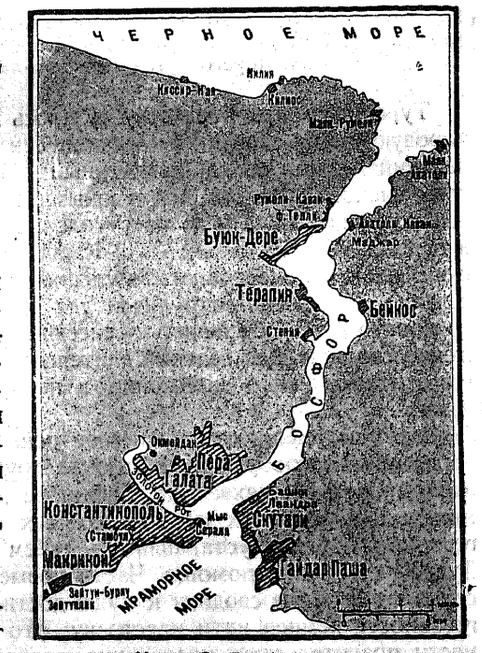
Южнее указанной линии в более значительной западной части климат схож с средиземноморским: сухое ясное лето, достаточное количество дождей в холодное время года, способствующее произрастанию фруктовых деревьев, винограда и табака. В восточной части Черного моря, на кавказском побережьи, значительно больше осадков, при несколько более высокой температуре, что способствует пышной растительности. У анатолийского побережья (приблизительно до Синопа)

[1] Одна морская сажень равняется 6 футам.—*Прим. перев.*



летом преобладают морские ветры, осенью и ранней зимой — береговые; в зимние месяцы временами дуют сильные *NO* ветры. Тогда вдоль всего открытого южного побережья подымается такой сильный прибой, что всякое судоходство прекращается. В апреле и мае наряду с чрезвычайно хорошей видимостью часто бывают туманы, отличающиеся большой густотой, но непродолжительные.

Несмотря на то, что к.-адм. Сушон уже состоял командующим турецким флотом и ему во всех отношениях были подчинены корабли и личный состав, английская морская миссия продолжала оставаться в Константинополе. Последняя в свое время была приглашена для улучшения состояния флота, приведенного в полный упадок долголетним пренебрежительным отношением султана Абдул-Гамида. Из опасения бунтов и восстаний султан отнял у кораблей уголь и боевой запас и обрек их на бездействие в Золотом Роге. Но английская миссия (что не могло укрыться от германского личного состава) не боролась с таким положением, напротив — она сознательно содействовала сохранению флота в отношении личного состава и материальной части в состоянии развала. Часть турецкого офицерства, уяснившая себе роль англичан, сознавала, что лишь после упразднения английского влияния турецкий флот сможет возродиться. Наконец 16 сентября английская миссия покинула Константинополь. Однако не все англичане исчезли при этом из флота. Много времени спустя в константинопольском адмиралтействе и морском училище попадались английские офицеры, терпимые и прикрываемые турками и действовавшие против германского руководства во флоте.




Черт. 2. Босфор.

Стремясь ускорить выступление Турции, Сушон уже в середине сентября заявил, что флот и оборона проливов находятся в боевой готовности. Тем не менее ежедневно случавшиеся поломки особенно на миноносцах, причиняли командующему много забот. Стрельба стояла на самой низкой ступени. Во всех областях достижения были так слабы, что только при условии ясной, тихой погоды можно было ожидать от кораблей успешного выполнения возложенных на них задач. К моменту вступления Турции в войну было только приступлено к одиночным и эскадренным стрельбам. Положение германских командиров на турецких кораблях настолько упрочилось, что они имели возможность сами на них управляться. Со временем турки к ним настолько привыкли, что пере-

дали всецело в их руки руководство кораблями в бою, предоставляя турецким командирам заботу о внутреннем распорядке и командные функции на якорных стоянках. Все вопросы боевой подготовки подробно обсуждались совместно германским и турецким командованием, и последнее отдавало уже соответствующее приказание. Самое же выполнение принятых решений шло всегда под руководством и наблюдением германского командира. Командование турецкой флотилией эскадренных миноносцев было всецело передано германскому офицеру, которому она подчинялась во всех отношениях и который ничем не был связан.

Глава 6

# Колебания турецкого правительства

**Турецкое правительство создает осложнения. Настойчивость командующего флотом. Посещение великого визиря. Учения на Черном море. Закрытие Дарданелл. Переговоры с Энвером-пашой. Объявление войны.**

Турецкому правительству удалось оттянуть вступление Турции в мировую войну сперва до середины сентября, но и после этого времени великий визирь, не расположенный к активным действиям, и большинство членов кабинета под разными предлогами откладывали окончательное решение. После отступления германской армии у Марны и австро-венгерских войск — в Карпатах, вера в победу среднеевропейских держав поколебалась. Румыния и Болгария держали себя неопределенно, чем очень затрудняли для Турции принятие решения. Не так-то просто было обеспечить зависевшее всецело от подвоза морем снабжение столицы. Для ведения длительной войны Турции нехватало почти всего необходимого снабжения, в первую очередь — боевого запаса и денег.

В явном усилии оттянуть свое решение турки высказывали все эти и ряд других соображений одно за другим. На Германию взваливались заботы обо всех нехватках. Турки не довольствовались одними обещаниями. В длительных и утомительных переговорах приходилось в договорном порядке устанавливать об'ем подлежавших предоставлению Турции авансов и помощи. Часто новые соображения, новые более высокие требования сводили к нулю достигнутые соглашения несмотря на готовность немцев идти навстречу; это порождало сомнения в искренности правительства, постепенно пропадала последняя вера в возможность выступления Турции. Командующему флотом все снова и снова приходилось подбадривать малодушных.

В начале сентября у Сушона сложилось впечатление, что Энвер готов итти на выступление. Энвер был уверен, что, как только на сухопутных театрах успех выпадет на долю немцев, то и остальные министры согласятся на участие в войне. Сушон настаивал на решительном наступлении Турции в двух направлениях: против России — на Черном море и против Англии—в Суэцком канале, что по его мнению привлекло бы на сторону Германии Болгарию и Румынию. За немед-



ленное выступление говорило и то, что с течением времени кормить столицу и снабжать армию всем необходимым становилось бы все труднее. Другим доводом в пользу скорого выступления служило и то обстоятельство, что военные действия на Кавказе и в районе Суэцкого канала настолько разгрузили бы германскую армию на европейском театре, что там можно было бы ожидать несомненных успехов. Поведение английского посланника, удовлетворявшегося явно ложными заявлениями Турции, хорошо доказывало, по мнению Сушона, насколько англичане хотят избежать войны с Турцией. Именно вследствие этого он считал бы уместным теперь же вступить в войну. Посылка Талаата и Халила в Румынию и Болгарию показывала, что одни переговоры ни к чему не поведут. Болгария не хотела выступать против Сербии, не имея гарантий со стороны Румынии, что последняя не нанесет ей удара в спину. Румыния в свою очередь не желала даром давать гарантий, очевидно ожидая развития событий на русском театре военных действий. Все зависело от Турции. Турция должна была действовать.

Чтобы ускорить ход событий, командующий флотом решил устроить демонстративный поход флота вдоль болгарского и румынского побережий. Энвер-паша сперва выразил свое согласие, но тотчас же взял его назад по телеграфу. Германский посланник, услыхав об этом намерении, настойчиво просил не предпринимать ничего, в чем можно было бы усмотреть давление на Румынию. Настойчивые доводы командующего флотом заставили Энвера начать подготовку наступления на Суэцкий канал. Но и эти приготовления также были отложены в связи с категорическим заявлением английского посланника, обещавшего, что Англия немедленно оплатит оба захваченных корабля и отправит их личный состав в Турцию.

Командующий флотом неоднократно докладывал о боевой готовности флота. Несмотря на упорное сопротивление со стороны кабинета он предпринимал походы с отдельными кораблями в Черное море в надежде, что там произойдет столкновение с русским флотом. План ведения крейсерской войны на Черном море германскими пароходами *Генерал* и *Корковадо (Corcovado)* (германской восточно-африканской линии), которые намечалось превратить в военные корабли в нейтральной гавани или в море, пришлось отставить по настоянию германского посла. Послы и дипломатические представители неприятельских государств усиленно доказывали визирю необходимость удаления германского адмирала, самовольно забравшего в свои руки турецкий флот и оборону проливов и не подчинявшегося указаниям турецкого правительства. Так как министры, видимо не сочувствовавшие войне, также рассчитывали устранить тягостное для них влияние Сушона, Энвер предложил последнему перейти на турецкую службу, в связи с чем делал ему блестящие предложения. Сушон отвечал уклончиво: права командующего флотом и права морского министра трудно разграничить; поэтому если ему дадут полную власть командующего флотом с ответственностью за обучение и дух флота, то деятельному и честолюбивому морскому министру не останется достаточного поля действия. Сушон ничем не хотел связывать своей свободы и дорожил возможностью в качестве союзного адмирала проводить желательные ему ме-

роприятия и настаивать на необходимых требованиях, невзирая на сопротивление министров. Такую политику ему удалось проводить до самого конца, главным образом благодаря тому удачному обстоятельству, что морской министр был отозван для командования сирийской армией и оставил таким образом фактическое руководство и наблюдение над морским министерством Сушону.

С этого времени морское министерство имело в своем подчинении лишь центральные учреждения, арсенал в Золотом Роге и морскую тюрьму; все же остальные береговые учреждения, в том числе даже несколько мечетей, находились в подчинении у командующего флотом. Чтобы сломить противодействие кабинета и великого визиря выходам турецкого флота в Черное море, Сушон с согласия Энвера 18 сентября явился к великому визирю. В беседе с визирем Сушон настойчиво требовал гарантий, что этим выходам в дальнейшем не будет чиниться препятствий. В заключение беседы, принявшей резкие формы, адмирал заявил, что, если требуемые гарантии не будут даны до следующего вечера, он начнет действовать, как ему подсказывает его совесть военного человека. Он дал понять, что судьба турецкого флота фактически находится в его руках. Требуемых гарантий он так и не получил, но великий визирь не создавал в дальнейшем лишних затруднений.

Постепенно удалось приучить общественное мнение, кабинет и послов к тому, что все чаще и чаще отдельные корабли выходили в Черное море, где производились и учебные стрельбы и маневрирования, а личный состав привыкал к морской обстановке. Стремясь использовать всякую возможность для вызова столкновения с неприятелем, Сушон посылал эскадренные миноносцы из Дарданелл против англо-французского флота. Во время одной из таких операций, 26 сентября, английский линейный корабль отогнал турецкий миноносец, угрожая последнему силою оружия. Это событие дало турецкому правительству долгожданный повод к полному закрытию Дарданелл. Таким образом для неприятеля сообщение с Черным морем было отрезано. 14 октября англичане обстреляли турецкий самолет. Такие вызывающие действия со стороны английских дозорных сил возбудили неприязненное отношение турок к Англии. Тем не менее в Турции трудно было заметить желание воевать с Англией. Ненавистными являлись только исконные враги — «московиты», Россия. Скорее всего можно было двинуть Турцию против нее.

У германского посла имелись большие сомнения в отношении целесообразности вызова боевых столкновений на Черном море. Сушон однако считал, что этот путь является единственным, сулившим двинуть Турцию на вступление в войну. Обстоятельством первостепенной важности являлось сохранение должного настроения в Болгарии и Румынии, развивавшегося в сочувственном к Германии направлении, но которое в любой момент, под влиянием случайной причины, могло измениться.

Из Германии неоднократно приходили указания на желательность турецкого выступления. Так 7 сентября начальник германской военной миссии получил от начальника Большого генерального штаба следующую телеграмму: «Желательно, чтобы Турция возможно скорее выступила, не позднее окончания организации обороны Дарданелл, которое необходимо ускорить». 8 сентября посол получил предписание вынудить Турцию к выступлению. 15 сентября он снова получил телеграмму от рейхсканцлера Бетман-Гольвега с требованием энергичных действий на Черном море. Сушон не получал никаких приказов или предписаний с родины. Он пришел к заключению, что ни от турецкого министерства, ни от посла не получит в ближайшее время согласия на выступление. Поэтому он решил действовать на свою ответственность; он переговорил с-глазу-на-глаз с Энвером, который дал обещание в случае каких-нибудь событий на Черном море пропустить Сушона обратно в Босфор. Для обеспечения беспрекословного повиновения со стороны турецкого командного состава и экипажей кораблей Сушону необходимо было иметь соответствующие секретные приказы. Эти приказы, подписанные морским министром и полученные Сушоном 25 октября, гласили следующее: «адмирал действует по высочайшему повелению султана и флот обязан ему повиноваться».

В конце концов Турция поставила свое согласие в зависимость от получения от Германии займа в размере 2 млн. турецких фунтов. Эта сумма была обещана. Когда деньги эти, после случайной задержки, попали наконец в Константинополь, Энвер-паша был готов итти на выступление, но его коллеги-министры хотели еще выиграть время и решили послать в Берлин министра иностранных дел Халила, чтобы там договориться о наиболее удобном моменте для активного выступления Турции [1].

У командующего флотом был свой план, который заключался в следующем: совершенно неожиданно напасть на русские черноморские порты, действуя одновременно всеми боеспособными кораблями об'единенного германо-турецкого флота, и произвести настолько значительные разрушения, чтобы ни Россия, ни Турция не могли уже пойти на попятную.

У Энвера была та же цель, что явствует из секретного приказа от 22 октября. Этот приказ гласил: «Турецкий флот должен добиться господства на Черном море. Найдите русский флот и атакуйте его без об'явления войны, где бы вы его ни нашли».

Только вечером 28 октября, когда общая атака на русские базы была уже в полном ходу, Сушон, находившийся перед Севастополем, получил радио от германского посольства с указанием, что под давлением политической обстановки необходимо начать военные действия.

---

1 20 октября министерство иностранных дел (русское) предупредило командующего черноморским флотом адм. Эбергарда телеграммой, что „в связи с получением Турцией от Германии золота возможно в ближайшие дни ее выступление против России".—*Ред.*

# III. От начала войны с Россией до начала борьбы за проливы

## Глава 7

## Начало военных действий

**Состав и организация флота. Оперативный приказ. *Гебен* у Севастополя. Турецкие эскадренные миноносцы в Одессе. Заградитель *Самсун*. Крейсера *Берк* и *Бреслау* у Новороссийска. Крейсер *Гамидие* у Феодосии. Послы неприятельских держав покидают Турцию.**

27 октября 1914 г. все находившиеся в боевой готовности корабли и миноносцы турецкого флота вышли из Босфора для радиотелеграфной практики и упражнений по дозорной службе. Перед входом в Босфор и на этот раз держался русский почтовый пароход в ожидании другого парохода, выходившего из Босфора [1]. Справедливо предполагалось, что он служил для радиосвязи между какой-то береговой радиостанцией и Севастополем. Действительно, в парке русского посольства в Буюкдере на берегу Босфора, после отбытия посольства, была найдена радиостанция.

В 15 ч. 45 м. на *Гебене* состоялось заседание, на котором германские и турецкие командиры получили указания о предположении начать военные действия против России, а турецкие командиры кроме того — приказы морского министра, требовавшие от них подчинения командующему флотом [2]. В то же время был отдан следующий оперативный приказ, который содержал задания на 3 дня (карта 2):

[1] В период натянутых отношений во избежание захвата сразу двух пароходов, поддерживавших регулярные почтово-пассажирские рейсы между Константинополем и русскими портами (Одесса, Севастополь), было установлено, что приходящий пароход входит в Босфор только после выхода из него очередного уходящего в Россию.—*Ред.*

[2] Состав и организация турецкого флота.

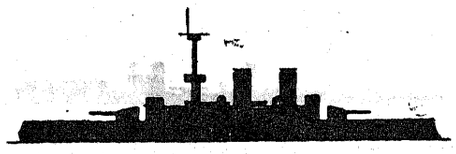
Командующий флотом: к.-адм. Сушон.

Младший флагман: коммодор Ариф-Бей.

Линейный крейсер *Явуз Султан Селим* (*Jawus Sultan Selim*) *(Гебен)*—флагманский корабль; легкий крейсер *Мидилли* (*Midilli*) *(Бреслау)*; линейный корабль *Хайреддин Барбаросса* (*Heireddin Barbarossa*) флаг младшего флагмана; линейный корабль *Торгут Рейс* (*Torgut Reis*); легкий крейсер *Гамидие* (*Hamidie*); крейсер *Берк* (*Berk*), минный крейсер *Пейк* (*Peik*); турецкая флотилия эскадренных миноносцев: *Гайрет* (*Gairet*), *Ядигар* (*Jadighar*), *Нумуне* (*Numune*), *Муавенет* (*Muawenet*), *Ташос* (*Taschos*), *Басра* (*Basra*), *Ярхиссар* (*Jarhissar*), *Самсун* (*Samsun*). Заградитель *Нилюфер* (*Nilufer*). Заградитель *Самсун* (*Samsun*).

На линейных кораблях и крейсерах имелось два командира: германский и турецкий; на остальных кораблях—только германские командиры.

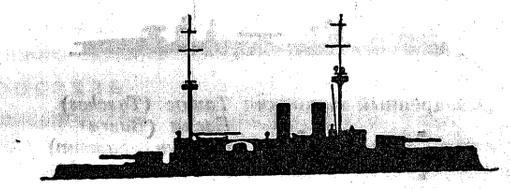




Линейный корабль *Мессудие Messudieh* (1874, модернизован в 1903 г.),

Водоизмещение — 9 250 *т*; скорость хода — 17 узл.; вооружение — 2—24 *см*/40; 12—15 *см* 45; 14—7,6 *см*/45; 10—5,7 *см*; 2—4,7 *см*.

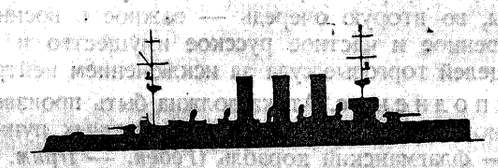
Примечание. Тяжелая артиллерия отсутствовала.



Линейный корабль *Хайреддин Барбаросса* (*Heireddin Barbarossa*). Линейный корабль *Торгут Рейс* (*Torgut Reis*) (1891, в 1910 г. куплены у Германии).

Водоизмещение — 10 000 *т*; скорость хода — 17 узл., вооружение — 4—28 *см* 40; 2—28 *см*/35; 8—10,5 *см*/35; 8—8,8 *см*/45; 2 торп. аппарата.

Примечание. Первый назывался *Курфюрст Фридрих Вильгельм* (Kurfürst Fredrich Wilhelm); второй — *Вейсенбург* (Weissenburg).



Легкий крейсер *Гамидие* (*Hamidie*) (1903).

Водоизмещение — 3 800 *т*; скорость хода — 22,3 узл. Вооружение — 2—15 *см*/45; 8—12 *см*/50; 6—4,7 *см*/50; 6—3,7 *см*; 2 торп. аппарат.

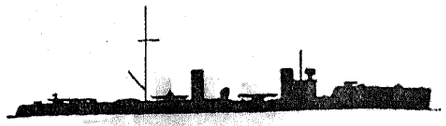
Примечание. Построен в Англии.

Легкий крейсер *Меджидие* (*Medschidie*) (1903)

Водоизмещение — 3 200 *т*; скорость хода — 22 узл. Вооружение (см. *Гамидие*)

Примечание. Построен в САСШ.

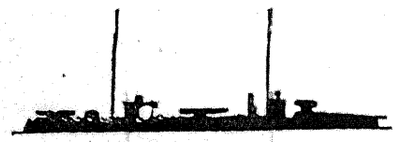
Одинаковый в общем силуэт с *Гамидие*.



Эскадренный миноносец *Муавенет (Muavenet i Millije)*
„ „ *Ядигар (Jadighar i Millet)*
„ „ *Нумуне (Numune i Hamie)*
„ „ *Гайрет (Gairet i Watanije)*

Водоизмещение — 621 *т*; длина — 72 *м*; скорость хода — 25 (?) уз., вооружение — 2 – 8,8 *см*; 4 торп. аппарата (45 *см*)

Примечание. Построены в Германии (Шихау) (1909).



Эскадренный миноносец *Ташос (Taschos)*
„ „ *Басра (Basra)*
„ „ *Самсун (Samsun)*
„ „ *Ярхиссар (Jarhissar)*

Водоизмещение — 305 *т*; скорость хода — 28 (?) узл., вооружение — 1—6,5 *см*; 6—4,7 *см* 40; 2 торп. аппарата (45 *см*).

Примечание. Построены во Франции (Кань) (1903).

## ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ

1. Сведения о противнике. Многие сведения указывают на то, что русский черноморский флот подготовляет нападение.

2. Намерения. Энергично начать военные действия против России, в первую очередь при этом уничтожить русские морские силы, во вторую очередь — важное в военном отношении государственное и частное русское имущество и пригодные для военных целей торговые суда за исключением нейтральных.

3. Выполнение. Атака должна быть произведена внезапно и по возможности одновременно в различных пунктах: на Севастополь — флагманский корабль (*Гебен. — Прим. перев.*), заградитель *Нилуфер* и 2 эскадренных миноносца; против Керченского пролива и Новороссийска — *Бреслау* и *Берк;* на южный берег Крыма — *Гамидие;* на Одессу — 2 эскадренных миноносца и заградитель *Самсун;* перерыв кабеля Севастополь — Варна — крейсер *Пейк*.

### 1-й день

Все участвующие в операции корабли покидают Босфор с полным запасом угля; целью выхода об'является совместное упражнение.



### 2-й день

Марш-маневр экономической скоростью; эскадренные миноносцы по возможности на буксире.

### 3-й день

На рассвете — атака в условленных пунктах; после атаки крейсера занимаются крейсерскими операциями, а эскадренные миноносцы и заградители идут в Босфор.

4. Оборона Босфора. Линейные корабли *Торгут* и *Барбаросса,* канонерская лодка *Бурак (Burak)* и 2 миноносца остаются для обеспечения Босфора от заградительных операций и для встречи морских сил, возвращающихся из операции. Легкие неприятельские силы надлежит отгонять, превосходные — удерживать и атаковывать миноносцами. Использованием остающихся сил руководит младший флагман по указаниям представителя высшего военного командования.

Радиосвязь

В 15-мильной зоне от маяка Анатоли (черт. 2) воспрещается пользование радио за исключением случаев вызова с флагманского корабля и донесений о неприятеле. В случае отсутствия ответа от флагманского корабля на вызов донесение повторяется трижды наибольшей мощностью.

Частные приказы

1) Флагманскому кораблю и сопровождающему его полудивизиону эскадренных миноносцев.

На рассвете третьего дня операции подойти на расстояние 140 *гм* (75 каб.) ко входу в Севастополь и обстрелять корабли в гавани и военные сооружения. При проходе вероятных районов минных заграждений эскадренные миноносцы высылаются вперед по курсу с тралами.

2) Заградителю *Нилуфер.*

В ночь со 2-го на 3-й день операции поставить мины при входе в Севастополь, после чего возвратиться в Босфор, вновь принять мины и ждать дальнейших приказаний у Терапии (Босфор) (черт. 2).

В случае, если обстановка не позволит поставить заграждение ночью совершенно точно в навигационном отношении, его надлежит поставить на рассвете. Ни в коем случае не ставить мины ближе 2 миль от входа в гавань.

3) Крейсеру *Гамидие.*

На рассвете 3-го дня операции сообщить властям порта Феодосия, что через 2 часа все сооружения, принадлежащие государству и частным обществам, будут уничтожены. По истечении этого срока уничтожить зерновой элеватор и стоящие в гавани неприятельские суда. После атаки Феодосии вести крейсерские операции вблизи Севастополя и к *W* от него и по возможности определять движение неприятельских морских сил.

4) Минному крейсеру *Берк.*

На рассвете 3-го дня операции сообщить властям Новороссийска, что через 4 часа турецкий флот уничтожит нефтяные цистерны, зерновые элеваторы и суда в том случае, если к указанному времени не будут выведены на рейд и сданы турецкому флоту все пригодные для военных надобностей плавучие средства. Дальнейшие приказания *Берк* получит от *Бреслау*.

5) Крейсеру *Бреслау*.

На рассвете 3-го дня операции поставить мины перед входом в Керченский пролив. После этого, совместно с *Берк*, уничтожить в Новороссийске нефтяные цистерны и зерновой элеватор, так же как и неприятельские суда. Затем оба крейсера ведут крейсерские операции к *Ost* от меридиана 34° (вост. долг. от Гринв. — *Прим. перев.*).

6) Начальнику флотилии эскадренных миноносцев.

Атаковать находящиеся в Одессе неприятельские силы; уничтожить неприятельские пароходы, имеющие военное значение. Поддержать заградительную операцию заградителя *Самсун* перед Одессой и Очаковым [1]. (Знание места поставленного заграждения необходимо во всяком случае).

7) Заградителю *Самсун*.

Поставить мины при входе в Очаков [1]. Если это окажется невозможным, поставить мины перед Одессой, согласовав вопрос с начальником флотилии эскадренных миноносцев. После этого принять в Константинополе новую партию мин.

8) Минному крейсеру *Пейк*.

На рассвете 3-го дня операции перерезать кабель Варна — Севастополь.

9) Угольному транспорту *Ирмингард*.

На рассвете 1-го дня операции выйти и ожидать приказаний начальника флотилии эскадренных миноносцев.

Таким образом жребий был брошен. Турция об'явила войну России, притом именно на том море, на котором в течение почти 40 лет не показывался ни один турецкий корабль и части турецкого флота выступили для выполнения возложенных на них задач.

*Гебен* (командир кап. I р. Аккерман) с заново отремонтированными котлами (была произведена частичная замена трубок) на рассвете 29 октября в полной боевой готовности находился перед Севастополем [2]. Под утро перед входом в порт была обнаружена световая завеса. Около 5 час. в 7 милях от входа крейсер застопорил машины и выслал вперед эскадренные миноносцы *Ташос* и *Самсун* с тралами. Отряд шел 10-узловым ходом. Было принято 2 русских радио. Первая в 4 час.: «Одесса *Кубанец* взорван, военный корабль ходит по одесской гавани и взры-

[1] На картах немецкого оригинала Лорея Очаков обозначен на северном берегу входа в Днестровский лиман.—*Прим. перев.*

[2] В действительности *Гебен* сбился в счислении и из-за мглы вышел не непосредственно к Севастополю, а несколько севернее. Повернув и пройдя вдоль берега в направлении ко входу в Севастополь, он придержался ближе к берегу, чем рассчитывал, и потому сразу попал в зону обстрела батарей, пройдя вместе с тем по кромке крепостного минного заграждения, бывшего в этот момент разомкнутым.—*Ред.*



вает корабли» и в 4 ч. 45 м.: «Война началась». Неудивительно поэтому, что Севастополь был наготове. В 6 ч. 28 м. береговые батареи открыли по *Гебену* ураганный огонь, а в 6 ч. 30 м. *Гебен* начал отвечать. Он открыл обстрел форта «Константин» с дистанции в 78 *гм* (40 каб.), а затем перенес огонь на суда, стоявшие в порту, на арсенал и военный порт (120 *гм*—65 каб.), ведя огонь залпами крупной и средней артиллерии. Всего было выпущено 47 снарядов 28-*см* и 12 снарядов 15-*см* [1]. *Гебен* следовал зигзагообразными курсами. После десятого залпа он получил три попадания крупными снарядами близ кормовой дымовой трубы; однако несмотря на множество осколков повреждения на верхней палубе оказались незначительными. Один из осколков перебил трубку в одном из котлов, в результате чего тот выбыл из строя. Считая, что стрельба по береговым целям вследствие плохой видимости будет иметь малые результаты и принимая во внимание оживленный огонь береговых батарей, направленный и на эскадренные миноносцы,—падения ложились большей частью перелетами, при которых можно было лишь удивляться ничтожному количеству попаданий,—*Гебен* отвернул и отошел 22-узловым ходом, приказав миноносцам убрать тралы. В 6 ч. 45 м. *Гебен* прекратил огонь, а в 6 ч. 50 м. прекратили стрельбу форты. *Гебену* не удалось выполнить своей первоначальной задачи: предполагалось держаться возможно дальше от 30,5-*см* двухорудийных башен и вне района действий остальных орудий; вместо этого из-за плохой видимости корабль подошел слишком близко к берегу и попал в непосредственный район обстрела береговых батарей. Упомянутая выше радио из Одессы и то обстоятельство, что *Гебен* был опознан с берега раньше, чем сам нащупал свои цели на берегу, привели к тому, что батареи встретили крейсер в полной боевой готовности. Однако ввиду одновременного открытия огня всеми батареями последним пристреляться было невозможно. Только этим обстоятельством можно об'яснить малое количество попаданий. Результатов обстрела, произведенного кораблями, нельзя было определить из-за густого дыма, поднимавшегося из порта, а также из-за плохой видимости. Вскоре после своего поворота *Гебен* увидел дымы на *SO* и, повернув на них, опознал 3 новых русских эскадренных миноносца, по которым и открыл огонь с дистанции в 100—125 *гм* (60—70 каб.). После попадания на головном эскадренном миноносце, отчетливо замеченном, неприятель повернул [2]. Тем временем показался заградитель *Прут*, направлявшийся в Севастополь и имевший на борту 700 мин. Он был обстрелян 15-*см* артиллерией и пущен ко дну. Из 250 чел. команды турецкими миноносцами было спасено 75 чел., в том числе и командир. Русский пароход *Ида*, шедший из Мариуполя, был отправлен в Босфор

[1] Большая часть снарядов *Гебена* легла на берегу в районе госпиталя, угольных складов, полотна железной дороги и Корабельной слободки, меньшая—на рейде между кораблями без попаданий в них.—*Ред.*

[2] Дозорные эскадренные миноносцы *Лейтенант Пущин*, *Живучий* и *Жаркий*, которые пошли в атаку. С расстояния 70 каб. *Гебен* открыл по атакующим энергичный огонь противоминной артиллерией, причем с четвертого залпа на дистанции 45—50 каб получил накрытие и попадание в головной миноносец *Лейтенант Пущин*, на котором был разбит привод штурвала и вспыхнул пожар под мостиком, ввиду чего миноносцы свернули от *Гебена*, отказавшись от атаки.—*Ред.*

с призовой командой. Незадолго до рассвета заградитель *Нилуфер*, не замеченный русскими дозорными кораблями, поставил 60 мин непосредственно перед входом на рейд; самый вход удалось точно определить благодаря наличию световой завесы. На обратном пути заградитель задержал пароход добровольного флота *Великий князь Александр*, команде которого было сигналами приказано покинуть пароход по истечении 10-минутного срока. *Нилуфер* принял пассажиров с их багажом и 14 мешков турецкой почты, после чего потопил пароход артиллерийским огнем (5-*см* орудий). От захвата парохода и доставки его в Константинополь командир отказался ввиду неясной для него обстановки у Босфора. 30 октября в 8 ч. 15 м. *Нилуфер* вошел в Босфор. 31 октября после полудня *Гебен* также вернулся к Константинополю.

Для операции против Одессы предназначались 2 эскадренных миноносца типа «Шихау» из состава флотилии эскадренных миноносцев. Начальник флотилии (корв.-кап. Маддунг) находился на эскадренном миноносце *Гайрет*, начальник полуфлотилии (кап.-лейт. Фирле) — на эскадренном миноносце *Муавенет*. На обоих эскадренных миноносцах, кроме обслуживающего их германского личного состава, находились и германские моряки с двух однотипных кораблей, не принимавших участия в операции. Предполагалось, что угольщик *Ирмингард (Irmingard)* возьмет эскадренные миноносцы на буксир, чтобы они за время пути в 300 миль израсходовали как можно меньше угля. Но оказалось, что скорость буксирования не превосходит 6 узлов, поэтому эскадренные миноносцы пошли самостоятельно. С заградителем *Самсун* условились о сигналах на случай атаки последнего неприятелем.

Поход к Одессе прошел при хорошей погоде и без всяких происшествий за исключением ряда аварий механизмов, быстро и умело исправленных германским личным составом. В 1 час 29 октября на левом крамболе, в расстоянии около 5—6 миль, показалось зарево большого города. Это была Одесса. В 2 часа эскадренные миноносцы повернули на *W* и пошли к Одессе (карта 2, доп. карта А). Относительно входа в порт ничего не было известно; не имелось сведений ни о наличии и расположении минных и боновых заграждений, ни о вероятности противодействия со стороны неприятеля. К тому же ночь была темная и безлунная. При такой обстановке проникновение в чужую гавань представляло большие трудности. Случай пришел на помощь: из Одессы выходили в это время 3 корабля в кильватерной колонне, причем головной, очевидно брандвахтенное судно, шел с огнями. Два других — без огней. Воспользовавшись этим обстоятельством, оба эскадренных миноносца разошлись с ними контркурсом в расстоянии 50 *м* и направились ко входу в порт с зажженными ходовыми огнями, чтобы не возбуждать подозрений. Все было спокойно в гавани, когда эскадренные миноносцы малым ходом огибали волнолом. В расстоянии 80 *м* от оконечности волнолома стояла русская канонерская лодка типа *Донец*. Заметив в последний момент входившие незнакомые корабли, канонерская лодка подняла тревогу, но пущенная с головного эскадренного миноносца *Гайрет* торпеда попала ей в борт, и она сейчас же затонула. *Муавенет*, обогнав *Гайрет*, уничтожил артиллерийским огнем и торпедами вторую канонерскую лодку *Кубанец*, стоявшую у внут-



реннего мола [1]. Артиллерийским огнем были обстреляны и потоплены многие пароходы [1], стоявшие в гавани. Снаряд, попавший в электрическую станцию, внезапно погрузил порт в глубокий мрак. *Муавенет* решил выходить из гавани не северным выходом, следование которым затруднялось стоявшими в нем многочисленными рыбачьими судами, а опять южным, через который эскадренные миноносцы входили в гавань; поэтому он развернулся на месте. Этот маневр в незнакомой гавани, при начавшемся отражении нападения неприятеля, при отсутствии носового руля, с турецким рулевым, понимавшим только турецкие командные слова, требовал большого умения от начальника полуфлотилии. При отходе эскадренные миноносцы своим огнем подожгли несколько цистерн в нефтяной гавани; зарево от этого пожара было видно еще много времени спустя. Вследствие описанного маневра *Муавенета* *Гайрет* был вынужден выходить через северный проход и, чтобы выиграть место для разворачивания, он сначала вошел в южный проход, обогнал при этом *Муавент* и обстрелял несколько пароходов. Из-за огня неприятельской артиллерии пришлось оставить мысль о подходе к молу с целью использования подрывных патронов. *Гайрету* приходилось маневрировать при таких же трудных условиях, как и *Муавенету*, и он вышел из гавани задним ходом. В 4 ч. 20 м. оба эскадренных миноносца, не получив никаких повреждений, встретились в море и большим ходом ушли в море. Достигнув в течение часа значительных результатов в одесской гавани, 30 октября они вошли невредимые в Босфор.

Буксир *Самсун*, оборудованный в качестве заградителя, представлял собою старое, довольно потрепанное судно; котел его был неисправен, холодильник пропускал соленую воду. Первоначально *Самсун* отправился в поход совместно с эскадренными миноносцами, но 27 октября согласно распоряжению начальника флотилии буксир увеличил ход до полного, чтобы еще до рассвета успеть выполнить свое задание. Навигационные условия в отдельном плавании оказались весьма трудными из-за неисправности компаса: картушка ходила на 3—4 румба в обе стороны, а временами застаивалась; в конце концов компас совсем отказался служить. На буксире не имелось специальных приспособлений для закрытия огней, поэтому пришлось их изготовлять из минных чехлов. 29 октября в 1 час заградитель уклонился от встречи с каким-то судном, шедшим без огней, повидимому эскадренным миноносцем или брандвахтенным судном. В 3 ч. 25 м. со стороны Одессы послышались залпы и стали видны лучи прожекторов; это Одесса отвечала на атаку эскадренных миноносцев. В 3 ч. 30 м. показались 2 корабля без огней. Один из них был обнаружен благодаря наличию слабого отсвета, а

---

[1] *Кубанец* торпедной атаке не подвергся. Этому помешало случайное столкновение *Муавенета* с портовым катером, шедшим на помощь тонувшему *Донцу* и налетевшим в темноте на незамеченный им турецкий миноносец. Это столкновение было понято неприятелем, как намеренное нанесение таранного удара, почему, опасаясь повторения со стороны других таких же средств обороны порта активного противодействия, миноносец поспешил уйти из того района гавани, где находился *Кубанец*, ведя оживленную перестрелку с последним.— *Ред.*

[1] Пароходов потоплено не было. Повреждения получили 4 парохода и заградитель *Бештау*.— *Прим. перев.*

также искрам из труб. На прорыв в северном направлении и постановку мин перед Одессой при малом ходе в 8—10 узлов и сильном утомлении турецкой команды рассчитывать не приходилось; поэтому командир решил поставить минное заграждение на линии Севастополь — Одесса. Во время постановки 28 мин (с интервалами в 300—400 *м*), продолжавшейся с 3 ч. 45 м. до 4 ч. 15 м., один из замеченных кораблей подошел так близко, что был отчетливо виден. *Самсун* не был усмотрен с этого корабля, вероятно его трудно было заметить на фоне темной стены облаков. В 4 ч. 25 м. показался еще один неосвещенный корабль, который следовал за всеми движениями заградителя. Командир решил на рассвете взять его на абордаж, но ему не удалось выполнить это смелое намерение из-за густой туманной завесы, разделившей оба корабля. Даже за время продолжительного перехода вдоль румынских берегов неприятельских кораблей более не встречалось. Однако обратный путь проходил также при тяжелых условиях: правая машина имела повреждение, а машинная команда, состоявшая из турок, совершенно измучилась, и в конце концов германская часть команды взяла на себя всю работу. Командир записал в дневнике военных действий: «немногие немцы почти с нечеловеческими усилиями и поразительной бодростью сделали все возможное для выполнения задания».

30 октября в 5 ч. 30 м. заградитель вернулся в Босфор.

Минный крейсер *Берк* (под командой германского офицера) отправился в Новороссийск, имея на борту только небольшую германскую вспомогательную команду. Подготовка турецкого личного состава на нем стояла на особенно низком уровне — турецкий командир и старший инженер-механик не имели никакого опыта, поэтому плавание *Берка* совершалось в особо трудных условиях и германскому командиру приходилось преодолевать необычайные затруднения. Кроме всего прочего турецкий личный состав страдал морской болезнью, вследствие чего относился ко всему происходившему с апатией и безразличием. Только благодаря энергии и предусмотрительности молодого командира и самоотверженной работе немногочисленного германского личного состава крейсеру удалось выполнить возложенную на него задачу. На рассвете 29 октября *Берк* подошел к Новороссийску. И здесь обстановка была совершенно неизвестна—в частности относительно расположения минных заграждений. *Берк* выжидал перед входом в гавань и в 7 час. отправил на берег на шлюпке турецкого офицера в сопровождении германского унтерофицера для передачи письменного извещения о предстоявшем обстреле морских сооружений. К 9 час. шлюпка все еще не возвращалась, а наблюдения с салинга показали, что офицер задержан на берегу русскими. Желая во что бы то ни стало вернуть своих людей, командир, невзирая на незнание расположения мин, вошел в порт за молы. Русские тотчас же исчезли, и шлюпка с парламентерами благополучно вернулась на корабль. Тем временем неприятель начал подготовку к обороне. Сухопутные войска заняли заранее подготовленную позицию, подвозились боевые припасы, менялись позиции полевой артиллерии. В 10 ч. 50 м. *Берк* открыл огонь по русской позиции. Несмотря на плохие результаты стрельбы турецких комендоров, 300—400 русских спешно оставили эту позицию.



Вскоре появился крейсер *Бреслау* (командир кап. II ранга Кеттнер) Он приказал крейсеру *Берк* уничтожить радиостанцию и находившиеся в порту суда. Несколькими 10,5-*см* залпами радиостанция была разрушена и кроме нее также несколько складов и бараков. По приказанию крейсера *Бреслау Берк* вышел из порта на линию дозора, оставаясь с ним в прожекторной связи; затем отпущенный *Бреслау* 1 ноября вернулся в Босфор. В ночь с 28 на 29 крейсер *Бреслау* направился к Керченскому проливу и в 6 час. поставил при входе в него 60 мин (углубление 2,5 *м*, с интервалами по 55 *м* [1]), после чего 18-узловым ходом направился к Новороссийску (карта 2). Получив донесение от минного крейсера *Берк*, крейсер *Бреслау* вошел на рейд и с застопоренными машинами остановился перед молом. С 10 ч. 50 м. до 12 ч. 40 м. с дистанции 12—40 *гм* (6—20 каб.) *Бреслау* обстрелял два больших нефтяных склада — в общей сложности 50 цистерн, 14 пароходов, несколько зерновых складов и кран цементного завода. Было сделано 308 выстрелов. Находившиеся в гавани пароходы—голландский и английский, стоявший вплотную к первому, — не обстреливались. В 13 час. *Бреслау* и *Берк* вышли из Новороссийска. Неприятель отвечал ружейным и пулеметным огнем с высот. Германский обстрел нанес городу страшные повреждения. Командир крейсера *Берк* сообщает: «Мы видели, как пылающая красная нефть стекала вдоль улиц в море и жуткая дымовая туча обволакивала город и его окрестности. Мы покинули пылающий город и, отойдя на 80 миль от него, все еще видели похожий на раскаленный кратер, охваченный огнем Новороссийск». Командир крейсера *Бреслау* пишет: «Пылающие нефтяные цистерны, над которыми на сотни метров вверх поднимался густой черный дым, были явным доказательством нашего успеха».

Попытка перехватить русские торговые суда у южного берега Черного моря не удалась. На крейсере *Пейк*, на который возлагалась задача по перерезке кабеля Варна — Севастополь, оказалась авария в машине, ввиду чего эту задачу взял на себя *Бреслау*. Его попытка перерезать кабель 1 ноября не имела успеха, и в полдень того же дня он пришел в Константинополь.

Легкий крейсер *Гамидие* (под командой германского и турецкого командиров) подошел к 29 октября в 6 ч. 30 м. к Феодосии, на южном берегу Крыма. Два офицера, германский и турецкий, отправились на паровом катере в порт с предупреждением, что через два часа начнется обстрел портовых сооружений, ввиду чего населению предлагалось очистить город. С крейсера было видно, что вместе с гражданским населением покинули город и некоторые сухопутные части. Командир не обстреливал войск, чтобы не подвергать опасности женщин и детей. Во время обстрела, произведенного между 9 и 10 час., было израсходовано 150 снарядов, разрушивших портовые краны, вокзал, водопроводную башню и склады. Во время похода вдоль крымского берега, в 15 час. крейсер утопил парусное судно в 300 *т* вместимостью с грузом соли; команду ее взяли на крейсер. В 17 ч. 30 м. был потоплен посредством открытия кингстонов русский пароход *Шура* в 1 223 *т* вместимостью,

[1] На этом заграждении в тот же день погибли пароходы РОП и Т (Рос. о-ва пароходства и торговли), *Ялта* и *Казбек*.—*Ред*.

шедший из Николаева в Новороссийск без груза; команда его была также принята на борт. За время дальнейшего плавания вдоль западного черноморского побережья больших судов не было встречено. 31 октября в полдень крейсер *Гамидие* вошел в Босфор.

Все корабли, участвовавшие в операции, вернулись в невредимости, целиком выполнив возложенные на них задачи. Командующий флотом в донесениях об операции пишет между прочим: «Не забывая, что удача и погода исключительно способствовали выполнению операции, мы все же должны отнести полный успех за счет отличного поведения и специальной подготовки германского личного состава. Все трудности, требовавшие высшей меры самоотвержения, железной силы воли, бодрости и мужества, ложились главным образом на немцев, командированных на турецкие корабли. Во многих случаях были проявлены выдающаяся находчивость и энергия в преодолении препятствий».

Набег на русские порты грозил кризисом турецкому министерству. Великий визирь снимал с себя ответственность за действия флота и предлагал военному министру вернуть флот назад. А тот, совместно с морским министром, слал командующему флотом сердечные телеграммы, поздравляя его с успешными действиями. Ввиду того что оба последних министра имели за собою большинство в «Комитете единения и прогресса», командующий флотом не считался с мнением великого визиря. Кризис впрочем разрешился очень быстро: 31 октября русский, французский и английский послы потребовали свои верительные грамоты. Русский посол покинул Константинополь в тот же вечер, французский и английский — 1 ноября. Не согласовывая вопроса с союзниками, Россия об'явила Турции войну: английский и французский послы согласно полученным ими из Лондона и Парижа инструкциям должны были согласовать свои действия с русскими. После об'явления войны Россией Турция распорядилась погасить все маяки на Черном море и заменить весь французский персонал, обслуживавший управление маяков. Одновременно был запрещен вход на верфи английским рабочим и чиновникам, взамен которых вызывались немцы.

Глава 8

# Операции на Черном море до конца 1914 г.

**Русский черноморский флот. Обстрел Дарданелл. Конвоирование транспортов крейсерами. Задачи турецкого флота. Бой у Балаклавы. Гибель заградителя *Нилуфер*. Подготовка десантной операции у Одессы. *Гебен* обстреливает Батум. *Бреслау* уничтожает брандера. *Гебен* подорвался на мине.**

До тех пор пока неприятель не предпринимал активных операций, Турции не было надобности сосредоточивать свои силы в определенных пунктах; главными целями ее операций являлись проведение экспедиции против Суэцкого канала и Египта и наступление против русских на Кавказе. Операции против Суэцкого канала были направлены против наиболее уязвимого участка морских коммуникаций Великобритании на пути из Индии в Европу. Энергичное ведение этих операций должно было весьма серьезно повлиять на положение на европейском театре военных действий, так как из Индии в Европу перевозились в большом количестве войска. Кавказский театр военных действий был более по душе туркам, — «московит» был старым врагом, который



давно протягивал жадные руки к Константинополю и заветной целью которого было сорвать полумесяц с Айя-Софии и водворить на ней греческий крест, снятый с нее турками четыре с половиной века назад. При неудовлетворительном состоянии шоссейных дорог в Турции вопрос снабжения обоих театров стоял очень остро. С приближением зимы на кавказском фронте прибавились еще чрезвычайные затруднения, связанные с глубоким снеговым покровом на горах. Большую часть снабжения для войск, сражавшихся на Востоке, приходилось доставлять на судах по Черному морю, точно так же как и самые войска. Эти перевозки пред'являли к флоту большие требования одновременно с выполнением им своей главной задачи — обороны проливов. Второй задачей флота являлось обеспечение морских путей и удержание неприятеля достаточно далеко от Босфора с тем, чтобы доставлять в Константинополь уголь из Зунгулдака и грузы из румынских и болгарских портов. Больших заданий нельзя было пред'являть к турецкому флоту, значительно уступавшему русским морским силам как в отношении корабельного, так и личного состава [1].

Главнокомандующим русским флотом состоял в.-адм. Эбергард. Боевая подготовка русского флота была хороша, лучше, чем в Балтийском флоте. Черноморский флот стрелял на больших дистанциях, много плавал, появлялся всегда соединенно, что совершенно лишало *Гебена* возможности использовать с успехом свое превосходство в скорости и артиллерийском вооружении против неприятельских сил по частям. *Бреслау* превосходил в скорости хода все русские корабли, но его воору-

[1] **Русский черноморский флот имел следующий состав:**

**Состав русского черноморского флота.**

| Наименование | Год спуска на воду | Водоизмещение *т* | Главная артиллерия |
|---|---|---|---|
| **Линейные корабли** | | | |
| *Иоанн Златоуст* } *Евстафий* | 1906 | 13 000 | 4—30,5/40 4—20,3/50 |
| *Пантелеймон* | 1900 | 12 800 | 4—30,5/40 |
| *Ростислав* | 1896 | 9 000 | 4—25,1/45 |
| *Три Святителя* | 1893 | 13 500 | 4—30,5/40 |
| **Крейсера** | | | **Артиллерия** |
| *Кагул* | 1902 | 6 800 | 12—15/45 * |
| *Память Меркурия* | 1903 | 6 800 | 12—15/45 * |
| **9 новых эскадренных миноносцев, 17 более старых эскадренных миноносцев.** | | | |

* В действительности—15,2-*см*, что соответствует фактическому калибру—6″. —*Прим. перев.*

жение не выдерживало сравнения с вооружением русских крейсеров, точно так же как и броневая защита. Турецкие крейсера *Гамидие* и *Меджидие* уступали русским крейсерам во всех отношениях. Оба турецких линейных корабля не годились для поддержки *Гебена* в бою с русскими линейными кораблями; они настолько уступали русским в скорости, артиллерийском вооружении и дальности огня артиллерии, что командующий флотом отказался от мысли использовать их против русского флота и предназначил их для обороны проливов, где их боеспособность впоследствии выявилась в полной мере и где они оказали ценные услуги. Русские эскадренные миноносцы во всех отношениях превосходили турецкие, так что активные операции со стороны последних повлекли бы за собой только напрасные потери. Турецкая флотилия эскадренных миноносцев оказалась весьма полезной при конвоировании угольных транспортов, а позднее — в непрерывных операциях в Мраморном море. Стратегическая обстановка на черноморском театре складывалась значительно благоприятнее для русских, чем для турок, ввиду наличия у первых такой военноморской базы, как Севастополь. Севастополь, находясь в наиболее выступающей к югу части Крымского полуострова, господствовал над Черным морем. Анатолийское побережье в свою очередь выступает к северу против Крыма, вследствие чего и образуется узкость шириною в 140 миль, через которую турецким кораблям приходилось направляться, чтобы достигнуть русско-турецкой границы. От Босфора до этой границы — 500 миль; на южном берегу Черного моря нет удобных гаваней, берег везде свободен от каких-либо значительных навигационных препятствий. Северный берег наоборот имеет много отлично защищенных якорных стоянок и гаваней; он изобилует также и навигационными препятствиями.

После от'езда послов англичане и французы открыли военные действия на Эгейском море. 1 ноября англичане уничтожили в Смирне турецкую канонерскую лодку и два транспорта, а 3 ноября англо-французский флот под командой английского адмирала Кардена обстрелял Дарданеллы. Внешние укрепления Дарданелл несколько пострадали от обстрела, но еще до полудня корабли прекратили огонь и отошли. *Гебен* развел пары, чтобы быть готовым к обороне Дарданелл.

Тотчас же после открытия военных действий русская армия начала наступление на кавказском фронте, ввиду чего турецкое военное министерство решило энергично ей противодействовать. Для этой цели надо было перебросить X армейский корпус из Самсуна в Трапезонд. При обсуждении вопроса об обеспечении переброски войск морское командование заявило представителям высшего сухопутного командования, что имеющихся морских сил для этой цели недостаточно. Тем не менее решено было рискнуть выполнить переброску, но численность войск ограничивалась: намечалось перевести в Трапезонд два полка из Керасунды и один — из Самсуна. Представителям армии особо указывалось на необходимость сохранения насколько возможно дольше в полной тайне места назначения пароходов, чтобы противник не имел возможности планомерно подготовиться к нападению на транспорты. Вследствие широко раскинутой сети шпионажа, которую неприятель сплел в среде разноплеменного населения, сохранять важные военные мероприятия в тайне было много труднее, чем в Германии. Надо особенно



отметить еще то обстоятельство, что личный состав пароходов состоял сплошь из греков которые, хотя и считались турецкими подданными, но на которых нельзя было с уверенностью положиться. Для прикрытия первого конвоя транспортов назначались крейсера *Бреслау* и *Гамидие* под общим руководством командира *Бреслау* (карта 3). Были назначены к отправке 3 парохода: 2 из них надлежало начать посадку войск 5 ноября утром в Керасунде, а 1 — в Орту. *Гамидие* и *Бреслау* надлежало встретиться 5 ноября вечером у Керасунды и затем сопровождать транспорты на восток. *Бреслау* не застал в Орту никакого парохода и лишь ночью с 5 на 6 сюда прибыл маленький вовсе не ожидавшийся пароход, который мог принять только часть солдат. *Бреслау* стал на якорь в Керасунде утром 6 ноября. Здесь он узнал, что в перевозке войск участвует лишь один пароход *Ак-Денис,* принявший около 3 000 чел. сухопутных войск и вышедший в море по направлению к Трапезонду. Вследствие этого *Бреслау* отправился в Трапезонд, куда прибыл в 15 ч. 30 м. и где нашел *Гамидие* и транспорт; последний тотчас приступил к высадке войск. Тем временем сам Сушон на линейном крейсере *Гебен,* в сопровождении минного крейсера *Берк,* вышел 6 ноября в 3 ч. 35 м. из Босфора с целью войти в боевое соприкосновение с русскими и произвести демонстрацию у Севастополя, которая должна была отвлечь внимание русских от турецких транспортов. Заградитель *Нилуфер* вышел одновременно для уничтожения кабеля Варна—Севастополь. В 9 ч. 20 м. *Гебен* взял курс на Ялту, на южную оконечность Крыма, но в 9 ч. 30 м. получил радио от турецкого высшего военного командования, гласившую, что в 8 час. были замечены 10 русских военных кораблей у Зунгулдака. В Зунгулдаке, Козлу и Бендер-Эрегли находятся важнейшие угольные копи анатолийского побережья. Этот уголь являлся единственным ресурсом снабжения топливом Турции после начала военных действий, когда она оказалась отрезанной от всех среднеевропейских стран. Поэтому уничтожение гавани и погрузочных приспособлений в Зунгулдаке имело бы тяжелые последствия для Турции.

По получении этого известия от штаба высшего командования Сушон 18-узловым ходом направился к Эрегли, чтобы заставить противника принять бой и прежде всего, чтобы воспрепятствовать ему незаметно под берегом прорваться на *W*. Операция по обстрелу русским флотом незащищенных пунктов Зунгулдака и Козлу длилась с 7 ч. 45 м. до 10 час. [1]. Обстрел этот не причинил больших повреждений, утоплен был один греческий пароход. Из дальнейших сообщений выяснилось, что неприятельские силы состояли из 6 линейных кораблей и крейсеров и 13 эскадренных миноносцев. В 13 ч. 45 м. поиски были прекращены как безнадежные. На рассвете 7 ноября *Гебен* должен был находиться перед Босфором. Решение отказаться от поисков русских было вызвано следующими соображениями.

1. Если бы после обстрела неприятель непосредственно вернулся в Севастополь, то *Гебен* из-за своей фланговой позиции все равно не смог бы его догнать до Севастополя, за исключением случая, если бы не-

[1] Бомбардировка Зунгулдака была выполнена линейным кораблем *Ростислав* и крейсером *Кагул* под прикрытием главных сил черноморского флота — *Ред.*

приятель шел со скоростью менее 12 узлов, что едва ли соответствовало действительности.

2. Тот же довод сохранял справедливость, если бы неприятель избрал другое направление, между *N* и *Ost*.

3. Вероятность найти неприятеля в секторе от *N до WSW* была мала, так как для поисков имелись только *Гебен* и *Берк*. Кроме того нахождение *Гебена* у Босфора было необходимо на тот случай, если бы неприятель вздумал на утро обстрелять босфорские укрепления или под прикрытием линейных кораблей поставить мины перед входом в него. Избранная Сушоном позиция (15 миль от входа в Босфор) позволяла *Гебену* в случае приближения русских кораблей заранее соединиться с *Барбароссой* и *Торгутом*,—которые уже 6 ноября в полдень направились для обеспечения безопасности Босфора, — и может быть позднее произвести атаку на русских эскадренными миноносцами. Преследование в неизвестность было невозможно из-за слишком большого расхода угля по сравнению с имевшимся небольшим запасом. Кроме того *Гебен* не мог предпринять преследования неожиданно для русских, так как радиостанция Окмейдан (близ Константинополя) отрепетовала открытую радио на немецком языке, сообщавшую место и курс *Гебена*; таким образом и то и другое было известно русским. В 14 час. 7 ноября *Гебен* снова вошел в Босфор.

В отместку за обстрел русскими угольного района Сушон приказал *Бреслау* немедленно обстрелять Поти (порт к северу от Батума). 7 ноября в 7 ч. 20 м. *Бреслау* находился у Поти и до 8 час. выпустил по портовым сооружениям на дистанции 20—25 *гм* (11—14 каб.) 81 снаряд. Были обстреляны 2 паровых крана, несколько складов и старый форт возле маяка; пароходов в гавани не оказалось. С берега на обстрел ответили сначала ружейным огнем, а затем огнем полевой батареи, не достигшей однако попаданий. По русским источникам в результате этого обстрела были убитые и раненые. В 19 час. от командования флотом была получена радио, гласившая, что высшее командование прекратило переброски войск и что предстоит лишь разгрузка в Трапезонде 1 парохода с самолетами. Командир *Бреслау* решил вернуться в Босфор совместно с *Гамидие*. Однако 8 ноября в 1 час *Бреслау* получил приказание пока не возвращаться вследствие продолжения перевозки войск.

Вот что происходило тем временем в Константинополе. Тотчас по возвращении *Гебена*, 7 ноября, Сушон письменно изложил турецкому высшему командованию свое мнение о возможностях турецких морских сил и наметил задачи, которые были им по силам. Главная задача флота — оборона морских проливов; выполнение ее достигается: 1) нахождением флота в проливах, 2) обеспечением флотом службы сторожевых кораблей, 3) поддержкой укреплений при форсировании входа неприятелем и 4) производством торпедных атак на неприятельские силы перед входом в проливы. Второй задачей турецкого флота являлось удержание неприятеля на таком расстоянии от Босфора, чтобы обеспечить доставку в него морскими путями угля из Гераклии и разных грузов из румынских и болгарских портов. Нельзя было возлагать больших задач на турецкий флот, уступавший неприятелю не только количественно, но и в отношении материальной части и личного состава. Сражение с русским флотом, не принеся заметного ущерба последнему, в результате имело бы верную гибель турецкого флота, корабли которого не стояли на одной высоте с русскими в отношении тактической и артиллерийской подготовки и вооружения.



Присоединение *Гебена* и *Бреслау* и размещение на турецких кораблях германского личного состава изменило положение лишь настолько, что отдельные корабли соединенного флота могли, пользуясь благоприятными обстоятельствами, наносить ущерб неприятелю, а также активно выступать против его коммуникаций и баз. Чем больше и чем энергичнее турецкий флот мог выступать активно, тем больше забот было бы у России о прибрежных районах и базах; она не смогла бы обнажать своих побережий от войск, а также направлять к противоположному берегу Черного моря торговые суда и транспорты, не подвергая их значительному риску.

Румыния и Болгария также были бы в страхе за свои порты. Поэтому, если бы в течение войны встал вопрос о высадке турецкой армии на неприятельском побережьи, то необходимо было бы сначала взвесить, насколько сама цель оправдывала риск потери всего турецкого флота. Если только противник стал бы действовать хотя бы лишь элементарно правильно, то турецкий флот, принимая во внимание его численность и состав, не был бы в состоянии обеспечить перевозку армии и производство высадки.

После отправки письма Сушона высшему военному командованию оттуда пришла радио, настоятельно требовавшая переброски части X армейского корпуса в Трапезонде; сообщалось, что уже отдан приказ продолжать перевозку 5 пароходами; к командующему флотом была обращена просьба об их конвоировании. Начальник службы тыла сообщал дополнительно, что Энвер-паша сознает опасность перевозки, но в силу создавшегося положения настаивает на ее выполнении, считая, что сухопутные коммуникации слишком длинны и неудобны.

Командующий не смог уклониться от выполнения столь настойчивой просьбы. При обсуждении вопросов отправки и обеспечения 5 транспортов выяснилось, что высшим военным командованием без ведома командующего флотом в море уже выслано 3 транспорта. Транспорты эти, следуя без конвоя, в сомкнутом строю, с зажженными ходовыми огнями, встретились с русской эскадрой, возвращавшейся после обстрела Зунгулдака 6 ноября, и были потоплены [1]. В энергичном письме турецкому высшему командованию Сушон указывал, что подобные потери должны были быть и несомненно были бы избегнуты, если бы предварительные соглашения об отправке 3 пароходов на восток были бы соблюдены. Для прикрытия 5 транспортов *Гебен* вышел 9 ноября рано утром в море (карта 3) и крейсеровал на расстоянии 40—50 миль от Босфора в направлении на Крым и на *Ost* от линии Босфор—Крым. 10 ноября он сделал попытку перерезать кабель Варна—Севастополь. Ему удалось вытралить большую секцию этого кабеля, так что последний на продолжительное время вышел из строя. Тем временем *Бреслау* и *Гамидие*

[1] Эти три транспорта *Митхад-Паша*, *Безми-Алем* и *Бехр-Ахмер*, обнаруженные главными силами черноморского флота, были сперва обстреляны ими из орудий до 12" калибра включительно, а затем потоплены миноносцами, принявшими часть людей из воды.—*Ред.*

сопровождали транспорты, доставившие 5 000 чел. из Орду и Уние в Трапезонд; попыток воспрепятствовать этому со стороны русских не последовало. Высшее командование в дальнейшем отказывалось от перевозок войск морем и вызвало транспорты обратно; поэтому 12 ноября *Гебен* вернулся в Босфор, а 13 ноября вернулись *Бреслау* и *Гамидие;* ни один из кораблей неприятеля не встретил.

Вот что пишет в своем военном дневнике германский командир *Гамидие* по поводу подхода к различным турецким базам на анатолийском побережьи: «Появление турецкого военного корабля вызывало в населении радость и энтузиазм. Повсюду на берегу собирались толпы людей, которые стояли часами, издали рассматривая корабль. Когда состояние моря позволяло, множество жителей подходило к борту на шлюпках, желая осмотреть корабль. Местные власти благодарили меня за приход корабля, хотя я и пытался уступить эту честь турецкому командиру. На корабль присылались подарки: живые телята, овцы и куры, яйца, овощи, фрукты, папиросы. Каждый матрос, не исключая немцев, получал свою долю. Во время плавания на *Гамидие* личный состав привык к морской обстановке; посещение различных гаваней, связанное с хорошим столом, доставляло туркам удовольствие».

Русский флот не оставался бездеятельным. 17 ноября пришло известие, что 5 линейных кораблей, 2 крейсера и 12 эскадренных миноносцев утром обстреляли Трапезонд [1], а затем направились на *W*. Сушон немедленно решил войти в боевое соприкосновение с неприятелем. *Гебен* и *Бреслау* получили приказание приготовиться к походу; они должны были выйти в полдень, а *Гамидие, Пейк* и миноносцы — ночью, по мере готовности. Независимо от этой операции заградитель *Нилуфер* был выслан для действий против неприятельской морской торговли в западную часть Черного моря вплоть до устья Дуная включительно, до тех пор пока позволял запас угля.

В 13 ч. 35 м. русская эскадра *W*-м курсом прошла Керасунду. Вследствие этого сообщения *Бреслау* получил приказание быть на следующее утро у Синопа, затем итти средним ходом на *Ost* вдоль побережья, чтобы войти в соприкосновение с неприятелем. 17 ноября, в 15 ч. 30 м. *Гебен* и *Бреслау* вышли из Босфора (карта 4). Согласно новым сведениям русские отошли от Керасунды *N*-м курсом; поэтому *Бреслау* было приказано следовать за *Гебеном*. Корабли направились 15-узловым ходом к крымскому побережью с намерением встретиться с русским флотом на вероятном его обратном пути к Севастополю и, в случае удачного стечения обстоятельств и при наличии превосходства сил над противником, — атаковать его по частям. Ночь прошла без происшествий. 18 ноября в 6 ч. 10 м. *Бреслау* был выслан 18-узловым ходом в район южнее Севастополя; *Гебен* следовал 15-узловым ходом. Только в случае открытия неприятеля разрешалось воспользоваться радио. Линейные корабли *Барбаросса* и *Торгут* получили приказание срочно приготовиться к выходу.

Около 11 ч. 45 м. *Гебен* вновь увидел *Бреслау* в густой мгле под берегом, близ Балаклавы. Во время передачи новых приказаний для обоих кораблей о поисках в различных квадратах *Бреслау* в 12 ч. 05 м.

[1] Бомбардировка Трапезонда явилась ответом на бомбардировку Поти.—*Ред.*



обнаружил справа русский крейсер (карта 4). *Гебен* повернул полным ходом на противника и тотчас же увидел в тумане справа еще один корабль; вскоре между двумя ранее замеченными кораблями появились 5 линейных кораблей, следовавших курсом *SW*, а также эскадренные миноносцы. Казалось настал наконец долгожданный момент померяться силами с неприятелем. В тумане русский флот, шедший в сомкнутом строю, внезапно столкнулся с *Гебеном* и *Бреслау* на очень близкой дистанции. Почти одновременно в 12 ч. 20 м. противники открыли огонь. *Гебен* представлял собой лучшую цель, проектируясь на ясном фоне мористой части горизонта. *Гебен,* находясь на носовых курсовых углах противника, открыл огонь главной артиллерией по головному кораблю с дистанции в 70—72 *гм* (38—39 каб.) и пытался, развивая полный ход, произвести охват головы неприятельской колонны. Русские залпы ложились хорошо. Вскоре по открытии огня *Гебен* получил тяжелое попадание. С его стремлением охватить голову неприятеля русские боролись последовательным изменением курса. Вскоре *Гебен* оказался под сосредоточенным огнем 5 русских линейных кораблей. Но опасность быстро миновала: русский флот, подобно видению, скрылся в полосе тумана. Бой продолжался едва 10 минут. *Бреслау* смог следовать с борта *Гебена,* противоположного ведшему бой, и не получил попаданий. По официальным русским источникам на русском головном линейном корабле *Евстафий* снарядом с *Гебена* были повреждены надстройки под мостиком, убито 33 чел. и ранено 35 [1]. На *Гебене* неприятельский снаряд вывел из строя 3-й каземат левого борта, причем погибла вся прислуга (12 чел.); несколько человек прислуги подачи умерли позднее вследствие отравления газами.

На незначительной дистанции в 65—70 *гм* (37—39 каб.) 30,5-*см* снаряд пробил бортовую броню. Заряды, находившиеся в каземате, не взорвались, а только сгорели, поэтому повреждения оказались незначительными. Пострадавший от газов соседний каземат был быстро от них очищен.

В густом тумане к сожалению невозможно было снова найти неприятельскую колонну или какой-либо из дозорных крейсеров или эскадренных миноносцев и атаковать их. Туман не рассеивался, а неприятель исчез. За короткое время боевого столкновения *Гебен* не смог использовать свое преимущество в скорости и артиллерийском вооружении. Он выпустил всего девятнадцать 28-*см* снарядов; среднюю артиллерию так и не удалось использовать.

Предполагая, что неприятель вернулся в Севастополь, — что было верно, — Сушон приказал: миноносцам остаться в гавани, *Гамидие*— следовать для обстрела Туапсе, *Бреслау* — вернуться в Босфор. *Гебен* в сопровождении миннного крейсера *Пейк* оставался в море до 20 ноября,

[1] Линейный корабль *Евстафий* получил четыре попадания 11″ снарядами. Первым была пробита средняя дымовая труба и взрывом снесена бортовая радиосеть. Вторым и третьим (из третьего залпа, попавшими одновременно, были достигнуты попадания в батарейную палубу с пробитием 5″ брони и повреждением внутренних помещений и оборудований и в правый носовой 6″ каземат на стыке двух броневых плит (6″), причем обе плиты были разбиты. Четвертый снаряд при разрыве у борта об воду осколками изрешетил небронированный борт в носовой части вблизи ватерлинии. Потери: убито—5 офицеров, 29 чел. команды, ранено—24 чел. команды, большинство тяжело.—*Ред.*

но неприятеля не видел. 20 ноября в 6 час. *Гамидие* подошел к Туапсе и обстреливал его до 7 час., выпустив с дистанции 15—20 *гм* (8—11 каб.) 80 фугасных снарядов по нефтяным цистернам и принадлежащим к ним сооружениям. Цистерны и сооружения получили тяжелые повреждения, но пожаров не последовало, что означало отсутствие нефти в цистернах; радиостанция была также разрушена.

Из Босфора снова последовала отправка военных грузов. Несколько транспортов с боевыми запасами, орудиями, мотоциклетками и провиантом направились на восток и для их обеспечения вышли в море (21 ноября.—*Прим. ред.*) *Гамидие* и *Бреслау*, а также недавно вступивший в строй *Меджидие* (карта 5). Выгрузка транспортов намечалась в Трапезонде. Но ввиду того, что перед входом в Трапезонд русские поставили минные заграждения, транспорты войти в гавань не смогли [1]. Транспорты никогда не кончали погрузки одновременно и не могли следовать совместно, поэтому непосредственное конвоирование их не производилось, а крейсера держались в море, транспорты же следовали вплотную к берегу. Тем не менее успех был делом случая и счастья. Пришлось преодолеть много трудностей, особенно при тралении мин в Трапезонде, пока транспорты не были в конце концов благополучно проведены к месту назначения. К 3 декабря все крейсера снова вошли в Босфор.

В этот же период турецкий флот понес тяжелую потерю: заградитель *Нилуфер* не вернулся из своей операции у западного побережья Черного моря. Близ Килии, севернее входа в Босфор, были прибиты его обломки, флаг и трупы двух германских матросов. Наскочил ли *Нилуфер* на дрейфующую мину или потерпел другую аварию, — так и не удалось выяснить.

Все снова и снова Сушон пытался доказать Энвер-паше и его германскому начальнику штаба ген. Бронзарту ф.-Шеллендорфу ошибочность расчета сухопутных операций на кавказском театре, основывая его на переброске войск морем, и заставить их усвоить, что транспорты, не обеспеченные флотом, неизбежно должны уничтожаться неприятелем; такие операции, по мнению Сушона, зависели только от случайности и противоречили опыту науки о морской войне. Первоначально Энвер настаивал на своей точке зрения, но в конце концов уступил справедливым доказательствам Сушона и обещал доставлять войска и военное имущество сухим путем несмотря на связанную с этим потерю времени и плохое состояние дорог. Но к такому признанию он пришел, только лишь совершив лично поход на *Гебене* в Трапезонд и убедившись в чрезвычайной рискованности отправки транспортов.

В противоположность Энверу и Сушону ген. Лиман-ф.-Сандерс настаивал на высадке турецкой армии в районе Аккермана, южнее Одессы, с целью продолжения германо-австрийского фронта против России до Чёрного моря (карта 6). Командующему флотом стоило большого труда доказать, что о проведении десантной операции большого масштаба при необходимости перехода морем в 300 миль — нечего и думать.

[1] 18 ноября заградители *Гевния* и *Константин* поставили минные заграждения у Трапезонда, Плантаны, Уние и Самсуна.—*Ред.*



Действительно с морской точки зрения было бы чрезвычайно легкомысленно производить высадку на плоском, совершенно незащищенном берегу, в 150 милях от русской главной военноморской базы Севастополя, в непосредственной близости от большого, полного всякими запасами и имевшего гарнизон города Одессы, имея в своем распоряжении войска, не подготовленные, не имевшие никакой практики в подобных операциях при отсутствии всех необходимых десантных средств и в первую очередь — транспортов.

Нельзя было убедить армейское командование в невозможности обеспечить от неприятельских атак отдельные эшелоны экспедиционной армии и ее дальнейшее снабжение как на длинном морском переходе, так и на месте высадки, имея в своем распоряжении лишь 2 крейсера (слабые турецкие корабли не шли в расчет). Даже если бы удалось уничтожить или вывести из строя отдельные части русского флота, то и тогда такая десантная операция не имела бы никаких шансов на успех.

Сушон со своей стороны указывал на необходимость действий в районе Суэцкого канала для отвлечения в том направлении неприятельских сил. Турецкое главное командование и ген. Сандерс вначале переоценивали трудности такой операции.

Крупно намеченная операция против Одессы вылилась в конечном итоге в авантюристическую высадку небольшого десанта близ Аккермана. На русском побережьи должны были быть высажены 24 турецких кавалериста, одетых в русскую форму и частично говорящих по-русски. Целью высадки являлось разрушение железной дороги Бендеры—Рени и уничтожение соседних деревень. По выполнении задачи отряду надлежало прорваться в Румынию. 5 декабря и до половины ночи с 6 на 7 декабря *Бреслау* сопровождал транспорт до Змеиного острова (остров Фидониси у Сулинского гирла Дуная), откуда транспорт в темное время до утреннего рассвета мог дойти до намеченного района высадки (карта 6). Командир транспорта, турецкий морской офицер, отлично справился со своей задачей. Высадка была произведена быстро, причем местных жителей, находившихся на берегу, захватили в плен, и транспорт вернулся целым и невредимым 9 декабря в Константинополь. Десантный же отряд, как и следовало ожидать, был тотчас же обнаружен русскими и взят в плен, не выполнив своей задачи. *Бреслау* повернул к берегу Крыма, обстрелял у побережья несколько русских тральщиков и самолет, сбросивший бомбу, упавшую в расстоянии 1 000 *м* от крейсера; 8 декабря *Бреслау* вернулся в Константинополь.

6 декабря в 18 ч. 30 м. *Гебен, Берк* и *Пейк* вышли в море для обеспечения переброски сухопутных войск на 4 транспортах, следовавших под конвоем *Меджидие* (карта 6). Перевозились 2 батальона, 2 горные батареи, 100 кавалеристов, верблюды и снаряжение. Энвер-паша с ген. Бронзартом следовал на *Гебене*, чтобы присоединиться к 3-й армии у Трапезонда. Несмотря на донесение об обнаружении 8 декабря в 12 час. 4 неприятельских кораблей, проследовавших *W*-м курсом мимо Трапезонда, и на оживленные радиопереговоры, никаких неприятельских сил встречено не было. Турецкий конвой разошелся с неприятельскими кораблями (предположительно — эскадренными миноносцами), шедшими вдоль берега, уклонившись в море *N*-м курсом. Этот маневр был проведен из мало обоснованных соображений. Действительно, донесения

турецких береговых радиостанций часто бывали настолько неполными и ненадежными — не раз они оказывались чистейшей фантазией, — что не представлялось возможным иметь хотя бы приблизительное представление о местонахождении, численности, составе и деятельности неприятельских сил. Ввиду того, что у Трапезонда можно было нарваться на мины, войска высаживались восточнее—в Ризе. Здесь повторилось событие, уже однажды пережитое *Гамидие*. Германский командир минного крейсера *Берк* пишет в своем военном дневнике о высадке в Ризе; «В 14 час. начальник порта — на корабле; он сообщает, что все готово для высадки: не только мужчины, но и женщины готовы помогать, со всех окрестностей собрался народ, чтобы посмотреть на крейсер *Явуз-Султан-Селим* и оказать ему помощь. Около 300 шлюпок уже ожидало в гавани прибытия пароходов. В 14 ч. 25 м. встали на якорь под самым берегом. При подходе были встречены шлюпками, которые напоминали огромный пчелиный рой, пришедший в движение. Жужжание сменялось радостным шумом, который перешел в громкие приветствия. Не успел я ответить, как *Берк* оказался окруженным шлюпками. Люди взобрались на корабль; на палубе — невозможно повернуться. Они изумлялись орудиям, целовали затворы, пачкая в вазелине лица. Эта толпа не была неорганизованной: ею руководил простой человек, который в знак своей культурности, а может быть и в знак своего высокого положения, имел через плечо театральный бинокль в желтом футляре. Он только успел открыть рот, как вся эта толпа вернулась в шлюпки, направившиеся к *Меджидие*».

10 декабря, после производства высадки, транспорты вышли в море под конвоем *Меджидие* и *Берк*, а *Гебен* и *Пейк* направились к Батуму с целью его обстрела. Верхушки горных цепей были ярко освещены, тогда как само побережье исчезало в тумане. В 12 час. русская радио открыто сообщила: «*Гебен* у Батума». Из-за плохой видимости под берегом *Гебену* пришлось подойти на 148 *гм* (81 каб.). Он выпустил пятнадцать 28-*см* снарядов. Было видно, как на берегу подымаются столбы дыма. Береговые батареи отвечали без успеха. Обстрел города являлся только демонстрацией, поэтому он не был продолжительным. При обстреле имелось в виду по возможности не причинять вреда магометанскому населению. 12 декабря корабли снова вернулись в Босфор.

Со времени бомбардировки 3 ноября из Дарданелл не получалось никаких значительных известий. 13 декабря пришла телеграмма, сообщавшая, что английская подводная лодка 2 торпедами потопила линейный корабль *Мессудие*. После полудня лодку видели уже выходящей из пролива. Сам корабль не имел боевого значения, но к сожалению на нем погибла половина его современных 15-*см* орудий, большая часть боевого запаса и отличная радиостанция. Сушон передал этот старый корабль дарданельским укреплениям в качестве плавучей батареи и предлагал поставить *Мессудие* на якорь на малых глубинах у набережной Чанака в качестве дополнения к кинжальным батареям. Но корабль был поставлен вне района крепости, а теперь торчал из воды и к несчастью являлся отличным приметным пунктом для неприятеля при подходе к проливу.

Подводной лодке, потопившей *Мессудие*, пришлось предварительно пройти через 2 минных заграждения, расположение которых было повидимому ей точно известно; подобные сведения неприятель мог получать от греческой части населения дарданельских деревень, легко узнававшей все мероприятия по обороне. Из задержанных и расшифрованных турками телеграмм русского посла Гирса явствует, что он имел весьма точные сведения обо всех мероприятиях по обороне страны. Число мин в Дарданеллах например было указано им с точностью до одной. После появления этой первой подводной лодки приходилось считаться с частыми их прорывами в Мраморное море, поэтому в Дарданеллах и Босфоре была организована противолодочная дозорная служба. Все местные власти, жандармские пункты и торговые пароходы получили описания внешности и поведения подводных лодок и указания, как нужно действовать и доносить в случае их появления. Генерал-инспектор береговой обороны, адм. Узедом, просил у Сушона об откомандировании в Дарданеллы линейных кораблей *Барбаросса и Торгут*, которые в случае форсирования пролива неприятелем смогли бы оказать поддержку крепости. Без этих 2 линейных кораблей положение по его мнению было бы критическим: до постановки затребованных мин существовала реальная опасность. Сушон, хотя и считал, что опасность со стороны подводных лодок для этих недостаточно защищенных от торпед кораблей слишком велика, не мог отказать в просьбе. Корабли отправились 14 декабря в Дарданеллы. В связи с угрозой со стороны подводных лодок, сохранявшей свою реальность до постановки нового минного заграждения, кораблям этим приходилось в течение дня быть все время на ходу и становиться на якорь лишь ночью. После постановки новых заграждений, 19 декабря, оба корабля вернулись в Босфор.

21 декабря *Гебен* и *Гамидие* вышли снова в Черное море для обеспечения перевозки сухопутных войск, производившейся на 3 пароходах (карта 7). 23 декабря транспорты прибыли в Трапезонд, не встретившись с неприятелем. Как и раньше, пароходы шли под берегом, а *Гебен* и *Гамидие* прикрывали их со стороны моря. *Гамидие* получил приказание с наступлением темноты обстрелять Батум. В ночь с 24 на 25 декабря с дистанции 92—82 *гм* (50—45 каб.) *Гамидие* выпустил несколько снарядов в сторону огней, горевших в городе. Командир не считал возможным подойти ближе, опасаясь минных заграждений. Наблюдений относительно результатов обстрела не было сделано.

Считая, что русские используют рождественские праздники нового стиля для операций в расчете на отсутствие в море германо-турецких морских сил, Сушон приказал *Бреслау* выйти в море. Насколько правильно Сушон оценивал намерения противника, показали ближайшие дни. *Бреслау* вышел из Босфора 23 декабря в 16 час. 24 декабря в 3 часа он заметил корабль, шедший без огней (карта 7); осветив его прожектором, *Бреслау* опознал в нем русский пароход и обстрелял его с дистанции в 12 *гм* (7 каб.); пароход получил ряд попаданий и начал погружаться. В то же время *Бреслау* заметил, что пароход сопровождается каким-то военным двухтрубным кораблем, повидимому—линейным кораблем *Ростислав* и несколькими эскадренными миноносцами. *Бреслау* немедленно отвернул полным ходом на *Ost*, выпустив предварительно еще несколько залпов. Желая с рассветом войти в соприкосновение с главными силами неприятеля, которые, как он предполагал, находились поблизости, *Бреслау* вскоре перешел на *N*-й курс. 24 декабря

в 6 ч. 50 м., с первыми лучами рассвета он увидел пароход, шедший курсом *Ost* и в ответ на запрос поднявший русский коммерческий флаг. Вскоре в носовой части парохода последовал взрыв, а личный состав его перешел на шлюпки. После нескольких попаданий с *Бреслау* пароход затонул. Экипаж (2 офицера и 31 матрос), находившийся в шлюпках и в воде, был взят в плен. В спасении команды принимал участие катер крейсера; за одним из утопавших бросились в воду германский унтерофицер и матрос. Пароход оказался бывшим германским пароходом левантской линии — *Атос,* захваченным русскими. Он вышел 22 декабря из Севастополя с грузом камня и предназначался для заграждения гавани, вероятно—Зунгулдака. Благодаря потоплению обоих пароходов задуманная русскими операция не удалась [1].

24 декабря в 9 ч. 50 м. *Бреслау* обнаружил главные русские силы, состоявшие по обыкновению из 5 линейных кораблей, 2 крейсеров и 7 эскадренных миноносцев, и донес немедленно об обстановке на флагманский корабль, однако подтверждения приема не получил (карта 7). К сожалению *Гебен,* находившийся в это время далеко в восточной части Черного моря, этой радио не получил. *Бреслау* вышел в голову неприятеля и целый день сохранял с ним соприкосновение. В 13 час. неприятельские эскадренные миноносцы быстро пошли на сближение и с дистанции 120 *гм* (65 каб.) открыли огонь по *Бреслау,* на который последний тотчас же начал отвечать. Ни с той, ни с другой стороны попаданий не было. Вскоре эскадренные миноносцы отвернули, но преследовать их не удалось ввиду появления русских крейсеров, в свою очередь открывших огонь. Превосходство русских крейсеров не давало никаких надежд на сохранение соприкосновения с неприятелем в течение ночи, с другой стороны не стоило бесцельно подвергать крейсер риску торпедных атак. Поэтому *Бреслау* оторвался от неприятеля и с 18 ч. 10 м. до 22 ч. 15 м. шел *Ost*-м курсом, а затем перешел на *W*-й с намерением на рассвете войти снова в соприкосновение с концевыми кораблями неприятельских главных сил. 25 декабря, в 7 ч. 10 м. появился берег Крыма и одновременно были замечены дымы; оказалось, что это русские эскадренные миноносцы. С дистанции 100 *гм* (55 каб.) *Бреслау* открыл по ним огонь, прекращенный в 8 ч. 30 м., когда пока-

[1] Это был отряд из 4 транспортов, груженных камнем и предназначенных для закупорки на рассвете того же дня гавани Зунгулдака. Транспорты шли под непосредственной охраной линейного корабля *Ростислав*, крейсера *Алмаз* и 4 дивизионов миноносцев и под прикрытием главных сил флота, державшихся милях в 12—15 к *Ost* Внезапная ночная встреча с *Бреслау,* обстрелявшим головной транспорт *Олег*, совершенно дезорганизовала всю операцию, считавшуюся настолько секретно задуманной и выполняемой, что о цели похода не был осведомлено большинство участников. Сам *Бреслау* был принят за отряд из 4 неприятельских миноносцев, как о том значится в представленных донесениях о походе. Внезапность нападения и неожиданность раскрытия замысла операции привели командование и подчиненные ему силы к полной растерянности, граничившей с паникой. Корабли и транспорты рассеялись и на утро оказались разбросанными по всему горизонту, причем особенно отдалившийся транспорт *Атос* застигнутый *Бреслау,* был подорван и утоплен своим экипажем, взятым затем в плен. На утро, когда отряду удалось с трудом собраться у Зунгулдака, попытка подхода к нему была отбита береговыми батареями. Убедившись в раскрытии замысла и невозможности провести 3 оставшихся транспорта к гавани, Эбергард приказал потопить транспорты и вернулся в Севастополь, неотступно сопровождаемый на обратном пути *Бреслау.—Ред.*



зались главные силы противника. Последние легли на курс прямо на *Бреслау* и в 8 ч. 52 м. открыли огонь. Стрельба велась сплошь на недолетах. *Бреслау* увеличил дистанцию, но вновь сблизился, когда неприятель взял курс на Севастополь.

Донеся своему флагману об уходе русского флота, *Бреслау* повернул на *S*. В 10 ч. 30 м. он потерял неприятеля из виду.

*Гебен* получил донесения *Бреслау* о соприкосновении с неприятелем только 24 декабря после полудня, т. е. слишком поздно для того, чтобы во-время, утром 25 декабря, быть в должном месте. Дальнейшие радио с *Бреслау* доходили хорошо, так что Сушон был в курсе передвижения русских сил. *Гебен* и *Бреслау* встретились 25 декабря в 16 ч. 30 м. Сушон взял пленных на *Гебен* и приказал *Бреслау* крейсеровать у анатолийского побережья, пока хватит запасов угля, с целью проверки повторного донесения о наличии береговых световых сигналов, будто бы открываемых в помощь русским кораблям.

*Гебен* имел намерение следовать в Босфор. Во время последней операции на нем находился известный знаток Турции и ген.-ад'ютант султана — ген.-фельдмаршал фон-дер-Гольц, который недавно вернулся в Турцию. 26 декабря в 13 ч. 35 м., на виду у босфорских дозорных кораблей, в расстоянии одной мили от входного буя, *Гебен* получил сильное сотрясение в носовой части с правого борта, а через 2 минуты — второе сотрясение в средней части корабля, с левого борта: флагманский корабль подорвался на минах. Несмотря на то что крейсер принял около 600 *т* воды, он продолжал путь в Константинополь даже без крена (карта 7). Как тотчас же было установлено, противоминная продольная переборка выполнила свое назначение и не сдала.

Таким образом русские использовали с большим успехом для себя рождественские праздники. Имея особый опыт в минном деле, русские ставили мины на глубинах в 180 *м* (590 фут.), что до тех пор считалось невозможным. Из показаний пленных с парохода *Атос* выяснилось, что русский флот вышел из Севастополя вечером 20 декабря, причем в составе его находилась яхта *Алмаз* с минами [1].

Авария *Гебена* была особенно неприятна потому, что в Константинополе не имелось подходящих доков для больших кораблей. Исправление повреждений производилось с помощью кессонов, специально для этого сооруженных. Первоначально для такого крупного ремонта нехватало материалов и рабочих рук. Плотников и рабочих приходилось выписывать из Германии, так же как и необходимые кораблестроительные материалы. Несмотря на сделанные усилия держать аварию в секрете, в Константинополе ходили самые нелепые слухи, до слухов о гибели корабля включительно. Поэтому *Гебен* встал непосредственно перед столицей, чтобы население имело перед глазами гордость своего флота — *Явуз-Султан-Селим,* — повреждения которого наружно не были заметны.

*Бреслау* и *Гамидие,* во-время предупрежденные о наличии мин, вернулись 27—28 декабря. Крепостная дивизия тральщиков обнаружила вскоре еще мины перед выходом из Босфора.

[1] *Гебен* подорвался на заграждении, поставленном у Босфора в ту же ночь на 25 декабря отрядом заградителей. Крейсер *Алмаз* находился в составе отряда, предназначенного для закупорки гавани Зунгулдака.—*Ред.*

Несмотря на неудачу флагманского корабля, Сушон мог, подводя итоги за истекший 1914 г., записать следующие достигнутые успехи: 1) прорыв в Дарданеллы, результаты которого для среднеевропейских держав выявлялись только постепенно и в прогрессирующей степени, 2) присоединение Турции к воюющим державам, 3) неоднократные обстрелы неприятельских береговых пунктов, несмотря на энергичную деятельность русского черноморского флота, 4) длительное обеспечение переброски войск на кавказскую границу. Все выполненные операции подлежат особо высокой оценке, если принять во внимание участие в них чисто турецких морских сил, хотя бы и находившихся под руководством и командой немцев. В самый короткий срок флот, пребывавший в состоянии сонного покоя, приобрел возможность смело выступать против неприятеля, снабженного всеми современными боевыми средствами. Однако Сушону было совершенно ясно, что в связи с превосходством неприятельских сил будущее пред'явит новые высокие требования к германо-турецкому флоту; ввиду этого его главное внимание и впредь было направлено на неустанное совершенствование морских сил, которое он старался всячески стимулировать, в то же время постоянно проверяя достигнутые результаты личными осмотрами.

Глава 9

# Крейсерские операции на Черном море

**Крейсер *Берк* подорвался на мине. *Гамидие* в бою с русским крейсером *Кагул*. Вопрос о перевозке войск морским путем. Два русских крейсера преследуют *Гамидие*. Организация Отделения морского транспорта.**

Русские поддерживали оживленное сообщение между Керченским проливом и западной частью Черного моря. Прибрежные районы между Батумом и Хопой, особенно же Макринос, часто обстреливались русскими эскадренными миноносцами, которые утром выходили из Батума в море и к вечеру возвращались обратно. С намерением помешать этим движениям русских кораблей совпала необходимость обеспечить переход одного парохода с орудиями и войсками, которые отправлялись в Зунгулдак. Поэтому крейсера *Бреслау, Гамидие* и *Берк* получили приказание, кроме обеспечения перехода транспорта, вести в восточной части Черного моря и у южного берега Крыма крейсерскую войну. 2 января 1915 г. в 15 час. *Бреслау, Гамидие, Берк* и пароход вышли из Босфора в кильватерной колонне, следуя за флотилией тральщиков (карта 8). В 18 ч. 40 м. в полной темноте *Бреслау* ощутил сильный толчок, и на корабле решили, что он подорвался на мине; однако никаких повреждений не оказалось. То же случилось и с *Гамидие*, который также считал, что подорвался на мине, о чем, как и *Бреслау*, известил флот по радио. Оказалось, что тральщики затралили мину, которая при этом взорвалась. Соединение вынуждено было застопорить машины. Но транспорт непоколебимо продолжал свой путь, угрожая протаранить *Берк*. Последнему пришлось уклониться в сторону и в темноте сойти с протраленного фарватера; в результате в 19 час. *Берк* кормой подорвался на мине [1]. Повреждение было довольно значительно, но машинная переборка выдержала, благодаря чему корабль под конвоем 2 буксиров и тральщиков был отбуксирован в Босфор и 3 января поставлен в док. Ввиду того что о доставке необходимых для кораблей строительных материалов из Германии нечего было и думать, *Берк* до конца войны выбыл из строя. Все крепления корабля выдержали взрыв, что свидетельствует о высоком качестве германского кораблестроения (*Берк* был построен в Киле на верфи «Германия»).

*Бреслау* и *Гамидие* не получили никаких повреждений, ввиду чего им было приказано продолжать операцию. Транспорт вскоре повернул и отправился назад в Босфор, а *Бреслау* пошел дальше, чтобы с целью успокоения прибрежного населения показать флаг у анатолийского побережья.

Появление *Бреслау* в Зунгулдаке, как и всюду, вызвало большую радость; все находившиеся там пароходы расцветились флагами, население появилось на молу, чтобы приветствовать крейсер. В районе русско-турецкой границы у Ризе и Трапезонда *Бреслау* не обнаружил неприятельских кораблей. Местные власти подтвердили, что русские эскадренные миноносцы часто обстреливают побережье. В отместку за эти обстрелы *Бреслау* в свою очередь обстрелял 15 выстрелами с дистанции в 30 *гм* (16 каб.) кордон у границы, близ которого имелись окопы и прозолочные заграждения; в результате обстрела дом загорелся.

После аварии *Берк*, ввиду ухода тральщиков в Босфор вместе с последним, *Гамидие* остался на якоре. Лишь после полудня 3 января *Гамидие* вышел в море вслед за дивизионом тральщиков (карта 8). 4 января, находясь западнее Синопа и следуя на *Ost*, *Гамидие* увидел справа русский крейсер *Кагул* и 4 эскадренных миноносца; виднелись и еще дымы, ввиду чего у *Гамидие* явилось предположение о наличии поблизости и главных сил. *Гамидие* *W*-м курсом вышел в голову, как предполагал, неприятельского дозора с целью оттянуть его от главных сил.

*Кагул* шел большим ходом, так что дистанция уменьшалась. На дистанции в 110 *гм* (60 каб.) оба корабля открыли огонь. Русские эскадренные миноносцы также вступили в артиллерийский бой и очень быстро пристрелялись. С 12 ч. 45 м. до 14 час. *Гамидие* произвел около 80 выстрелов из кормовых орудий. Результаты стрельбы с обеих сторон были незначительны. Хотя неприятельские снаряды ложились вокруг *Гамидие*, он получил только одно попадание 15-*см* снарядом в корму над броневой палубой и несколько пробоин осколками ниже ватерлинии. Германский командир *Гамидие* отмечает в своем военном дневнике, что неприятель сделал около 500 выстрелов. Один из русских эскадренных миноносцев безусловно тоже получил попадание: он остался на месте среди клубов дыма [2]. Неприятель повернул на *NW* и в 16 час. исчез в пелене дождя. Трудно об'яснить поведение русских,

[1] На том же заграждении, поставленном в ночь на 25 декабря, на котором подорвался *Гебен*.—*Ред.*

[2] На эскадренном миноносце *Дерзкий* при выстреле разорвалось орудие.—*Ред.*

не имея материалов противоположной стороны. Получил ли русский крейсер попадание, которое вынудило его отказаться от дальнейшего боя, или у него были какие-либо другие причины — неизвестно. Во всяком случае *Гамидие,* значительно уступавший *Кагулу,* вышел из очень тяжелого положения после энергичной защиты.

В 17 час. *Гамидие* изменил курс на *Ost* и держался вплотную к берегу для выполнения приказания о крейсерстве в восточной части Черного моря. Согласно радиоприказу *Бреслау,* рандеву назначалось в районе между Керченским проливом и мысом Константиновским; *Гамидие* изменил соответственным образом курс и 6 января в 7 час. соединился с *Бреслау.* Ни один из крейсеров не обнаружил движения неприятельских торговых судов, ввиду чего они повернули обратно в Босфор (карта 8). Ночь была тихая, темная и настолько спокойная, что горизонта вовсе не было видно. Около 18 ч. 30 м. крейсера заметили темное пятно, похожее на надвигающийся шквал. Из этой темноты что-то блеснуло, но без всякого звукового эффекта. Поэтому неожиданный свет мог иметь своим источником только торпедный выстрел. *Бреслау* и *Гамидие* немедленно полным ходом отвернули. *Бреслау* светил прожектором, который однако не мог пронизать мглу. Одновременно какие-то корабли открыли справа оживленный артиллерийский огонь, на который *Бреслау* и *Гамидие* тотчас же начали отвечать [1]. *Гамидие,* отвернувший на 6 румбов влево, неожиданно был обстрелян слева; он повернул в обратную сторону и полным ходом пошел за *Бреслау,* но скоро потерял его из виду вследствие своей меньшей скорости хода.

Оба крейсера повидимому врезались в русский флот, который вероятно вышел в море, получив сведения, что неприятель крейсерует вдоль побережья. Как и два дня тому назад, *Гамидие* избежал жестокой опасности. Его маневрирование было очень удачным, что следует особо подчеркнуть, имея в виду наличие на нем почти исключительно турецкого личного состава. Обстановка была много серьезнее для *Гамидие,* чем для *Бреслау,* который, превосходя скоростью хода все неприятельские корабли, мог свободно от них уйти (исключение составляли только эскадренные миноносцы). На следующий день крейсера встретились при входе в Босфор.

Обстановка на черноморском театре требовала, невзирая на скудость угольных запасов, постоянных крейсерских операций. 13 января *Меджидие* вышел в море, сопровождая пароход, доставивший в Синоп радиостанцию. В смысле улучшения связи на анатолийском побережьи пока не было предпринято почти ничего, береговой телеграф работал с затруднениями и неуверенно, передача телеграмм длилась очень долго; ввиду чего вся связь требовала решительной реорганизации. *Гебен* использовал выход в море крейсера *Меджидие,* чтобы выйти самому из Босфора и тем самым прекратить упорные слухи о его тяжелых повреждениях. Во время выхода крейсеров телеграфная связь сознательно не выключалась с целью дать возможность неприятельским агентам, все же имевшимся в Босфоре, отправить донесения о выходе *Гебена, Меджидие* вернулся из похода в Синоп 16 января, не встретившись с неприятелем.

[1] Это были главные силы черноморского флота, направлявшиеся к анатолийскому побережью в виду имевшихся от агентурной разведки сведений о выходе из Босфора в Трапезонд отряда из 7 транспортов с войсками и снаряжением.— *Ред.*



Между тем на Кавказе турецкая армия под командой Энвер-паши потерпела серьезное поражение [1]. Энвер возвращался сухим путем и с дороги телеграфировали 17 января: «Необходимо во что бы то ни стало и как можно скорее выполнить перевозку войск. Флот должен оказать возможную поддержку. Во всяком случае флот обязан выполнить данный приказ». Дело шло о целой дивизии, которую надо было перебросить в Трапезонд. На заседании, на котором присутствовали заместитель Энвер-паши, министр иностранных дел Талаат, фельдмаршал ф.-д. Гольц и генерал Лиман-ф.-Сандерс, Сушон заявил, что принимая во внимание с одной стороны: 1) выход из строя *Гебена,* 2) наличие лишь немногочисленных легких крейсеров, 3) плохие условия высадки десанта на открытых рейдах, 4) тихоходность и разнобразие в скоростях хода транспортов, с другой — полную уверенность в своевременном осведомлении руского флота через посредство шпионов о выходе столь значительного десантного отряда, — невозможно обеспечить переход морем 8—10 необходимых для этой цели транспортов. Представители армии считали отправку одной дивизии бесцельной, тем более что она не могла явиться своевременным подкреплением для войск, находившихся у Эрзерума. Одна дивизия не являлась решающим подкреплением, а отдельные части ее при следовании по различным дорогам из Трапезонда в Эрзерум легко могли быть уничтожены русскими. Самое же главное — нельзя было еще более ослаблять армию в районе проливов. Несмотря на вышеуказанные мнения, переданные Энверу Талаатом по телеграфу, первый настаивал на отправке дивизии. Только после многочисленных телеграфных раз'яснений и устных переговоров с ф.-д. Гольцем по возвращении Энвера (22 января), последний отказался от дальнейших требований отправки войск морским путем.

Помимо подобных решений, самым тесным образом касавшихся деятельности флота, Сушону приходилось брать на себя многое, о чем никто не заботился, но что имело большое значение в общем ходе ведения войны. Когда различные мероприятия тормозились в Константинополе, Сушон являлся двигающей силой и с помощью денег и предоставления соответствующего снабжения сдвигал дело с мертвой точки.

С особенной энергией он предался совершенно заброшенному вопросу о снабжении через Румынию. Флот и армия остро нуждались в необходимых материалах, особенно в боевом запасе из Германии. Грузы частично доходили до румынской границы, частично застревали в пути. Здесь приходилось действовать энергично, находчиво, хитростью и подкупами и прежде всего — предоставлением средств.

Известия из восточной части Черного моря были неблагоприятны. После поражения кавказской армии побережье между Макриносом и Хопой почти ежедневно обстреливалось русскими морскими силами. Для воспрепятствования этим обстрелам и оказания помехи неприятельской

[1] Поражение турок в первой половине января у Ардагана и Сарыкамыша, где были разбиты IX и X корпуса, а затем у Караурганз и Ени-Кея, где командовал войсками Энвер-паша.— *Ред.*

морской торговле *Бреслау* и *Гамидие* вышли к побережью Лазистана; одновременно флотилия эскадренных миноносцев получила приказание мешать русской торговле между Одессой и Румынией. Командир *Бреслау* назначил выход крейсеров в море на утро 24 января, а на 26 января в 6 час. утра, — обстрел Поти и побережья Грузии. *Бреслау* должен был проследовать вдоль берега до Трапезонда и там взять на борт нескольких офицеров, *Гамидие* предстояло принять в Синопе офицера, командированного туда для установки радиостанции. Сбоим крейсерам надлежало соединиться утром 27 января у Синопа (карта 9).

Уже при выходе в море, 24 января, около 10 час. на *Бреслау* было ясно слышно русскую звучащую радиостанцию; вполне справедливо высказывались предположения, что тайная неприятельская станция доносит о выходе в море крейсеров. Поэтому крейсера взяли сперва курс на *N* и, выйдя из видимости берега, повернули на *Ost*. Во время пути на восток ничего не было замечено, но *Бреслау* неоднократно получал радио от *Гебена,* извещавшие о появлении неприятельских сил, в первую очередь эскадренных миноносцев, у турецких портов восточного побережья. 25 января в 12 ч. 15 м. командир *Бреслау* получил от Сушона приказание отставить обстрел Поти ввиду того, что главной целью операции является поход вдоль побережья южнее Батума, где за последнее время ежедневно появлялись неприятельские миноносцы. В 7 час. 26 января *Гамидие* отделился и направился к Синопу.

*Бреслау* во время похода в Трапезонд не встречался с неприятелем. Но из Константинополя получались радиосообщения о появлении русских главных сил — 5 линейных кораблей, 2 крейсеров, 3 эскадренных миноносцев, шедших вдоль берега курсом *W* и *NW;* не в пример предыдущим донесениям место обозначалось довольно точно. Можно было с уверенностью сказать, что неприятель попытается преградить обоим крейсерам путь к Босфору. 26 января, в полночь, *Гамидие* подошел к Синопу, и офицер с радиостанции сейчас же явился на корабль; он видел в полдень русский флот, проследовавший мимо Синопа и скрывшийся из виду в направлении на *W*. Поэтому *Гамидие* решил сначала держаться к востоку от Синопа, выжидая дальнейших известий о действиях русского флота, и в ночь с 27 на 29 сделать попытку прорваться по направлению на запад.

27 января в 7 час. *Гамидие* увидел на *S Бреслау*. Когда *Гамидие* повернул к нему, за *Бреслау* появился дым неприятельского дозора. В 8 ч. 30 м. появились еще дымы; оба крейсера очутились лицом к лицу с главными русскими силами в условиях хорошей видимости.

Один из двух неприятельских крейсеров немедленно вступил в кильватер *Гамидие*. *Бреслау* пытался отвлечь неприятельские крейсера от *Гамидие,* обладавшего небольшой скоростью. С этой целью он повернул сначала влево, давая тем самым возможность *Гамидие* полным ходом уклониться вправо и уйти из видимости. Попытка эта не удалась, и оба русских крейсера последовали за *Гамидие*. Положение последнего становилось опасным. Скорость его не превышала 20—20,5 узлов, в то время как русские имели преимущество в скорости на 1 узел. Теперь все зависело от бесперебойной работы машин *Гамидие*. Погоня длилась 6½ час., и командиру было не трудно рассчитать, когда русские подойдут достаточно близко, чтобы открыть огонь. Это должно было



случиться еще до захода солнца. Дистанция достигала 180 *гм* (98 каб.). Настроение на крейсере было бодрое, котлы и машины работали без отказа, турецкий машинный личный состав следовал примеру немецких товарищей; временами число оборотов удавалось увеличить, и русские не приближались.

Сознавая свое опасное положение, *Гамидие* послал в 12 ч. 5 м. радио *Гебену:* «Место квадрат 1943. Меня преследуют 2 крейсера, мой курс *WtN*. Прошу прислать помощь. *Гамидие*». Несмотря на умелую и длительную помеху неприятеля, радио быстро достигла назначения. *Гебен* развел пары, и *Гамидие* получил сообщение: «*Гебен идет*». Уже в 15 час. *Гебен* снялся с якоря, вслед за дивизией тральщиков вышел из Босфора и начал ходить переменными курсами для обеспечения входа *Бреслау* и *Гамидие*. Последний в 14 ч. 50 м. освободился от докучных преследователей, повернувших на *SO*. Можно думать, что они оставили *Гамидие* в связи с оживленными радиопереговорами, опасаясь встретить *Гебен* или эскадренные миноносцы. *Гамидие* повернул теперь к Босфору и 28 января в 6 ч. 50 м. соединился с *Гебеном;* в 7 ч. 35 м. подошел и *Бреслау*.

Сообщение о прекращении преследования *Гамидие* неприятельскими крейсерами было тотчас же получено на *Гебене,* тем не менее он остался перед входом в Босфор, чтобы показать неприятелю свою боеспособность. Как указывалось, *Бреслау* безуспешно пытался отвлечь русские крейсера от *Гамидие*. Потерпев неудачу, *Бреслау* поставил себе задачей отвлечь от *Гамидие* миноносцы следовавших впереди неприятельских главных сил. В 15 ч. 45 м. он потерял неприятеля из виду. В 18 ч. 22 м. *Бреслау* увидел 2 эскадренных миноносца; как выяснилось после обмена опознательными сигналами, — это были турецкие миноносцы *Нумуне и Ядигар*. Попытка атаки неприятельских главных сил миноносцами не обещала успеха ввиду неизвестности местонахождения и ясной лунной ночи. Миноносцы поэтому были направлены для выполнения специальной операции под руководством командующего флотилией, находившегося на минном крейсере *Пейк*. 28 января в полдень *Гебен, Бреслау* и *Гамидие,* пройдя через минные заграждения, вернулись в Босфор. Миноносцы *Ядигар* и *Нумуне* вышли в море 26 января за минным крейсером *Пейк* для проведения действий против торговли между Одессой и румынской границей (карта 9). Вновь назначенный командующий флотилией (корв. кап. Пфейфер) находился на *Пейк*. В ночь с 26 на 27 января он получил известие о продвижении на *W* 10 неприятельских кораблей. Несмотря на светлую лунную ночь он надеялся атаковать неприятеля. Около 4 час. небо затянуло, и освещение стало благоприятным для атаки. Однако, когда до 5 час. на курсе *Ost* ничего не было обнаружено, флотилия взяла курс по направлению на Змеиный остров (Фидониси) и пошла 10-узловым ходом. Здесь командующий флотилией принял радио о помощи, отправленную *Гебену* с крейсера *Гамидие*, и тотчас же выслал оба эскадренных миноносца полным ходом для поддержки *Гамидие*, следуя за ними на *Пейк*, имевшем меньшую скорость хода. Эскадренные миноносцы шли 22-узловым ходом. Несмотря на следование большим ходом в течение нескольких часов команда держалась отлично; в ожидании момента оказания помощи собрату и встречи с неприятелем она проявляла живой интерес к операции и вы-

сказывала горячее участие. Как указывалось, в 18 ч. 22 м. эскадренные миноносцы соединились с *Бреслау*. Около 18 ч. 30 м. командующий флотилией получил на основании радиопереговоров уверенность, что опасность больше не грозит *Гамидие*, и *Пейк* вновь взял курс на Змеиный остров (Фидониси), а эскадренные миноносцы получили предписание действовать по своему усмотрению; 28 января в 8 ч. 20 м. они соединились с *Пейк* у Змеиного острова. Вдоль русского побережья движения судов не было замечено; эскадренные миноносцы обстреляли кордон на берегу северного гирла Дуная. Из того обстоятельства, что здесь оказались снятыми все морские предостерегательные знаки, можно было заключить, что северное гирло Дуная, принадлежащее русским, не использовалось для судоходства. На обратном пути неприятель тоже не был обнаружен. Отряд вернулся 29 января в Босфор.

Оживленные операции русских в восточной части Черного моря продолжались. Их эскадренные миноносцы, базой которым служил Батум, беспокоили открытый турецкий берег; в особенности страдал Трапезонд. Поэтому турецким крейсерам, прежде всего *Бреслау*, было достаточно дела. Несмотря на связанный с этим большой расход угля кораблям приходилось оставаться в море, чтобы не уступать господства на театре русским силам без боя и чтобы внушить бодрость турецкому береговому населению неоднократным показом флага. 4 февраля *Бреслау* снова вышел в море. На него возлагалась задача отыскать и уничтожить русские легкие силы в восточной части Черного моря и кроме того обстрелять портовые сооружения в западной части Черного моря или в Крыму (карта 10). На случай, что *Бреслау* удастся обнаружить местонахождение неприятельских главных сил, *Гебен, Гамидие, Меджидие, Пейк* и большие эскадренные миноносцы должны были выйти из Босфора для операций в западной части Черного моря. 6 февраля в 9 ч. 10 м. *Бреслау* увидел перед Батумом четыре русских эскадренных миноносца и сделал по ним 50 выстрелов. Результаты из-за значительности дистанций 108—120 *гм* (59—65 каб.) — остались невыясненными. Преследование этих эскадренных миноносцев не производилось, ввиду того что батумские укрепления открыли огонь.

*Бреслау* так и не смог установить местонахождения русского флота. Однако сообщения рыбаков, видевших их 6 февраля утром у мыса Иероса, к *W* от Трапезонда, и радио с флагманского корабля из Константинополя гласили, что русский флот находится в восточной части Черного моря. Поэтому *Бреслау* взял курс на Крым, чтобы не быть прижатым неприятелем к берегу; кроме того командир считал, что сможет длительно поддерживать соприкосновение с неприятелем только по проходе линии Севастополь — Керемпе; для этой цели сам *Бреслау* должен был находиться на *W* от неприятеля. В 20 ч. 30 м. в квадрате 1453, на 6 румбов справа от курса показался сильный дым неприятельского крейсера. *Бреслау* повернул полным ходом от него, на курс 250°, а затем постепенно перешел снова на прежний курс 300,° мешая неприятельским радиопереговорам. В течение ночи неприятель скрылся из виду. До тех пор *Бреслау* не удавалось установить местонахождения главных сил неприятеля; по его предположению он сам находился между главными силами и дозорными крейсерами противника. Ввиду изложенного намеченная совместная операция осталась



невыполненной. Однако 7 февраля в 13 час. *Гебен* снова вышел в море; Сушон хотел перед началом ремонта еще раз показать его боеспособность, а кроме того он имел задачей обеспечить вход в Босфор *Бреслау* и вышедших в море эскадренных миноносцев.

Не соединившись с *Гебеном* и группой эскадренных миноносцев, *Бреслау* направился к Ялте, чтобы в отместку за обстрелы турецкого побережья обстрелять сооружения этого порта. С дистанции в 72 *гм* (40 каб.) 8 залпами *Бреслау* вызвал пожар на небольшом пароходе и 2 парусных судах. Других об'ектов в порту не было замечено, ввиду чего крейсер прекратил огонь. Без дальнейших приключений крейсера и эскадренные миноносцы вернулись в Босфор в течение 8-9 февраля.

Несколько слов необходимо посвятить организации, выполнявшей многочисленные переброски транспортов с войсками и материалами в восточную часть Черного моря. Вскоре после закрытия Дарданелл, но еще до вступления Турции в войну, морское командование обратило внимание на необходимость подготовить для военных целей 15 германских пароходов (из них 11 — левантийской линии) и другие имевшиеся в распоряжении суда. В согласии с Энвер-пашой в штабе турецкого высшего командования было образовано отделение морского транспорта, которому вменялось в обязанность приведение в надлежащее состояние и содержание наготове торговых судов, а также распределение их в зависимости от потребностей. Отделение это явилось самостоятельным органом, подчиненным морскому командованию. Оно работало в связи с 4-м отделом штаба турецкого высшего командования, ведавшего железнодорожным транспортом. Сначала отдел отобрал пароходы, пригодные для перевозок; пароходы эти были разгружены, снабжены надлежащим балластом, после чего было приступлено к необходимым исправлениям по корпусу и механизмам. Затем пароходы снабжались углем, водой, провиантом, на них оборудовались камбузы, конюшни, гальоны; наконец к снабжению добавлялись шлюпки, материалы для постройки плотов и сходень, необходимых при высадке людей и животных и выгрузке боевого запаса на различных открытых рейдах, вроде Трапезонда, Синопа, Керасунды и т. п. Работа подвигалась успешно, турецкие власти всячески шли навстречу, и ко времени вступления Турции в войну значительное количество судов находилось в полной готовности. Для наблюдения за перечисленными работами на судах, а в дальнейшем за посадкой и высадкой десантов, были привлечены капитаны германских пароходов; некоторые из них впоследствии остались в качестве командиров транспортов.

Посадка войск и погрузка военных запасов представляли иногда большие трудности. К германским командирам, руководившим этими работами, в качестве переводчиков были большею частью приставлены армяне ввиду отсутствия других лиц, знавших иностранные языки. Но из-за национальной розни многие турецкие офицеры отказывались принимать от них приказания, хотя переводчики были только посредниками. Это вызвало много затруднений, например при погрузке полевых орудий, при размещении лошадей и т. д. В некоторых случаях благодаря такту и ловкости германских капитанов удавалось обойти эти трудности, но иногда возникали задержки, тем более неприятные, что транспортам предстояло следовать в составе конвоя. Отдача при-

казания о выходе транспортов в море возлагалась на отделение морского транспорта, но турецкие военные учреждения часто нарушали порядок своим непредвиденным вмешательством. 3 ноября 1914 г. подобное вмешательство повело к потере 3 больших, пожалуй наиболее ценных, турецких пароходов[1] (принадлежавших ранее Северо-германскому Ллойду). Эти пароходы были задержаны без ведома отделения морского транспорта и после посадки нескольких черкесских вождей и погрузки первого прибывшего из Германии самолета отправлены на 12 час. позже намеченного времени и без конвоя; через несколько часов после выхода из Босфора они попали в руки русских.

Наиболее крупные пароходы использовались для доставки возможно большего количества угля в Константинополь. Можно было предвидеть, что со временем опасность плавания в Черном море возрастет. Было известно, что на русских судостроительных заводах спешно достраиваются дредноуты, эскадренные миноносцы и подводные лодки. После прекращения перевозки войск морем отделение морского транспорта было упразднено (6 ноября 1914 г.). Крупные пароходы были переданы 4-му отделению штаба высшего командования, а 22 более мелких, грузоподъемностью около 1 000 т — угольному бюро, организованному флотом.

Глава 10

# Участие флота в усилении обороны Дарданелл

**Передача орудий. Начало ремонта *Гебена*. Обстрел Дарданелл. Линейный корабль *Барбаросса* стреляет по невидимой с него цели.**

Ремонт *Гебена* и необходимая очередная переборка турбин и подшипников внешних кронштейнов гребных валов на *Бреслау* вынуждали к сокращению операций на Черном море. Русские тоже бездействовали, и исключение составлял лишь энергичный обстрел Трапезонда 2 русскими крейсерами 8 февраля, во время которого был потоплен американский пароход *Вашингтон (Washington)*, выгружавший перевязочный материал для американского и германского красных крестов. Тем оживленнее становилась деятельность у Дарданелл. Согласно донесениям в Эгейском море сосредоточилось большое число неприятельских кораблей; от нейтральных государств имелись сообщения о проходе английских линейных кораблей через Гибралтарский пролив и достоверные данные о намеченной отправке морским путем англо-французских войск к Дарданеллам. Хотя на основании всех этих отрывочных сведений нельзя было составить себе точного представления о намерениях противника, но все же Константинополь должен был готовиться к более энергичным действиям неприятеля в районе проливов. Открытие проливов явилось для противника непременным условием оказания поддержки России.

[1] Уже указанные в одном из примечаний выше транспорты *Митхад-паша, Безми-Алем* и *Бехр-Ахмер.— Ред.*



19 февраля 1915 г. в 10 час. пришло донесение из Дарданелл о начале атаки береговых укреплений неприятельскими силами в составе 3 дредноутов, 7 линейных кораблей и крейсеров. Повидимому дело шло о крайне серьезной операции, ввиду чего все корабли за исключением *Бреслау*, гребные валы которого были разобраны, получили приказание разводить пары. Ремонт *Гебена* решено было не прерывать, хотя все на нем было приведено в готовность для отдачи кессона, с помощью которого одна из пробоин была уже заделана, чтобы, пожертвовав начатым ремонтом, все же выйти в море. Приходилось в будущем считаться с возможностью повторения подобных атак на укрепления, прерывать же при каждой тревоге ремонт флагманского корабля значило бы затянуть его сверх всякой меры. На время этого ремонта Сушон дал следующую директиву для участия морских сил в обороне проливов: *Торгут* и *Барбаросса* под командой коммодора Ариф-Бей, вышедшие к Дарданеллам уже 17 февраля, имели задачею усиление береговых батарей, для чего им надлежало, встав за заграждениями, препятствовать дальнейшему прорыву в пролив неприятельских кораблей, уже несомненно получивших некоторые повреждения. Обоим линейным кораблям предписывалось в случае необходимости действовать, не считаясь с риском собственной гибели. *Гебену* и легким силам ставилась задача защиты Босфора. Предполагалось в случае проникновения превосходных сил неприятеля до Босфора поставить заграждения у южного входа. Это заграждение (между башней Леандра у Скутари и мысом Сераля) при входе в Золотой Рог обеспечивалось бы *Гебеном*, который стал бы к *N* от него, а также крейсерами и миноносцами, по возможности укрытыми под берегом, и полевыми орудиями, расположенными на обоих берегах. Миноносцы кроме того предполагалось использовать для ночных атак во время пребывания неприятеля в Мраморном море. Если бы неприятель по подходе к Стамбулу потребовал выдачи флота — предполагалось предложить ему добыть этот флот.

Обстрел Дарданелл 19 февраля несмотря на свою продолжительность (до 17 ч. 30 м.) и на то, что турецкие батареи из-за недостаточной дальнобойности своих орудий смогли открыть ответный огонь только около 17 час., все же не имел значительных результатов. Ввиду того что следовало рассчитывать на повторение обстрела и на связанный с ним последующий прорыв неприятеля, Сушон в целях усиления подводной обороны передал для Дарданелл минные заградители и мины. 25 февраля неприятель повторил атаку и после 7-часового ураганного обстрела принудил наружные форты к молчанию.

В то время как неприятельский флот повидимому приступил к систематическому планомерному обстрелу укреплений и десантных пунктов, из нейтральных стран поступали известия о подготовке англо-французских дивизий для отправки их морем в Дарданеллы. Хотя в этих сведениях не было ничего достоверного, но наличие однородных известий из различных источников заставляло считаться с ними. 3 марта состоялось совещание между командующим флотом, генерал-ад'ютантом султана Сали-пашей и генер.-фельдмаршалом ф.-д.-Гольцем об обороне Дарданелл. На этом заседании Сушон решительно высказался в том смысле, что успешная борьба против дарданельских батарей и минных заграждений, значительно усовершенствованных во

время 6-месячной совместной работы немцев и турок, одними морскими силами немыслима. Сообщения германского высшего командования не позволяли рассчитывать в ближайшем будущем на поддержку Германии против высаженных войск противника. Открытие сухопутных сообщений через Балканский полуостров зависело от наступления германо-австрийских войск против Сербии, возможность и сроки проведения которого оставались неопределенными. Из-за неустойчивого политического положения Румынии и Болгарии, а также для сохранения возможности дальнейших операций против Египта, надо было во что бы то ни стало удержать проливы. Сознавая важность этой задачи, Сушон намеревался использовать для ее выполнения все морские силы, невзирая на риск их потери, тем более, что в случае захвата проливов неприятелем для флота не нашлось бы больше применения. Чтобы всеми средствами усилить оборону дарданельских укреплений в течение последующих недель, Сушон передавал в их распоряжение все оружие и весь боевой запас, без которого можно было обойтись, не нарушая боеспособности флота.

2 марта он передал два 8,8-*см* орудия с боевым запасом, 9 марта двести 15-*см* снарядов, 16 и 20 марта — по 12 мин — последние, имевшиеся еще в его распоряжении; вскоре он приказал передать для Дарданелл два 15-*см* орудия с *Гебена.* Многочисленные выловленные русские мины и старые, найденные в константинопольском арсенале, приводились в порядок, несмотря на трудности, связанные с нехваткой технического персонала и материалов. 14 марта в район Дарданелл были направлены 4 прожекторные команды, ввиду того что турки не справлялись со своими прожекторами.

5 марта стрельбою по невидимой с кораблей цели неприятель обстрелял батареи у Килид-Бара, на европейском берегу против Чанака (черт. 1 и карта 14). Линейным кораблям *Барбаросса* и *Торгут* надлежало открыть ответную стрельбу тем же методом. Германский командир *Барбароссы* в ожидании обстрела 6 марта отправился на полуостров Галлиполи совместно с наблюдателями и сигнальщиками с целью наблюдения за неприятельскими кораблями с высот и в случае возможности — открытия по ним огня. Действительно в 10 ч. 30 м. английский линейный корабль *Куин Элизабет (Queen Elizabeth)* открыл огонь, а уже в 10 ч. 45 м. начал отвечать *Барбаросса.*

Однако после второго выстрела противник открыл местоположение наблюдательного пункта по той причине, что за отсутствием телефонной связи необходимые приказания передавались ракетами. Пункт был обстрелян, и его пришлось покинуть. Наблюдательный пункт был тотчас же перенесен на другую возвышенность, а линейный корабль соответственно переменил якорное место. В 13 ч. 20 м. *Куин Элизабет* был снова взят под обстрел. Противник, который между тем обстреливал Килид-Бар, тотчас же перенес огонь на высоты, на которых находился первоначальный наблюдательный пункт. *Барбаросса* пристрелялся тремя выстрелами; можно было наблюдать несколько накрытий, и командир насчитывал одно попадание. Во всяком случае противник принужден был покинуть свою позицию, снялся с якоря и отошел. Еще два выстрела было сделано по линейному кораблю *Агамемнон (Agamemnon),* который тоже принужден был сняться с якоря. *Барбаросса* достиг своей цели, произведя 21 выстрел из 28-*см* орудий. К сожалению дальнобойность его орудий равнялась лишь 150 *гм* (82 каб.), и неприятельские корабли, вставшие после полудня на якорь на дистанции 160 *гм* (88 каб.), были для него недосягаемы. В связи с развитием операций у Дарданелл германские командиры линейных кораблей *Барбаросса* и *Торгут* организовали в различных пунктах Галлипольского полуострова наблюдательные посты для стрельбы по невидимой с кораблей цели. В связи с этим производились промеры, избирались наблюдательные пункты, заранее вычислялись пеленги для кораблей, выставлялись буи в качестве вспомогательных точек наводки, главные и вспомогательные посты соединялись полевыми телефонами.



Постоянно получались известия об обнаружении подводных лодок. Хотя в большинстве случаев эти сведения оказывались ошибочными, все же кораблям приходилось считаться с возможностью подобных встреч. Корабли, занимая позиции для стрельбы по невидимой с них цели, вынуждены были держаться почти на месте, ввиду чего представляли особенно благоприятные об'екты для атаки подводных лодок. Однако, даже и не занимая подобной позиции, корабли постоянно подвергались подводной опасности. Ввиду этого к кораблям после их постановки на якорь днем и ночью пришвартовывались специальные пароходы, защищавшие их от торпед. Таким путем личному составу обеспечивалось необходимое спокойствие. Кроме того возможность стоянки на якоре сокращала расход угля, который приходилось весьма ограничивать из-за недостатка топлива и трудностей его подвоза. Кроме обоих линейных кораблей, которые сменяли друг друга, в Дарданеллах постоянно находилось несколько миноносцев из состава флотилии для усиления по указанию коменданта крепости дозорной службы в окружающем водном районе; в задачу этих миноносцев входило также выяснение подходящей обстановки для ночных атак неприятеля.

Крупная англо-французская морская атака Дарданелл 18 марта кончилась поражением союзников. Они потеряли на минах и от артиллерийского огня 3 линейных корабля: *Бувэ, Иррезистибл (Irresistible)* и *Ошэн (Ocean);* многие корабли получили тяжелые повреждения (карта 14). Турецкий флот в этот день не имел возможности вмешиваться в бой. Неприятель после обстрела, стоившего ему таких потерь, отошел. Но все сведения решительно говорили за то, что цель свою — взятие Дарданелл — он не оставил и что он будет пытаться ее достигнуть с помощью сухопутных войск.

24 марта Сушон пытался склонить Энвер-пашу передать сухопутную оборону Дарданелл в руки генерала Лиман-ф.-Сандерса и привлечь к ней всех офицеров германской военной миссии. Он подчеркнул, что теперешний командующий ген.-майор Эссад-паша, будучи отличным солдатом, не имеет достаточных опыта и веса в качестве полководца. Сушон далее отметил, что ему приходилось ежедневно видеть, с какой удивительной энергией руководят генералы Лиман-ф.-Сандерс и ф.-д.-Гольц в подведомственных им районах окрестностей столицы прокладкою дорог, рытьем окопов, оборудованием артиллерийских и оборонительных позиций, прокладкой телефонов, установкой прожекторов и другими работами. На полуострове Галлиполи были недочеты

во всем перечисленном. Только применив все свои силы и величайшую поспешность, можно было настолько изменить создавшуюся там обстановку, чтобы с надеждой на успех встретить ожидаемый неприятельский десант.

Настойчивые слова Сушона были только последним толчком для давно обдуманного решения Энвера. В результате через час после переговоров командующего с Энвер-пашей генерал Сандерс сообщил первому о своем назначении главнокомандующим дарданельской армией. 32 дня спустя неприятель высадился в Галлиполи.

Глава 11

# Крейсерские операции на Черном море. Гибель *Мержидие*. Прорыв миноносца *Тимур-Хиссар* из Дарданелл

***Бреслау*** **у Дунайских гирл. Операции** ***Бреслау*** **и эскадренных миноносцев у берегов Крыма. Русский флот перед Босфором. План операции против Одессы. Неизвестность расположения минных заграждений. Поход легких крейсеров и эскадренных миноносцев на север.** ***Меджидие*** **подорвался на мине и затонул.** ***Гебен*** **и** ***Бреслау*** **у Севастополя. Короткий бой с русскими. Оценка операции. Решение отправить миноносец в Эгейское море. Выход миноносца** ***Тимур-Хиссар.*** **Безрезультатная атака в Смирнском заливе. Авиатранспорт получил повреждения. Атака транспорта** ***Манито.*** **Преследование миноносца.** ***Тимур-Хиссар*** **выбрасывается на берег и взрывается.**

*Бреслау* закончил свой ремонт 2 марта 1915 г. О противнике было известно, что в конце февраля его главные силы появились восточнее Самсуна и что небольшие отряды эскадренных миноносцев предпринимали из Батума походы до Трапезонда. *Бреслау* между тем получил приказание доставить в Синоп материалы для новой радиостанции, затем показать флаг у неприятельских берегов и проводить операции против русской морской торговли между Констанцей и Одессой. *Бреслау* вышел в море 5 марта в 8 ч. 30 м., 6 марта выгрузил материалы в Синопе и затем взял курс на Змеиный остров (Фидониси) (карта 10), к которому предполагалось подойти к концу дня 7 марта. Командир имел намерение скрывать присутствие корабля в районе между устьем Дуная и Одессой как можно дольше, чтобы не упустить благоприятных условий для действий против морской торговли. Радио, полученная от командования флотом и гласившая о появлении русского флота перед Босфором, еще более укрепила его в этом намерении. Не желая привлекать внимания неприятельских сил до тех пор, пока русская морская торговля не потерпит значительного урона и не будет надолго парализована — по возможности незаметно для русских береговых пунктов,— он считал задачу показа флага у румынских и русских берегов второстепенной. Поэтому 7 марта *Бреслау* искал вероятных торговых путей вне видимости берега, а с наступлением темноты подошел к берегу с намерением в течение ночи крейсеровать вдоль него переменными курсами. Торговых судов не было встречено. 8 марта утром *Бреслау* получил радио от морского командования, сообщавшую, что 9 марта в



6 час. *Гамидие* и эскадренные миноносцы будут ожидать его у Босфора. Командир понял эту радио как приказание вернуться. Он прервал операцию, которая по его предположению должна была занять еще несколько дней. В ночь с 8 на 9 марта командир получил еще одну радио, которая окончательно укрепила его намерение возвратиться. Радио сообщала, что вследствие обстрела русскими угольного района в Эрегли доставка угля временно прервана и потребление угля требует самого крайнего ограничения. Замысел же командующего флотом был иной: он надеялся, что появление *Бреслау* у берегов предотвратит восстановление морской торговли между румынским и русским побережьями.

Русские обстреляли утром 7 марта угольный порт Эрегли и потопили там итальянский и персидский пароходы-угольщики. Угольные копи сильно пострадали, и добыча угля была временно прекращена. Частое появление русских сил возле угольных районов и обстрел последних возбудили панику среди турецкого населения. Для его успокоения необходим был более частый показ флага у побережья. Поэтому *Бреслау* и флотилия эскадренных миноносцев получили приказание 16 марта выйти в море и, совершив поход вдоль анатолийского побережья, приступить к операциям у южного берега Крыма, дабы тревожить противника и показать ему, что турецкий флот не желает уступать господства на Черном море; после появления у неприятельских берегов в задачу германо-турецких сил входил показ флага у румынского побережья. При появлении превосходных сил противника надлежало отходить. 16 марта в 7 ч. 30 м. *Бреслау* и эскадренные миноносцы *Ядигар* и *Муавенет* вышли в море (карта 11). Эскадренные миноносцы следовали вплотную к берегу к Зунгулдаку, в то время как *Бреслау*, учитывая опасность от мин, держался мористее и только в непосредственной близости Зунгулдака направился к берегу. Население, узнавая турецкий флаг, приветствовало его с воодушевлением, особенно же радостно были встречены эскадренные миноносцы при заходе в Зунгулдак для приемки угля и воды. При обстреле русские потратили огромное количество боевого запаса. Было найдено не менее 75 неразорвавшихся 30,5-*см* снарядов.

Проведение операции было возложено на командира *Бреслау*. Он решил неожиданно обстрелять военноморские сооружения на южном берегу Крыма, близ Феодосии, представлявшие удобный об'ект, но местоположение которых не было точно известно. Момент обстрела находился в зависимости от условий видимости и погоды. Надо было предполагать, что со времени последнего обстрела 29 ноября 1914 г. береговая оборона такого важного пункта была приведена в должное состояние. Командир считался не только с наличием береговых укреплений, но и с возможностью присутствия военных кораблей и наличия минных заграждений. Первоначальная задача эскадренных миноносцев — обстрел Алушты — была отменена: их надлежало в первую очередь использовать в качестве разведчиков и тральщиков. Видимость была очень хорошая, поэтому неожиданное приближение к берегу являлось невозможным. В связи с этим обстрел был отложен на ночь с 17 на 18 марта. Из-за темной ночи и начавшейся зыби командир флотилии считал траление мало надежным. Согласно его предположению

командир *Бреслау* окончательно отказался от траления, а ввиду опасений командира флотилии относительно недостаточности запасов угля на эскадренных миноносцах последние были отправлены 17 марта в 21 час для погрузки угля в Зунгулдак, куда и пришли 18 марта в 15 ч. 25 м.

Погода переменилась, и под берегом видимость стала плохая. Выполнение операции в темноте и при неизвестном местоположении цели было затруднительно, поэтому командир отложил обстрел до рассвета. 18 марта с первыми лучами солнца *Бреслау*, не считаясь с вероятными минными заграждениями, полным ходом направился к цели. Только находясь в расстоянии 3 миль от берега, он смог рассмотреть намеченные для обстрела сооружения [1]. С 5 ч. 44 м. до 6 ч. 10 м. *Бреслау* обстрелял торпедные мастерские с дистанции 50—53 *гм* (27—29 каб.), выпустив 100 фугасных снарядов. Ответа на обстрел со стороны неприятеля не последовало. Пристрелочная станция и мастерские, частично находившиеся в постройке, были зажжены и разрушены. Командир намеренно берег крупные жилые строения, находившиеся по-соседству.

При отходе от побережья в 14 ч. 20 м. *Бреслау* встретился во мгле с 2 русскими крейсерами. Он уклонился на *SO*, но крейсера его преследовали и с дистанции около 120 *гм* (65 каб.) открыли безрезультатный огонь. *Бреслау* из-за большой дистанции отвечать не мог. Постепенным уклонением на курс *S* ему удалось освободиться от погони, и в 15 ч. 32 м. он потерял неприятеля из виду. Встреча с противником заставила командира *Бреслау* отказаться от второй части задачи — показа флага у румынских берегов и крейсерских операций в этих водах. Он опасался, что, узнав от румын о местонахождении *Бреслау*, неприятель преградит ему путь к Босфору. Для дальнейшего длительного плавания большим ходом и пребывания в море нехватило бы угля, и командир решил направиться к Босфору. Но в связи с настроениями Румынии Сушону был очень важен показ флага у Констанцы. 18 марта в 11 ч. 50 м. он дал радио, гласившую, что показ флага у Констанцы очень желателен. Эскадренные миноносцы, участие которых в этой части операции не намечалось, вернулись 19 марта в 6 час. в Босфор. В соответствии с полученным приказанием командующего флотом *Бреслау* взял курс на Констанцу (карта 11); 19 марта около 14 час. он появился перед портом и продержался перед ним полчаса с поднятым флагом, следуя в виду города малым ходом, в 4-5 милях от берега. Затем он повернул полным ходом на курс *N*. Это должно было создать впечатление у румын, что он проследовал в направлении Одессы. Вне видимости с берега *Бреслау* снова повернул и направился к Босфору. Это появление не осталось без последствий; румынская пресса тотчас же заговорила о появлении перед Констанцей четырехтрубного крейсера, вероятно *Мидилли*, который прошел полным ходом на север. На пути к Босфору *Бреслау* слышал негромкие русские радиопереговоры, вероятно эскадренных миноносцев. 20 марта, приближаясь во мгле и под переходящим дождем к Босфору, он заметил в 6 ч. 5 м. подводную лодку, за ней несколько дымов и на 2 румба слева от курса — 2 неприятельских крейсера, направлявшихся на него. *Бреслау* дал полный ход, круто повернул вправо, на юг; крейсера преследовали его, но не стреляли. Плохая видимость и дождливая погода благоприятствовали приближению *Бреслау* к Босфору, так что противнику не удалось отрезать его вход. В 8 ч. 50 м. *Бреслау* вошел в Босфор.

[1] Здесь была расположена торпедно-пристрелочная станция морского ведомства.—*Ред.*



Несмотря на превосходство неприятельских сил, германо-турецкие корабли даже во время ремонта флагманского корабля неоднократно показывались у русских берегов, в то время как русские никогда еще не появлялись у Босфора. 28 марта неприятельский флот был там замечен впервые. В 10 ч. 40 м. 2 русских линейных корабля открыли огонь по обоим входным маякам. Русские произвели около 120 выстрелов, но безрезультатно [1]. Береговые укрепления за дальностью расстояния отвечать не могли. Русский флот состоял из 5 линейных кораблей, 3 крейсеров, 5 эскадренных миноносцев, тральщиков и 1 авиатранспорта. Русский самолет (биплан), поднявшийся с авиатранспорта, сбросил бомбу по находившемуся в дозоре у входа эскадренному миноносцу *Самсун*, бомба упала в воду в 50 *м* за его кормой. Линейные корабли произвели два выстрела из тяжелых орудий по эскадренным миноносцам *Самсун* и *Гайрет* (последний был выслан для наблюдения), давшие недолеты в 2-3 *гм* (1—1½ каб.). В 13 ч. 15 м. неприятель ушел из пределов видимости. Операция не имела военного значения, она даже не была направлена против босфорских укреплений, а только против входных маяков. Тем оригинальнее показалась незашифрованная радио, отправленная русским адмиралом на свои корабли: «Поздравляю флот с историческим днем первого обстрела босфорских укреплений. Адмирал Эбергард». В этот же день была закончена заделка пробоины на левом борту *Гебена*. Трудную работу произвели в течение одного месяца. Кессон, построенный для заделки пробоины, имел 10 *м* в глубину, 17 *м* в длину и водоизмещение в 360 *т*. Площадь пробоины достигала 64 $м^2$.

Кессон для работы на правом борту представлялось возможным приспособить только через 5 дней. Этот промежуток времени Сушон решил использовать для крейсерской операции в Черном море, в которой *Гебен* мог принять довольно значительное участие, имея возмож-

[1] Эта операция явилась следствием попыток согласовать операции на Черном море с намечавшимся прорывом английского флота через Дарданеллы в Мраморное море, не давшим однако реальных результатов. 5 марта 1915 г. первый лорд адмиралтейства Черчилль сообщил главковерху, что „великобританское правительство самым серьезным образом надеется, что, когда наступит момент прорыва английского флота в Мраморное море, русский флот одновременно с началом атаки Дарданелл союзниками начнет систематическую с дальнего расстояния бомбардировку внешних фортов Босфора, чему придается первостепенное значение". Было условлено, что командующие обоими флотами (Эбергард и Карден) войдут в постоянную связь между собой и согласуют свои действия в зависимости от хода событий у Дарданелл. Для связи на английскую эскадру у Дарданелл был командирован русский офицер, который телеграфировал 14 марта Эбергарду, что „по соглашению правительств решено, что русский флот начнет бомбардировку за 4 дня до конца прорыва союзников через Дарданеллы". На основании этой телеграммы Эбергард наметил бомбардировку Босфора на 28—29 марта. Фактически же неудачная попытка союзников форсирования Дарданелл, стоившая им гибели 3 кораблей и 3 кораблей, сильно поврежденных, состоялась 18 марта, т. е. на 10 дней раньше „согласованного" выступления черноморского флота.—*Ред.*

ность несмотря на наличие пробоины свободно держать 20-узловой ход. Перехваченные неприятельские радио показывали, что противник стремился изобразить перед широкими кругами населения поход против Босфора в качестве успешного и весьма смелого предприятия. От агентов имелись сведения, что в Одессе находятся 20 пароходов и делаются приготовления к перевозке войск. Сушон намеревался показать русским, что турецкий флот не связан обороной Дарданелл, что он напротив свободно оперирует на Черном море и что *Гебен* вполне боеспособен. Одессе в частности следовало дать почувствовать невозможность поддержания дальнейшего безопасного судоходства при имевшей место обстановке. Крейсера *Меджидие* и *Гамидие* с 4 эскадренными миноносцами, приспособленными для траления, получили приказание причинить возможно больше потерь противнику в одесском порту и в районе перед портом. *Гебен* и *Бреслау* должны были служить прикрытием со стороны Севастополя.

30 марта русский флот в количестве 5 кораблей обстрелял побережье угольного района Эрегли—Зунгулдак, в то время как русские самолеты бросали бомбы на угольные копи. Несмотря на большой расход боевого запаса оба пункта почти не пострадали. Вновь поставленная в Зунгулдаке батарея не пострадала совсем.

1 апреля корабли, предназначенные для выполнения намеченной операции, вышли из Босфора (карта 12). Отрядом, назначенным для операций против Одессы, командовал германский командир *Меджидие* — корв.-кап. Бюксель; кроме *Гамидие* в отряд входила полуфлотилия, состоявшая из 2 эскадренных миноносцев типа «Шихау» — *Муавенет* и *Ядигар* и из 2 эскадренных миноносцев типа «Канэ» (Canet) — *Ташос* и *Самсун*. Приходилось считаться с серьезной минной опасностью. На основании только газетных сведений было известно, что на расстоянии 16 *км* от Одессы поставлены мины. Предполагалось 3 апреля на рассвете неожиданно появиться перед Одессой. Ввиду нежелательности преждевременного обнаружения отряда во время его похода командующий отрядом проложил курс не как обычно — на Змеиный остров (Фидониси), а решил держаться от него в расстоянии 20—25 миль к *Ost* и подойти к нему лишь в том случае, если 2 апреля у него не будет надежного астрономического определения места. Командующий отрядом вовсе не знал этого водного района и его побережья, и для помощи ему в навигационных вопросах был командирован капитан германского торгового флота, часто плававший в мирное время в одесском районе. Ввиду наличия минной опасности успех операции в значительной степени зависел от умения отряда итти за тралами эскадренных миноносцев, ввиду чего 2 апреля на походе производились соответствующие учения. При ясной погоде удалось получить точное место отряда из астрономических наблюдений, а кроме того 2 апреля около 18 ч. 30 м. на фоне вечернего неба слабо обрисовался в расстоянии 25 миль и Змеиный остров (Фидониси). Для выполнения операции командующий отрядом отдал следующий приказ: «С 23 час. 2 апреля итти за тралами; по приходе на истинный пеленг *W* мыса Фонтан (южнее Одессы) с расстояния от него в 7 миль — ложиться на боевой курс».

Бюксель об'яснил основания к этому приказу следующим образом:



«Я не знал, где поставлены русские мины. Возможность на них нарваться везде одинаковая за исключением может быть узкого фарватера под самым берегом, которым можно следовать днем с помощью береговых навигационных знаков и который вероятно находится в секторе обстрела неприятельских орудий. К *Ost* от меридиана 31° вост. долготы должны находиться германские мины; подходить с этой стороны тоже было бы неосторожно. О месте германских мин также не имелось точных данных. С другой стороны наиболее благоприятные перспективы представлял подход по возможности перпендикулярно к предполагавшемуся минному полю. Поэтому избранный для подхода курс *NNW* был рассчитан таким образом, чтобы с самого же начала обстрела иметь возможность стрелять из всех орудий».

Ночь со 2 на 3 апреля при благоприятной погоде прошла спокойно. Начиная с 21—23 час. неоднократно был виден свет прожектора примерно по пеленгу *NO*, однако источник его установить не удалось. В 23 часа эскадренные миноносцы поставили тралы. При тихой погоде и ясной луне этот маневр не представлял затруднений, так же как и следование крейсеров за тралами, прошедшее вполне гладко. Около 2 час. начальнику полуфлотилии показалось, что он усмотрел справа и прямо по курсу берег; это наблюдение было подтверждено командиром *Ядигара*. В 3 ч. 50 м. передняя пара тральщиков *Ташос* и *Самсун* внезапно повернула влево и донесла, что видна земля. С *Меджидие* ничего не было видно, и эскадренные миноносцы получили приказание снова выйти вперед и тралить. При этих поворотах трал передней пары тральщиков оказался нечистым и в дальнейшем мог быть использован лишь в качестве контрольного трала. В 4 ч. 25 м. отряд двинулся дальше 9-узловым ходом.

До этого момента корабли держались с застопоренными машинами или, разворачиваясь на месте, удерживали заданный курс *NNW*. При дальнейшем подходе отряда берега никто не обнаруживал, ввиду чего предыдущие наблюдения могли быть об'яснены только миражами.

Такую точку зрения принимает начальник полуфлотилии в своем военном дневнике. С этого момента производилось постоянное измерение глубин. В 4 ч. 45 м. эскадренные миноносцы увидели впереди по курсу берег; вода приняла грязно-желтую окраску, и средняя глубина равнялась 9—10 *м* (около 5 саж.[1]). В 5 ч. 10 м. передняя пара тральщиков застопорила машины, выбрала трал и сообщила, что глубина — 6,5 *м* (3,5 саж.[1]). Можно было отчетливо видеть берег, который тянулся влево, а справа были видны низкие острова. Вскоре выяснилось, что отряд находится у Одесской банки, а справа—входной створ на фарватер к Николаеву. Это значило, что отряд снесен по крайней мере на 15 миль к *Ost*. Бюксель приказал изменить курс на *W*, т. е. прямо на Одессу. Он предполагал начать обстрел с *N*, а затем перейти на *S* и *SO*. Отряд шел в следующем ордере: головными — оба эскадренные миноносцы типа «Канэ» — *Ташос* и *Самсун* (только с тралящей частью трала, ввиду того что на одном из них щит поломался), далее в расстоянии около 5—6 *гм* (3 каб.) оба эскадренные миноносца типа «Шихау» — *Муавенет* и *Ядигар* с исправным тралом; за ними в

[1] 6-футовой меры.—*Ред.*

расстоянии 4—5 *гм* (2½—3½ каб.) — *Меджидие* и наконец в расстоянии 7—8 *гм* (4—4½ каб.) от последнего *Гамидие*. Около 6 час. появилась Одесса, ярко освещенная утренним солнцем. Неприятельского дозора не было видно. Из-за небольшой глубины возникло опасение, что тралы будут задевать за грунт, ввиду чего начальник полуфлотилии счел необходимым изменить курс. Но именно *W*-й курс благоприятствовал намеченному обстрелу, а то обстоятельство, что отряд был снесен течением, создавало большую потерю во времени; поэтому предположение это не было осуществлено. Крейсера находились точно за тральщиками, как вдруг в 6 ч. 40 м. *Меджидие* подорвался на мине (в 15 милях на *W* ¾*N* от Одесского маяка). Взрыв произошел с левого борта в районе носовой кочегарки. Глубина равнялась 12,8 *м* (7 саж.). На крейсере застопорили машины, и для спасения личного состава он, имея некоторую инерцию, выбросился на мелководье, имея руль право-на борту. Корабль стал быстро погружаться носом, имея сильнейший крен на левый борт, но вскоре стал на мель и некоторое время сохранял крен в 10°. Опыт, приобретенный в германском флоте по обеспечению живучести корабля, был здесь полностью использован. Все люки нижней палубы и двери водонепроницаемых переборок удалось задраить и укрепить подпорками; шпигаты были забиты, точно так же как и переговорные трубы, забитые деревянными пробками (забитые переговорные трубы не пропускали воду, тогда как из незабитых вода била фонтаном). Все водоотливные средства были пущены в ход, но ввиду значительных разрушений справиться с течью они не могли, тем более что кочегарки наполнились водой. Передняя часть корабля опускалась постепенно все глубже, и крен увеличивался. В конце концов весь бак оказался под водой, точно так же как фальшборт и орудия левого борта; перебраться на правый борт становилось невозможным.

Ввиду того что из-за небольшой глубины корабль не мог окончательно затонуть, были приняты меры к уменьшению его боеспособности, затворы орудий были выброшены за борт, а радиостанция уничтожена. Эскадренные миноносцы сняли команду крейсера, и в 7 ч. 20 м. *Ядигар* по приказанию командующего отрядом выпустил торпеду для окончательного уничтожения крейсера. Торпеда попала в кормовой погреб: корабль выпрямился, а затем совсем погрузился так, что остались торчать только трубы, мачты и верхние мостики[1]. Поведение личного состава, немцев и турок, было безукоризненным. После взрыва *Гамидие* тотчас же повернул и отошел прежним курсом назад, пока не счел себя вне минного поля.

По получении сведений по радио *Гебен*, державшийся перед Севастополем, отдал приказание прервать операцию и возвращаться в Босфор. Приняв на борт бо́льшую часть спасенной команды, *Гамидие* направился в сопровождении эскадренных миноносцев 17-узловым ходом к Змеиному острову (Фидониси) (карта 12). В 0 ч. 10 м. от морского командования была получена радио, гласившая, что в 11 ч. 15 м. замечены

[1] Позже *Меджидие* был русскими поднят и переименованный в *Прут* после ремонта вступил в состав черноморского флота. Однако состояние котлов, чрезвычайно запущенных, ограничило дальнейшую деятельность *Меджидие* 2-3 походами. В 1918 г. после занятия Севастополя немцами *Меджидие* был возвращен ими Турции.—*Ред.*



русские главные силы — 2 крейсера и 3 эскадренных миноносца в квадрате 847, и что *Гебен* и *Бреслау* находятся в квадрате 764. *Гебен* и *Бреслау* шли истинным курсом 215° со скоростью 16 узлов. Командир *Гамидие* и начальник полуфлотилии на основании этого радио решили, что вероятно русский флот попытается отрезать легкие силы, присутствие которых ему конечно было известно. Эскадренные миноносцы ввиду тихоходности 2 из них (типа «Канэ») имели среднюю скорость в 17 узлов, поэтому они отделились от *Гамидие* и пошли к Босфору под берегом, а *Гамидие* направился туда же прямым курсом 20-узловым ходом. В 14 час. *Гебен* сообщил по радио, что неприятель находится в квадрате 844, направляясь на *SSW*, в то время как *Гебен* и *Бреслау*— в квадрате 671.

Ввиду того что неприятель следовал за *Гебеном* на *S*, начальнику полуфлотилии приходилось считаться с опасностью быть отрезанным с его эскадренными миноносцами от Босфора. Тем болезненнее воспринималось уменьшение их хода до 10 узлов ввиду необходимости чистки топок и отдыха для команды. Турецкая часть машинной команды уже раньше дошла до предела своей работоспособности; теперь же начали сдавать и немцы (находившиеся по 4 чел. на эскадренном миноносце). И только с помощью оставшегося в небольшом числе на эскадренных миноносцах личного состава погибшего *Меджидие* удалось позднее развить ход до 15 узлов. Путь под берегом при этих обстоятельствах казался начальнику полуфлотилии слишком длинным, имея в виду желание до рассвета достигнуть Босфора. Он лег поэтому на кратчайший курс и таким образом на заре 4 апреля между 5 ч. 30 м. и 6 час. *Гебен* и *Бреслау*, *Гамидие* и эскадренные миноносцы встретились при входе в Босфор, в который и вошли беспрепятственно.

Во время похода *Бреслау* и *Гебен*, в ночь с 1 на 2 апреля, были слышны оживленные неприятельские радиопереговоры, причем по тону можно было узнать радиостанцию крейсера *Кагул*.

*Бреслау*, предварительно выпрузивший в Синопе материалы для радиостанции, 2 апреля в 18 час. соединился с *Гебеном*. Сушон намеревался 3 апреля с первыми лучами рассвета, в момент производства крейсерами операции против Одессы, показаться южнее Севастополя у мыса Херсонес. В течение ночи русские радиопереговоры вовсе прекратились, и только в 5 ч. 30 м. *Гебен* уловил передачу рейдовой радиостанции крейсера *Кагул*.

В 7 час. под берегом показались пять дымов. Повидимому неприятель находился перед Севастополем. Чтобы показать неприятелю о присутствии *Гебена*, последний большою мощностью сообщил свое место по радио крейсерам, находившимся у Одессы. В 7 ч. 17 м. пришло донесение *Гамидие* о гибели *Меджидие*. Сушон тотчас же дал приказ о возвращении *Гамидие* и эскадренных миноносцев. Сушон считал операцию при данной обстановке, при полном дневном свете и при условии обнаружения отряда совершенно безнадежной, тем более, что отряд оказался в восточной части Одесской бухты, а не в западной; поэтому *Гебен* и *Бреслау* легли на курс 250°.

В 8 ч. 15 м., когда неприятельские дымы частично уже исчезли, *Гебен* и *Бреслау* увидели 2 русских парохода. После снятия команды *Гебен* потопил пароход *Восточная Звезда* (вместимость 1 500 *т*, груз —

сахар), а *Бреслау* — пароход *Провидент* (вместимость 2 020 *т*, груз — сахар).

В 9 ч. 20 м. командующий флотом направил *Бреслау* назад для выяснения, какой корабль следует за крейсерами восточнее их. *Бреслау* выяснил, что это крейсер типа *Кагул*. *Гебен* пытался 20-узловым ходом атаковать крейсер, следовавший в одиночестве; развить большую скорость хода не позволяла пробоина. Эта попытка не имела успеха ввиду того, что *Кагул* повернул, а вскоре показались главные силы неприятеля.

В 11 ч. 10 м. *Гебен* и *Бреслау* снова легли курсом на Босфор. Неприятель выстроился в кильватерную колонну, имея *Кагул* и 8 эскадренных миноносцев в голове. Расстояние до головного корабля составляло 16 миль (160 каб.); *Бреслау* находился за *Гебеном*, между последним и неприятельской колонной. В 13 ч. 30 м. 2 неприятельских линейных корабля открыли огонь по *Бреслау* с дистанции 150—170 *гм* (82—93 каб.), но, сделав около 10 выстрелов, прекратили огонь. Несколько осколков упало на палубу *Бреслау*. Около 15 час. главные силы неприятеля скрылись из виду, остались только крейсера. Видимость, как почти всегда в Черном море, была очень хорошая, дымы отдельных кораблей были видны на 30 миль. Между 17 и 18 час. появилось несколько русских эскадренных миноносцев, которые вышли влево, чтобы занять благоприятную позицию для атаки. С целью их отвлечения было решено с наступлением темноты и до восхода луны следовать переменными курсами, меняя их каждый час на 3—4 румба. В 20 ч. 41 м. эскадренные миноносцы пошли в атаку на *Бреслау*, который с дистанции 35—40 *гм* (19—22 каб.) еще при хорошей видимости открыл по ним огонь. Было усмотрено 3 попадания в средний из эскадренных миноносцев [1], 3 торпеды, выпущенные эскадренными миноносцами, не достигли попадания. Тотчас же *Гебен* и *Бреслау* полным ходом повернули на курс *Ost;* им удалось оторваться от эскадренных миноносцев. Ночь прошла без дальнейших событий, и оба корабля 4 апреля вернулись в Босфор.

Операция против Одессы оказалась неудачной. Без сомнения с такими незначительными силами было рискованно предпринимать операцию против неприятельского побережья, об укреплениях которого имелись только сомнительные сведения. Однако кто не рискует — не имеет успеха; если бы Сушон не пользовался каждой возможностью для нанесения ущерба неприятелю, то турецкий флот вновь был бы обречен на прежнюю бездеятельность.

В Севастополе конечно было известно о выходе отряда из Босфора, что подтверждалось радиопереговорами в течение первой ночи и своевременным появлением всей русской эскадры вне Севастополя. Нельзя было рассчитывать, что одесская неудача долго останется в секрете. Тем более непонятно, почему русские не сделали попытки своими быстроходными легкими силами отрезать турецкие эскадренные миноносцы, уступавшие им во всех отношениях. Очевидно присутствие *Гебена* было причиной того, что русский командующий не хотел раздроблять своих сил, опасаясь, что более слабые могут пасть жертвой боевой мощи *Гебена*. Выход русских эскадренных миноносцев в ночную атаку был произведен неудовлетворительно и не соответствовал тем требованиям, к которым привык в этом отношении германский флот. Поэтому никаких затруднений не представляло уклонение от этой атаки, и надо сожалеть, что 10,5-*см* орудия крейсера *Бреслау* являлись недостаточно мощными, чтобы вывести из строя подбитый эскадренный миноносец.

[1] Незначительные повреждения получил эскадренный миноносец *Пронзительный*, без потерь в личном составе.— *Прим. перев.*



Тотчас же по возвращении *Гебена* начались работы по укреплению переднего кессона; 7 апреля начался ремонт второй пробоины. 1 мая и с этим ремонтом было покончено. Весь ремонт в целом продлился 4 месяца. 15 апреля русский флот появился перед Зунгулдаком и Эрегли и обстрелял оба пункта, не причинив особых повреждений. Невозможно было воспрепятствовать неожиданным крейсерствам русских сил: расстояние от Севастополя до Эрегли равняется расстоянию от Константинополя до Эрегли; нечего было и думать отрезать неприятеля. Для заграждения рейдов минами нехватало последних. С турецкого побережья Черного моря в Константинополь неоднократно доставлялись на морских шлюпках выброшенные или вытраленные русские мины; мины эти очищались и приводились в порядок, что указывало на рост интереса и познаний в отношении военноморского дела турецких портовых учреждений. 25 апреля русский флот появился перед Босфором и открыл с большой дистанции огонь по укреплениям. Обстрел длился около часа, но нельзя было отметить ни малейшего результата. Форты из-за большой дистанции не могли отвечать. Германо-турецкий флот находился в готовности выступить при мало-мальски успешной попытке прорыва.

К этому же периоду относится операция небольшого миноносца *Тимур-Хиссар (Timur-Hissar)* в Эгейском море.

Командование флотом и флотилией эскадренных миноносцев давно обсуждало вопрос, нельзя ли атаками мелких — даже самых мелких — кораблей из Дарданелл наносить ущерб неприятелю; стремления командования дарданельскими укреплениями носили противоположный характер: оно выше всего ставило сохранение в тайне проходов через минные заграждения.

Однако все же решено было незаметно выслать из Дарданелл миноносец для атаки англо-французских блокирующих сил. Ввиду тесноты проходов в минных полях и навигационных трудностей прохождения через них на сильном течении для этой попытки не подходил ни один из эскадренных миноносцев типа *Муавенет* или *Ташос*. Приходилось остановиться на каком-нибудь небольшом старом миноносце, незначительная мореходность и слабое вооружение которого окупали бы этот риск. Командир флотилии назначил для этой цели миноносец *Тимур-Хиссар*. Этот миноносец, построенный в 1908 г. на заводе «Канэ», имел водоизмещение всего в 97 *т* при длине в 38 *м*, ширине в 4,4 *м* и осадке в 1,5 *м;* мощность его машины достигала 1 900 *HP*, запас угля равнялся 25 *т;* скорость хода при благоприятных условиях — 19 узлов; вооружение состояло из двух 45-*см* торпедных аппаратов (1 — двухтрубный) и двух 3,7-*см* орудий; прожекторов не имелось; в дополнение к турецкому личному составу (1 офицер, 4 инженера-механика, 5 чел.

строевой команды и 6 — машинной) на миноносец были командированы 6 германских торпедистов и 2 германских офицера, в том числе командир кап.-лейт. Фиркс.

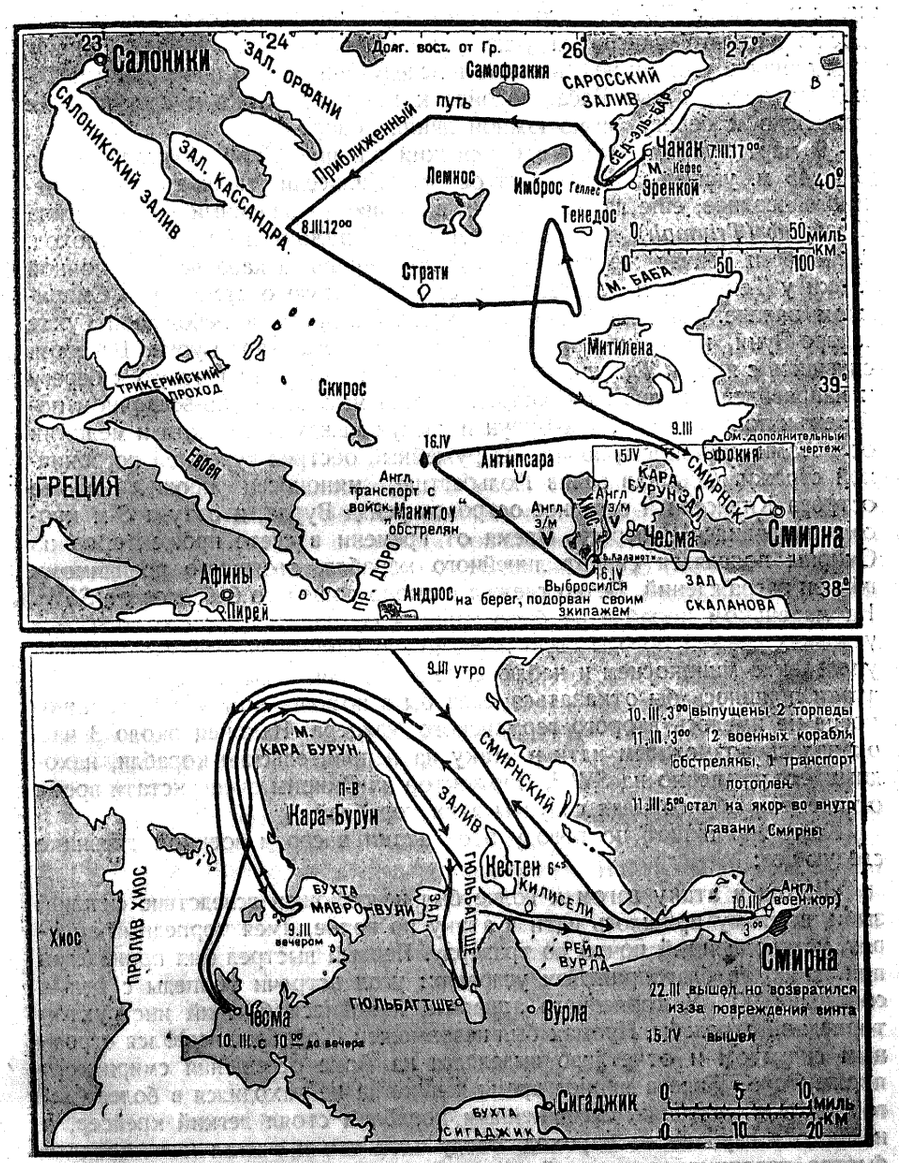
*Тимур-Хиссар* вышел в направлении Чанака 25 февраля 1915 г. На следующий день в Чанаке командир миноносца вступил в переговоры с комендантом крепости и не без затруднений получил согласие на выход в море. 27 февраля в 17 ч. 30 м. миноносец вышел в море. При проходе мыса Кефес (на азиатском берегу) миноносец окликнули турецкие солдаты, махавшие ему платками; шум постепенно возрастал при виде того, что миноносец никак не реагирует на оклики; солдаты трубили в горны, свистели; одним словом было очевидно, что с берега хотят сделать миноносцу важное сообщение. Последний застопорил машины, после чего турецкий командир, служивший переводчиком, сообщил, что 2 неприятельских эскадренных миноносца находятся у местечка Эренкой и что комендант крепости приказывает миноносцу повернуть назад. Это сообщение не соответствовало действительности, как это выяснилось по возвращении в Чанак, но в эту ночь выход был уже невозможен. Однако об этой задержке не приходилось особенно сожалеть, имея в виду светлые лунные ночи при убывающем месяце. Командир использовал последовательно несколько суток для ночных наблюдений с берега у форта Орхание (на азиатском побережьи) за дозорной службой неприятеля.

7 марта в 17 час. *Тимур-Хиссар* вторично вышел из Чанака (черт. 3). До наступления темноты миноносец обождал у мыса Кефес и, пройдя свои минные заграждения, направился к европейскому берегу; подойдя к последнему, миноносец проследовал далее вплотную к берегу, прорвался у Седд-Эль-Бара и мыса Хеллес незамеченным мимо 6 эскадренных миноносцев и 1 легкого крейсера и затем повернул к северу.

Приходилось считаться с возможностью присутствия морских сил неприятеля к югу от о-ва Имброс, где они могли стоять на якоре по возвращении с обстрела; поэтому было решено избежать чрезмерной близости этого острова. Описывая дугу вокруг острова, миноносец настолько близко подошел к большому кораблю, стоявшему за передовой линией дозора, что был замечен последним, тем более, что ночь была светлая. Корабль сделал опознательные и, не получив ответа, начал преследование. Миноносцу все же удалось уйти, пройдя северовосточнее Имброса. Со стороны Саросского залива последовал новый запрос опознательных; ничего не оставалось, как идти полным ходом на *W*. Атаковать неприятеля до восхода луны было уже невозможно; приходилось также принимать в расчет, что неприятельские легкие силы днем произведут обход побережья островов Самофракии, Лемноса и Страти. Поэтому было решено следующий день провести под берегом у выхода из залива Кассандра.

8 марта, в полдень, *Тимур-Хиссар* лег на курс по направлению к южному мысу острова Страти, а затем — на мыс Баба (севернее о-ва Митилена), рассчитывая, что столь далеко к югу вряд ли можно было встретить неприятельский дозор. Вечер был звездный и видимость довольно хорошая. Однако когда миноносец направился к гористому берегу у мыса Баба, чтобы далее следовать под его защитой, его заметил






Черт. 3. Операции турецкого миноносца *Тимур-Хиссар* с 7 марта по 16 апреля 1915 г.

неприятельский дозор, находившийся вплотную к мысу Баба. *Тимур-Хиссар* немедленно повернул на *S* и попытался скрыться от преследования, что ему не удалось: напротив, неприятельские корабли, повидимому легкий крейсер и 2 эскадренных миноносца, приближались. Ввиду хорошей видимости командир считал, что постепенный переход на *N*-й

курс и атака с *SW* (т. е. со стороны моря) неприятельских сил у Тенедоса не имеют шансов на успех. Он решил поэтому итти в Смирну, там принять уголь и нефть и уже на следующий вечер прорваться к Тенедосу, обогнув мыс Баба, подойдя к нему с востока и следуя далее вплотную к берегу, мимо южной линии дозора.

9 марта утром, выйдя в Смирнский залив, *Тимур-Хиссар* около 6 ч. 45 м. увидел к востоку от острова Килисели рыбачье судно, а немного позднее, еще глубже за ним в заливе — линейный корабль типа *Трайумф (Triumph)*, легкий крейсер типа *Уэймоут* и большой пароход. Миноносец сейчас же повернул; было решено отказаться от ночной атаки у Тенедоса и использовать благоприятную обстановку в Смирнском заливе. На день миноносец встал на якорь в небольшой бухте Мавро-Вуни, на южном побережьи полуострова Кара-Бурун. Вечером, снявшись с якоря, *Тимур-Хиссар* обошел Кара-Бурун вплотную к берегу и направился в залив Гюльбагтше. Огибая мыс на северо-восточном побережьи полуострова Кара-Бурун и следуя между материком и мелкими островами, миноносец попал под ружейный обстрел турецкой пограничной стражи. Обыскав залив Гюльбагтше, миноносец прошел южнее острова Килисели и севернее островов рейда Вурла, и оттуда *S*-м курсом направился к берегу. Время от времени в свете прожекторов из Смирны появлялся силуэт линейного корабля, стоявшего повидимому вблизи заграждений. Ветер свежел и скоро дошел до 6 баллов от *SSW*. На маленьком корабле не было защиты от заливавших его волн, и в условиях свежей погоды было невозможно одному человеку совмещать управление миноносцем и наблюдение за неприятелем и его поиски. От атаки пришлось бы отказаться, если бы в помощь командиру на миноносце не имелось второго германского офицера. Наконец около 3 час. оказалось возможным идти в атаку на неприятельские корабли, находившиеся примерно на *SW* [1]. Прожектор из Смирны очень кстати время от времени обрисовывал силуэты этих кораблей.

Командир пишет по поводу этой атаки в своем военном дневнике следующее:

«Выход в атаку лагом к волне был невозможен вследствие сильной зыби, поэтому пришлось идти в атаку по волне, имея торпедный аппарат, установленный почти по траверзу. Первый выстрел был произведен при наиболее благоприятных условиях: угол встречи торпеды с целью составлял 90°. У торпедного аппарата находился бывший инструктор торпедной стрельбы. Промах был невозможен. Корабль рисовался огромным силуэтом и отчетливо выделялся на фоне освещения смирнского прожектора. Даже в мирное время я никогда не находился в более благоприятных условиях. За линейным кораблем стоял легкий крейсер, а немного в глубине — пароход. Ввиду того что я считал невозможным быстро повернуть торпедный аппарат на другой борт для выстрела по крейсеру, я уклонился слегка влево, чтобы по крайней мере иметь возможность атаковать транспорт, который стоял по отношению к этим другим кораблям уступом на 2 румба вправо. Но благодаря исключительной работе торпедистов удалось против ожидания повернуть аппарат для выстрела. Торпеда была выпущена с дистанции в 300 *м* (1,6 каб.),

[1] Повидимому следует не *SW*, а *SO* или *Ost*; см. черт. 3.—*Прим. перев.*



но попав в воду, торпеда уклонилась влево. Обе торпеды не были замечены с неприятельских кораблей». Несколько дней спустя обе торпеды были прибиты к берегу и подобраны турками.

После этой к сожалению бесплодной атаки положение миноносца стало довольно сложным. Погода еще ухудшилась. Правда после атаки идти приходилось почти по волне, так что можно было бы не убавлять хода, но тем труднее было править. Тем не менее удалось уйти от преследования крейсера, который лишь после выстрела открыл свой прожектор. Запас угля и нефти шел к концу. Заход в Смирну был невозможен: пришлось бы идти против волны, и расположение минных заграждений было неизвестно. Командир решил поэтому поискать спокойного якорного места и раздобыть топливо. Ближайшим портом являлся Чесма, которого благополучно достигли 10 марта в 10 час. Здесь миноносец был радушно встречен. Местное начальство получило указание из Смирны в случае захода миноносца оказать ему необходимую помощь. Уголь был истрачен до последней тонны, нефть пришла к концу. С лихорадочной поспешностью на корабль доставлялись уголь, нефть и провиант. Уголь, содержавший большую примесь сланца, был почти что непригоден для миноносца, нефть оказалась оливковым маслом. Но личный состав примирился бы и с худшим топливом, настолько велико было разочарование в упущенном успехе. Население было очень предупредительно в отношении команды. Дары сыпались в изобилии — мешки изюма, апельсины, яйца, вино и т. п. Считаясь с возможностью преследования со стороны неприятеля, местное начальство организовало наблюдательные посты. Впервые выполняя подобную службу, часовые видели в каждом проходящем судне — военный корабль и больше нарушали спокойствие, чем способствовали ему.

Вечером *Тимур-Хиссар* снова вышел в море, готовясь к атаке последней торпедой. Ветер от *S* дул с силою 5—6 баллов. Ночь была совершенно черная, и плавание вплотную к берегу между островами — почти невозможно; проход удался только потому, что тот же путь уже раз был пройден вечером при лучшей видимости. Найти неприятеля было гораздо труднее, чем накануне вечером; прожектор из Смирны включался гораздо реже. В конце концов в направлении приближенно на *S* были усмотрены крейсер и пароход, который согласно сведениям, полученным в Чесме, являлся авиатранспортом. После полуночи ветер немного стих. Когда около 2 ч. 45 м. миноносец пошел в атаку на крейсер, то в 50 *м* справа был неожиданно усмотрен сторожевой корабль, стоявший носом к берегу; еще правее показался второй сторожевой корабль. Очень осторожно миноносец повернул влево под носом стоявшего рядом корабля, но вследствие этого поворота атака на крейсер не удалась.

Приходилось избрать целью пароход; авиатранспорт являлся все же неплохим об'ектом для атаки. Торпеда была выпущена с дистанции в 300 *м*. На авиатранспорте за его фок-мачтой был замечен небольшой взрыв. Но на английских кораблях ничто не шелохнулось, так что для отхода миноносцу не пришлось даже увеличивать хода. Только на полпути к Смирне миноносец был вызван с неприятельских кораблей клотиком. Прорыв под самым берегом удался, и 11 марта в 5 час. миноносец вошел во внутреннюю гавань Смирны. Благодаря самоотвер-

женной ночной работе германских кочегаров миноносец шел без дыма, несмотря на отвратительное качество угля.

В Смирне миноносец снова явился центром внимания, и дары снова сыпались в изобилии и собирались целыми кучами на маленьком корабле. Появление миноносца избавило город от большого бедствия. Английские корабли уже на следующее утро прекратили обстрел укреплений и в полдень 11 марта окончательно исчезли. Поврежденный пароход был уведен с сильным креном. Население, страдавшее от постоянных обстрелов, вздохнуло спокойнее, магазины открылись, и каждый занялся своим делом. Подданные враждебных государств, которые свободно разгуливали по Смирне, и греки, которые не были доброжелательны к туркам, распускали слухи, что миноносец пришел не с моря, а был где-то спрятан и теперь извлечен напоказ. Командир и личный состав не спорили с этим мнением; они спокойно предоставляли разрастаться убеждению, что если в Эгейском море вообще и были выпущены торпеды, то не с маленького, невзрачного миноносца, а конечно с подводной лодки.

Миноносец получил по железной дороге из Константинополя торпеды и нефть и подготовился ко второй операции. 22 марта *Тимур-Хиссар* вышел из Смирны. Во время плавания выяснилось, что принятый уголь совершенно непригоден, и операцию пришлось прервать. На обратном пути миноносец слегка задел за грунт и повредил винт, так что в Смирне ему пришлось стать в док. Взамен плохого угля *Тимур-Хиссар* получил в Смирне 50 *т* английского. Выход в море откладывался до середины апреля.

15 апреля вечером *Тимур-Хиссар* вышел из Смирны и, направляясь севернее Хиоса, незамеченный неприятелем, вышел в открытое море. 16 апреля около 9 час., находясь в 15 милях на *SO* от острова Скироса, миноносец усмотрел 2 корабля, шедшие с юга курсом *N*. Один из них оказался большим пароходом с одной трубой и 4 мачтами; другой имел вид военного корабля с 2 трубами и 2 мачтами. Вскоре на пароходе был замечен английский торговый флаг. *Тимур-Хиссар* поднял сигнал: «застопорить машины», одновременно показав турецкий флаг. Пароход тотчас же выполнил приказание, а миноносец застопорил машины и удерживался в расстоянии около 4 *гм* (2,2 каб.) на левом траверзе парохода. На втором корабле развевался английский военный флаг. Остановленный пароход имел обозначение *B-12* и на нем находились сухопутные войска. Командир передал по-английски в рупор армейским и морским офицерам, находившимся на мостике, приказание в течение 10 минут покинуть пароход, повторив это приказание несколько раз. Однако англичане его не выполнили.

Маленький миноносец находился в довольно критическом положении. За это время он сблизился с пароходами на расстояние меньшее, чем 60 *м* (0,3 каб.); многочисленная команда парохода каждую секунду могла открыть уничтожающий ружейный огонь по миноносцу. Кроме того второй корабль приближался полным ходом, и в северной части горизонта в направлении Лемноса появилось несколько подозрительных дымов. Дольше медлить было нельзя. Командир сделал поворот и с дистанции в 350 *м* приказал выпустить по пароходу поочередно обе торпеды. Корабль под военным флагом, повидимому вспомогательный крей-



сер, удалялся в направлении дымов, появившихся на севере. Результатов попадания торпед не было замечено: не было ни взрыва, ни какого-либо повреждения. Тем не менее на корабле вспыхнула паника. Бо́льшая часть солдат спешно покинула неподвижно стоявший пароход: одни — на переполненных спасательных шлюпках, другие — с помощью спасательных приспособлений. Даже через значительный промежуток времени после выстрела с миноносца можно было видеть, как люди бросают за борт плавучие предметы и сами бросаются вслед за ними или спускаются по шлюпочным талям. Все это создавало впечатление, что одна из торпед попала, не причинив однако больших повреждений.

Согласно официальным сообщениям английского адмиралтейства это был транспорт *Маниту (Manitou);* при атаке утонуло 100 английских солдат. Пароход не был поврежден. Надо предполагать, что английский конвоирующий корабль был невооружен, иначе его поведение по отношению к миноносцу совершенно необ'яснимо, как необ'яснимо и то, что он предоставил беззащитный транспорт своей судьбе. Во всяком случае успех миноносца был неполным не по вине английского спутника. Постепенно можно было определить, что замеченные на севере дымы принадлежали приближавшимся военным кораблям, вероятно крейсерам и эскадренным миноносцам.

Несомненно миноносцу *Тимур-Хиссар* давно было пора повернуть в обратный путь. Командир вполне сознавал, что любой корабль был сильнее маленького миноносца, тем более что и скорость его хода была невелика. В течение часа он мог развивать 18,5 узлов, а потом еще в течение нескольких часов 15 узлов. Командир однако считал, что для миноносца имеется еще возможность утопить пароход. Ввиду того что *Тимур-Хиссар* не имел исправных орудий, а из-за большого количества солдат на пароходе он не мог послать на него подрывную партию, ничего другого не оставалось, как выпустить в него последнюю имевшуюся торпеду. Торпеда не входила в снабжение миноносца и была взята на всякий случай. Работа по ее изготовлению к выстрелу при ограниченности помещения и отсутствии необходимых приспособлений отняла много времени. Наконец около 10 ч. 45 м. с дистанции 400 *м* торпеда была выпущена по пароходу; но и на этот раз не было никаких видимых или слышимых результатов. Напротив на пароходе заработали машины.

Головной из двух неприятельских преследователей, повидимому эскадренный миноносец, сблизился на 2-3 мили. *Тимур-Хиссар* лег на курс *SO* и полным ходом направился к турецким берегам. Первоначально расстояние между ним и неприятелем уменьшалось очень медленно. Около 15 час. *Тимур-Хиссар* обогнул южную оконечность о-ва Хиос; головной из преследующих кораблей сблизился на 30—40 *гм* (17—22 каб.). Миноносец надеялся проскочить через узкость между материком и о-вом Хиос, расположенную южнее Чесмы, прежде чем блокадные силы, устремившиеся повидимому из Смирны, преградят ему путь. Командир приказал приготовить все к уничтожению миноносца у турецких берегов и к высадке личного состава со всем имевшимся оружием на берег. Для облегчения корабля все лишние материалы, уголь, нефтяные баки и другие тяжелые предметы были брошены за борт.

В этот критический момент машина, которая уже неоднократно отказывалась служить, сдала совсем. Миноносец мог итти только 12-узловым ходом. В это время в узкости между турецким берегом и Хиосом показался еще эскадренный миноносец, шедший полным ходом; оба преследующие корабля тем временем обогнули южный мыс острова, и головной находился уже только в 20 *гм* ((11 каб.) от миноносца. Прорваться к турецкому берегу было уже невозможно. Желая использовать последнюю возможность, командир решил остаться в нейтральной зоне у Хиоса. Чтобы у неприятеля не возникло никаких сомнений относительно нахождения миноносца за нейтральной границей, командир намеревался стать на якорь, как можно ближе к берегу в бухте южнее бухты Каламати, и до наступления темноты привести миноносец в порядок. В тот момент, когда *Тимур-Хиссар* с рулем, положенным влево, повернул к берегу, ближайший эскадренный миноносец тоже начал поворачивать, собираясь открыть огонь. Было очевидно, что он не собирается церемониться с нейтральностью греческих территориальных вод. Ничего другого не оставалось, как уничтожить совершенно беззащитный миноносец и высадить личный состав на нейтральный берег. Оба орудия были выброшены за борт, корабль приткнулся к берегу, машинное отделение — взорвано. Команда получила приказание покинуть миноносец, турки — в первую очередь. Все проходило в полном порядке под огнем неприятеля. Последний продолжал обстрел, когда миноносец давно уже был на мели, поэтому некоторые снаряды попали на пляж греческого острова и на находящийся за ним откос. Несмотря на очень незначительную дистанцию, миноносец, представлявший собою неподвижную цель, попаданий не получил. Убедившись, что команда покинула миноносец, эскадренный миноносец удалился, но вскоре вернулся снова в сопровождении двух других кораблей. С севера приближался легкий крейсер. Офицеры и команда неприятельского эскадренного миноносца вошли на борт *Тимур-Хиссара,* выгрузили с него из кормового помещения все находившееся здесь личное офицерское имущество и вывезли его на своих шлюпках. Затем неприятель подорвал корму миноносца. Экипаж миноносца, состоявший из 34 чел., был гостеприимно принят греческим населением и интернирован греческим правительством.

Редко в военное время миноносцу бывает суждено столько раз занимать благоприятное для атаки положение, редко вину в неудаче в столь значительной степени можно отнести к недостаткам материальной части.

# IV. Борьба за Дарданеллы

Глава 12

## Начало борьбы за Дарданеллы. Участие морских сил. Потопление английской подводной лодки *АЕ-2* миноносцем *Султан-Хиссар*[1]

**Английский и французский десант на Галлипольском полуострове. Гибель подводной лодки *Е-15*. Неприятельские подводные лодки в Мраморном море. Меры противодействия. Стрельба турецких линейных кораблей по невидимой с них цели. Опасность для кораблей со стороны подводных лодок. *Султан-Хиссар* потопил подводную лодку *АЕ-2*. Образование пулеметного отряда, укомплектованного морским личным составом. Участие в боях южной группы. Отряд вновь сформирован. Августовское наступление.**

В апреле 1915 г. неприятель стянул к Дарданеллам значительные морские силы, и его корабли оживленно обстреливали укрепления и гаубичные батареи. Все указывало на решимость англичан и французов принять чрезвычайные меры, чтобы добиться открытия проливов. Проливы являлись той коммуникацией, с помощью которой можно было снабжать союзную Россию боевыми запасами и получать от нее необходимый хлеб. Падение Дарданелл означало бы поражение Турции, а в дальнейшем — Германии и Австрии. Балканские государства, — Болгария, на присоединение которой к Турции можно было рассчитывать, и ненадежная Румыния — вероятно тотчас же перешли бы в лагерь противников. Было необходимо всеми средствами укрепить оборону и сделать все, чтобы воспрепятствовать прорыву неприятеля; проведение этого в жизнь явилось невероятно трудным для турецкого командования. 25 апреля англичане и французы высадили на южном мысу полуострова Галлиполи у Сед-эль-Бара, на азиатском берегу у Кум-Кале и в Сарос-ском проливе у Габа-Тепе большое количество лучших войск (карта 14). Высадка обеспечивалась военными кораблями всех классов, от миноносцев до новейших дредноутов. Все современные вспомогательные средства в неограниченном количестве находились в распоряжении неприятеля; доставка с родины производилась морским путем с полной безопасностью. Боевые припасы имелись в неограниченном количестве. Все

[1] Английская версия операций у Дарданелл изложена в книге Ю. Корбетта, Операции английского флота в мировую войну, том II (перевод М. Л. Бертенсона, изд. УВМС РККА, 1928 г.).—*Ред.*

средства, необходимые для ведения войны, как-то: колючая проволока, мешки для песка, гофрированное железо, доставлялись непрерывно. К этому надо прибавить безукоризненное снабжение солдат одеждой и оружием, отличное питание, к которому привыкли англичане, прекрасное госпитальное снаряжение. Совсем иначе обстояло дело на стороне турок. Мало оружия, постоянный, внушающий опасение, недохват боевого запаса, отсутствие вспомогательных средств для современных военных действий, простое, а часто и скудное питание, бедное снаряжение личного состава. Острее всего стоял вопрос с транспортом. Между Константинополем и Галлиполи не существовало железнодорожного сообщения; дорог, пригодных для сухопутного транспорта, тоже не имелось. Для торговли и обеспечения мелких прибрежных населенных пунктов спокон-веков служил морской путь через Мраморное море; постройка дорог, не говоря уже о железных дорогах, не могла бы окупиться. И теперь, во время мощной борьбы на Галлиполи, все приходилось доставлять морским путем. Но самым угрожающим являлся недостаток военного снабжения всех родов в Константинополе и в Турции вообще. Питание боевыми припасами представляло серьезнейший вопрос. При почти полном отсутствии промышленности представлялось невозможным перевести наличные заводы на военное производство. Производительность немногих заводов, изготовлявших боевые припасы, была поднята на возможно высокую ступень благодаря трудам германских специалистов. Борьба за проливы ставила перед флотом разносторонние задачи и требования. Турецкая армия нуждалась в поддержке отдельными частями флота; кроме того на флот падала дозорная служба в Дарданеллах, обеспечение важных военных перевозок в Мраморном море, борьба с проникшими туда неприятельскими подводными лодками, использование собственных подводных лодок.

В то же время господство на Черном море не должно было достаться русским без боя; прежде всего нужно было обеспечить здесь доставку угля. Нехватка в угле повлекла бы за собой остановку морского транспорта и прекращение изготовления боевых припасов, а значит и конец борьбы за Дарданеллы.

Одновременно с подготовительными действиями для высадки на Галлиполи неприятельские подводные лодки старались проникнуть в Дарданеллы и, преодолев минные заграждения, препятствовать судоходству в Мраморном море, а по возможности и вовсе прекратить последнее. 17 апреля английская подводная лодка *Е-15* проникла в пролив, но вследствие ошибки в счислении всплыла у мыса Кефес, где и была потоплена турецкими батареями. Предварительные попытки германских корабельных инженеров по под'ему подводной лодки не увенчались успехом, ввиду того что в ночь на 21 апреля другой английской подводной лодке удалось выпустить в *Е-15* торпеду и окончательно уничтожить ее. С погибшей лодки немцы сняли лишь головную и хвостовую части одной торпеды.

19 апреля в Дарданеллах снова была обнаружена и обстреляна неприятельская подводная лодка. Обратный выход этой лодки не был замечен, ввиду чего приходилось считаться с возможностью ее прорыва. Однако лишь 25 апреля, в день неприятельского десанта в Галлиполи, линейный корабль *Торгут* донес о проходе подводной лодки в узкости



Нагара, а 27 апреля линейный корабль *Хайреддин Барбаросса* был ею безуспешно атакован. В тот же день *Торгут* сообщил, что он трижды был атакован английской подводной лодкой. Морское командование получило следующую телеграмму из Дарданелл: «Прорвавшиеся подводные лодки угрожают транспортам и вместе с тем операциям; держатся в Дарданеллах; наблюдение и борьба возможны только миноносцами; настоятельно просим о присылке миноносцев. Узедом».

Ответ гласил: «Все действующие миноносцы с командующим флотилией немедленно идут в Галлиполи. Сушон».

В тот же день после полудня командующий флотилией вышел в Дарданеллы на эскадренном миноносце *Гайрет* в сопровождении 5 небольших миноносцев и минного крейсера *Пейк*. Считаясь с многочисленными задачами, возложенными на флотилию, был выработан план, по мере возможности регулирующий распределение миноносцев для выполнения различных заданий. Независимо от участия в операциях на Черном море деятельность флотилии охватывала следующие области: охота за неприятельскими подводными лодками на Мраморном море, усиление дозорной службы в Дарданеллах, конвоирование транспортов и охранение линейных кораблей во время походов в Дарданеллы и обратно и во время нахождения их на позициях для обстрела берега. Для выполнения этих заданий в распоряжении имелись минный крейсер *Пейк*, 8 больших и 9 малых миноносцев. В самой флотилии роли были распределены следующим образом: эскадренные миноносцы типа «Шихау» имели задачею обеспечивать переход транспортов из Константинополя до города Галлиполи; большие эскадренные миноносцы, построенные во Франции, — обеспечивать дальнейший путь до места назначения; остальные малые миноносцы должны были быть использованы для усиления дозорной службы у Нагары и у внутреннего входа. Во время своего пребывания в Дарданеллах они были подчинены генерал-губернатору проливов. После выпадения порта Галлиполи в качестве промежуточной базы, все эскадренные миноносцы получили одно и то же задание: при следовании обратно в Константинополь и при отсутствии необходимости сопровождать транспорты с ранеными или пароходы без груза эскадренные миноносцы были обязаны обыскивать все бухточки азиатского и европейского побережий Мраморного моря. На острове Паша-Лиман в Мраморном море была организована база противолодочного сторожевого отряда. Этот отряд состоял из нескольких эскадренных миноносцев, — число которых колебалось в зависимости от задач, — и 3 вооруженных пароходов, принадлежавших табачному тресту. Эти корабли находились в полной готовности в ближайшем соседстве от района, которому грозила опасность, чтобы в соответствии с получаемыми донесениями начать преследование неприятеля. Позднее опорный пункт попеременно переносился в Палатию на острове Мармора, Гайдар-Пашу и снова на остров Паша-Лиман, смотря по тому, какому району деятельность неприятеля более угрожала. Рука об руку с этим противолодочным отрядом продолжала свою работу служба наблюдения и связи, необходимость которой выяснилась тотчас же, но которая налаживалась только постепенно. В мае на островах и на побережьи Мраморного моря были организованы наблюдательные пункты. Донесения о деятельности и курсах противника передавались по телефону или теле-

графу в Константинополь или оптическими сигналами стоявшим поблизости сторожевым кораблям. Громадное протяжение береговой черты не давало возможности использовать для службы наблюдения и связи исключительно моряков; пришлось привлечь для этой службы около 1.000 турецких жандармов и солдат. Основное ядро личного состава службы наблюдения и связи составляли 4 турецких морских офицера и 15 матросов, работавших на островах Мраморного моря под командой турецкого лейтенанта, который в свою очередь находился в тесной связи с командиром противолодочного сторожевого отряда. При получении донесений о появлении подводной лодки радио передавалась дальше на все корабли, и свободные от конвойной службы эскадренные миноносцы отправлялись в указанный район. Часто эти сведения возбуждали напрасные надежды. Неопытный личный состав постов принимал подводные лодки, беспечно крейсерующие невдалеке от берега, за поврежденные и неспособные погружаться. В дальнейшем ходе событий много недоразумений происходило вследствие трудности для неморяков отличать германские подводные лодки, действовавшие в Мраморном море, от неприятельских, поднимавших турецкие флаги. Розданные морским командованием изображения и описания германских подводных лодок с их отличиями мало помогали делу. Ясность и достоверность получавшихся донесений часто страдали под влиянием богатой фантазии детей Востока. К этому прибавлялось еще запаздывание донесений, так что флоту было очень трудно с успехом использовать для противодействия противнику свои скудные и чрезмерно перегруженные силы.

Конвойная служба флотилии также неоднократно терпела затруднения. Отправляемые на фронт войска, в особенности прибывшие из Малой Азии к конечному пункту анатолийской железной дороги Гайдар-Паша, а также оружие и с'естные припасы под давлением требований 5-й армии грузились на транспорты и отправлялись по мере готовности последних, не считаясь с наличием достаточного числа конвойных кораблей. Выполнение простой и ясной инструкции — образовывать из пароходов конвои с достаточным прикрытием, не гоняясь за немедленной отправкой, — оказывалось невозможным, принимая во внимание отсутствие укрытия и обороны в пунктах выгрузки и недостаточность их разгрузочных средств. Всякое скопление транспортов вблизи фронта влекло за собой их обстрел, стрельбу по невидимой с кораблей цели со стороны неприятеля и атаки со стороны неприятельских подводных лодок.

В первые месяцы почти ежедневно в Мраморное море по направлению к Дарданеллам выходили один или несколько пароходов или буксиров с баржами, причем естественным следствием спешной погрузки была невозможность во-время дать знать флоту о количестве и сорте грузов, отправляемых на транспортах. Случалось, что пароходы отправлялись на свой риск, без всякой защиты от подводных лодок. Отправка обычно запаздывала, и эскадренные миноносцы напрасно тратили уголь. Между 26 и 29 апреля одна турецкая дивизия была перевезена на фронт под конвоем эскадренных миноносцев *Муавенет, Ядигар* и *Гайрет* и успешно обеспечена от атак подводных лодок. В последующие недели число конвоирующих кораблей было понижено вследствие дру-



гого назначения эскадренных миноносцев; так например 5 мая один только минный крейсер *Пейк* сопровождал 3 больших парохода, а 12 мая — 4. Скорость хода транспортов обычно не превышала 6—7 узлов; трудности сигнальной службы и передачи приказаний при неопытности личного состава были велики; правила уклонения торговых судов от атак подводных лодок почти никогда не соблюдались из-за возникавшей паники. Все это показывает убожество имевшей место организации морских перевозок. Сухопутное начальство выказывало крайнюю бестолковость в этом вопросе, пред'являя преувеличенные требования и нарушая необходимую согласованность в работе.

Как уже упоминалось выше, материальная часть флотилии эскадренных миноносцев находилась в довольно скверном состоянии. Однако благодаря неутомимой энергии старшего инженер-механика флотилии в момент пред'явления таких высоких требований к эскадренным миноносцам последние почти в полном составе были всегда готовы к использованию. Но со временем большая нагрузка старых котлов и машин приводила к постоянным повреждениям, ввиду чего степень готовности эскадренных миноносцев не оставалась постоянной. Поэтому при разнородности возлагавшихся на флотилию задач часто бывало невозможным выполнить все требования. Положение затруднялось еще тем, что наиболее боеспособные эскадренные миноносцы типа «Шихау» имели только ограниченный район действия, район же операций находился в 100 милях от их базы (Стения на Босфоре); поэтому эти эскадренные миноносцы могли находиться в море не дольше нескольких дней, а затем должны были возвращаться в Босфор за пополнением топлива. Запасы топлива, имевшиеся в Дарданеллах, с трудом покрывали потребность местных предприятий и кораблей. Организация угольных складов в районе операций, что имело бы огромное значение для ведения войны, являлась невозможной из-за общего недостатка угля, позволявшего накапливать запасы его лишь в одном центральном складе для всего флота. В вопросе борьбы с подводными лодками первоочередную важность имело артиллерийское вооружение миноносцев. Большие эскадренные миноносцы имели орудия достаточного калибра, зато малые миноносцы в отношении дальнобойности и действительности огня артиллерии значительно уступали подводным лодкам. Турецкие комендоры еще не доросли до требований, пред'являвшихся противолодочной борьбой, при которой необходима быстрая пристрелка по малой цели, видимой обычно лишь на короткий промежуток времени. Волнение и беспокойство при появлении мало известного и обычно переоцененного в отношении его действительности противника еще более снижали достижения. Снабдить все миноносцы германскими комендорами было невозможным; впрочем последние тоже не были знакомы с противолодочной борьбой. От планового обучения комендоров приходилось отказываться из-за недостатка угля и множества боевых заданий. Противолодочных бомб еще не существовало.

Описанные в предыдущей главе мероприятия для стрельбы линейных кораблей по невидимой с них цели были только что проведены в жизнь, как последовал десант англичан в Габа-Тепе. Линейный корабль *Торгут-Рейс* находился 24 апреля в Дарданеллах и имел возможность открыть огонь по 2 легким крейсерам, которые взяли под об-

стрел турецкие пехотные позиции у Габа-Тепе. К сожалению телефонная связь оказалась прерванной, а связь гелиографом отнимала так много времени и была так сложна, что видимых результатов не было достигнуто.

25 апреля было получено донесение об открытии противником сильного огня из тяжелых орудий по той же позиции, что и накануне. *Торгут*, который провел ночь в Килии, тотчас же снялся с якоря, чтобы занять свою позицию у Шамкалесси. Пока он был занят переменой места, сторожевые корабли в Чанаке и внутренние форты открыли оживленный огонь по неприятельской подводной лодке, а вслед за этим вплотную у борта *Торгута* был обнаружен след торпеды. Таким образом проникновение лодки было с несомненностью установлено. *Торгут* обеспечил себя на своем якорном месте пришвартованием к своему борту специального «защитного» парохода (Schutzdampfer).

С наблюдательного пункта открывалось необычайное зрелище. Около 30 транспортов, 12 больших военных кораблей, несколько крейсеров и эскадренных миноносцев стояли вплотную к побережью; бесчисленные шлюпки шли с войсками от кораблей в направлении Ари-Бурну для высадки десанта. Корабли стреляли из всех орудий. В долинах и на высотах были видны непрерывные разрывы снарядов, непрекращающийся грохот орудий оглашал всю местность.

Миноносец, подходивший к борту *Торгута*, порвал телефонный кабель, ввиду чего, к сожалению, приходилось поддерживать связь с наблюдательным пунктом помощью гелиографа. Тем не менее всплески 28-*см* снарядов *Торгута* вскоре стали ложиться очень близко к тесно сосредоточенному неприятельскому флоту. Старший артиллерист крейсера *Бреслау*, находившийся на береговом наблюдательном пункте, сообщает по этому поводу: «Следующий выстрел дал попадание в английский линейный корабль *Трайумф;* я еще немного изменил направление, чтобы достичь попаданий в самую гущу кораблей. Следующий залп лег хорошо, я передал, чтобы развили наибольшую скорострельность, на которую только способны старые орудия *Торгута;* сразу же достигаем четырех попаданий в транспорты и линейные корабли. Тем временем в 100 *м* от нас — попадание в берег. Повидимому метят в нас, но пока еще неопасно. Вслед затем недолет в 50 *м*. Я приказываю моей команде, в случае, если противник пристреляется, отойти за находящийся позади нас откос. В это время — третий недолет в 10 м. Все бросаются на землю и ждут, чтобы осколки перелетели через них, а затем бегом спускаются с откоса. Залп с *Торгута* находится еще в пути, необходимо отметить его падение. Я выбегаю вперед вместе с артиллерийским унтерофицером. Прямо перед нами, меньше чем в 5 *м*, разрывается снаряд. Но нам удается усмотреть результаты залпа *Торгута*. Он пристрелялся. Теперь можно управлять стрельбой из укрытого оврага».

Попытки снова войти в связь с *Торгутом* не смогли увенчаться успехом, ввиду того что корабль покинул свое якорное место. Одновременно с обстрелом наблюдательного пункта был обстрелян и *Торгут* из 30,5-*см* орудий. «Защитный» пароход получил попадание. *Торгуту* пришлось отклепать якорный канат, чтобы покинуть опасную зону. Точность ответного обстрела *Торгута* неприятелем следует отнести за



счет наблюдений с привязного аэростата, поднявшегося со специального транспорта; аэростат, находясь вне досягаемости тяжелой артиллерии линейного корабля, мог спокойно производить наблюдения. Ввиду того что турецкая оборона имела в своем распоряжении весьма ограниченное число самолетов, с этой мерой неприятеля в данный момент нельзя было бороться.

26 апреля рано утром на позицию для стрельбы подошел линейный корабль *Барбаросса*. Однако попытки обоих линейных кораблей открыть в этот день огонь были неудачны, ввиду того что противник тотчас же отвечал из 30,5-*см* орудий.

27 апреля, когда оба корабля вели оживленную стрельбу, на *Барбароссе* оторвалась часть тела правого 28-*см* орудия в средней башне, не причинив однако повреждений кораблю. Только несколько человек прислуги в башне получили легкие ранения. Теперь для стрельбы оба корабля не вставали на якорь, а держались на месте с помощью переменных ходов машин. При таких благоприятных для неприятеля обстоятельствах около 6 час. неприятельская подводная лодка произвела выстрел торпедою по *Барбароссе*. Но торпеда прошла мимо и была прибита к берегу, не взорвавшись. *Торгут* получил приказание вернуться в Константинополь для пополнения запасов. Командующий флотом отдал распоряжение, чтобы в Дарданеллах не находилось больше одного линейного корабля, принимая во внимание, что из-за узкого фарватера оба корабля не могли одновременно найти применения, а только напрасно подвергались опасности атак со стороны подводных лодок.

В полдень 27 апреля в Дарданеллы вошли 6 транспортов с войсками, высадка которых на берег началась тотчас же. Когда высадка была в полном ходу, английский линейный корабль *Куин Элизабет* открыл огонь из 38-*см* орудий по тесно сплотившимся, переполненным транспортам; стрельба велась линейным кораблем по невидимой с него цели. Транспорты тотчас же снялись с якоря и все благополучно вышли из опасной зоны, кроме одного, который, получив попадание 38-*см* снарядом, затонул. Это был единственный пароход, уже закончивший высадку, так что потери в людях не произошло.

Ген. Лиман-ф.-Сандерс отправился в Галлиполи на линейном корабле *Торгут*. Когда корабль прошел узкость у Нагары, с него были усмотрены три торпедных следа. Таким образом оба линейных корабля длительно подвергались серьезной опасности со стороны подводных лодок. Приходится приписать лишь счастливому случаю, что ни ранее, ни позднее неприятелю не удалось достичь попаданий в них, когда они или стояли на месте для стрельбы по невидимой цели, или малым ходом маневрировали в узкостях. Редкие дни линейные корабли не подвергались атакам подводных лодок. Причины промахов последних остаются неизвестными: либо их следует об'яснить недостаточной практикой в торпедной стрельбе, либо — сильным течением. Во всяком случае оба линейных корабля во время пребывания в проливах день и ночь находились в состоянии полной боевой готовности. Из-за недостатка в миноносцах они не имели противолодочного охранения во время их нахождения на позициях для стрельбы или во время маневрирования; так называемые «защитные» пароходы нельзя было использовать днем, ввиду того что линейные корабли в светлое время более не решались

стрелять, стоя на якоре. Укрытие за пароходами в ночное время имело скорее моральное, нежели практическое, значение. Энергичный командир подводной лодки и при такой обстановке несомненно достиг бы своей цели. Правда впоследствии в отсутствие линейного корабля в «защитный» пароход была пущена торпеда; пароход затонул, и таким образом линейные корабли лишились и этой защиты от подводных лодок. Неприятелем ответный огонь по невидимой для него цели производился при помощи корректировки с привязного аэростата и был настолько точен, что пристрелка достигалась после нескольких выстрелов. Со временем опыт показал, что после первого выстрела, ложившегося обычно перелетом в несколько сотен метров, корабль мог выждать еще два падения, все более приближавшихся к его месту; но затем необходимо было полным ходом уходить с позиции; следующий выстрел ложился там, где только что находился корабль. Положение несколько улучшилось после снятия на линейных кораблях высоких стенег для радиоантенн и салингов. После этого они становились заметными для противника лишь после открытия ими огня.

Ввиду хороших результатов стрельбы по невидимой с кораблей цели командующий флотом намеревался взять неприятеля под огонь дальнобойных орудий *Гебена*. 2 мая в 7 час. 30 мин. он вышел в Дарданеллы, предполагая с первыми лучами рассвета начать неожиданно обстрел и вернуться назад, ранее чем неприятель, корректируя свою стрельбу с аэростата, успел бы пристреляться. Вскоре по выходе из Константинополя *Гебен* получил от адм. Уздома сообщение, что из-за присутствия неприятельского аэростата обычные приемы стрельбы необходимо заменить другими, требующими еще испытания. Сушон отказался от операции и вернулся на *Гебене* обратно в Босфор. Ввиду большой длины *Гебена* им было труднее управлять в узкостях с сильным течением, и он представлял собою лучшую цель для противника, нежели более короткие линейные корабли, 28-*см* орудия которых являлись вполне удовлетворительными на данных дистанциях. 3 мая *Барбаросса* достиг хороших результатов: английский линейный корабль *Суифтшэр* получил тяжелое попадание, а один транспорт затонул.

Во время «охоты» за неприятельскими подводными лодками 29 апреля у южного выхода из Мраморного моря в эскадренный миноносец *Муавенет* были выпущены безрезультатно три торпеды; позднее произошла еще безрезультатная перестрелка между миноносцем и подводной лодкой. 30 апреля маленький миноносец *Султан-Хиссар*, входивший в состав противолодочного отряда, намеревался вернуться в Босфор. За исключением одного немца (старшины торпедиста) весь личный состав состоял из турок (в том числе и командир). При проходе через залив Артаки около 8 час. в утреннем тумане миноносец усмотрел судно, в котором опознал неприятельскую подводную лодку. При приближении к ней миноносца она погрузилась. Турецкий командир надеялся, что упорным ожиданием добьется появления противника и поэтому кружил на месте погружения. Он не обманулся в своих ожиданиях: около 9 час. был замечен перископ, по которому миноносец тотчас же открыл огонь. Вооружение миноносца состояло всего лишь из 3,7-*см* орудий. Казалось, что один из снарядов попал в перископ, и теперь *Султан-Хиссар* выжидал случая потопить неприятеля. Вскоре перископ



вновь показался, и подводная лодка выпустила торпеду в *Султан-Хиссар*, от которой последний легко уклонился; вскоре затем была выпущена вторая торпеда, тоже не попавшая в цель. Неожиданно в 9 час. 40 мин. подводная лодка всплыла и была обстреляна беглым огнем из 3,7-*см* орудий; в результате лодка получила несколько попаданий в носовую часть. Командир миноносца приказал стрелять даже из ружей. В увлечении миноносец выпустил две торпеды, прошедшие однако мимо цели. Подводная лодка снова погрузилась. Предполагая, что 3,7-*см* орудия не смогут окончательно потопить лодку, командир решил при следующем ее появлении на поверхность таранить ее. В 10 час. 30 мин. подводная лодка опять всплыла: *Султан-Хиссар* устремился на нее, оживленно стреляя и имея намерение протаранить ее в корму. Но до этого дело не дошло: личный состав подводной лодки, выйдя через рубку, поднял белый флаг. Лодка начала тонуть, и ее экипаж — 3 офицера и 29 человек команды — был взят на миноносец в качестве пленных. Это была подводная лодка *АЕ-2*, водоизмещением 800 *т*, построенная для австралийского флота. Согласно показаниям пленных она имела приказание атаковать линейные корабли, стрелявшие по невидимой цели, а также транспорты, а затем ждать в оперативной зоне прорыва английского флота. Результатов подводная лодка не достигла; она безуспешно стреляла по линейному кораблю *Барбаросса* 27 апреля и 29 апреля — по 3 транспортам, находившимся под охраной сторожевых кораблей. 30 апреля на лодке были обнаружены повреждение привода горизонтальных рулей и неисправности в системе затопления диферентных цистерн: она внезапно стала погружаться, имея большой диферент на нос, и лишь отдача свинцового киля и продувание балластных цистерн позволили ей всплыть. К тому же она получила попадание в носовую часть и не могла более погружаться; экипаж сдался, предварительно открыв кингстоны. На лодке орудий не имелось. Надо отдать справедливость упорству командира миноносца, который в результате 2½-часового преследования добился ее гибели. Это была единственная подводная лодка, ставшая жертвой турецких миноносцев.

Согласно сведениям, получавшимся из 5-й армии, на фронте особенно чувствовался недостаток в пулеметах. Ввиду этого ген. Лиман-ф.-Сандерс обратился к Сушону с просьбой снабдить его пулеметами, имевшимися на флоте. Сушон охотно пошел навстречу. 2 мая с *Гебена* и *Бреслау* было откомандировано 44 чел. под командой офицера, отправившихся с 8 пулеметами в Дарданеллы.

Этот отряд, вместе с уже находившейся на месте командой для наблюдения при стрельбе по невидимой с кораблей цели, образовал десантный отряд. Он принимал существенное участие в обороне и его содействие часто помогало сохранять позиции и отражать неприятельские атаки. Отряд в полдень 3 мая прибыл в Дарданеллы и тотчас же получил приказание присоединиться к южному отряду в Кирте, который сражался с англичанами и французами, высадившимися у Сед-Эль-Бара. После утомительного перехода отряд прибыл в полночь в штаб. Здесь он получил приказание сейчас же отправиться с пулеметами к Кирте, где этой же ночью предстоял решительный бой. Но пробраться туда не удалось из-за ураганного огня неприятеля. С какими затруднениями приходилось бороться, выяснилось, когда отряду, разделенному на две

группы (по 4 пулемета в каждой), предстояло занять новые позиции. Без знания местности, не имевшей дорог, без турецкого проводника и без знающего переводчика обе группы независимо друг от друга наткнулись на арабские войска, окружившие их, принявшие их за неприятеля и обезоружившие их. Только благодаря случайному появлению германского армейского офицера, состоявшего на турецкой службе, отряд освободился из неприятного положения, потеряв все же 2 пулемета, утащенные арабами.

Когда отряд прибыл на место сражения, турецкие войска отступали под сильным огнем неприятельских корабельных орудий. Тотчас же пулеметы были поставлены на позицию. Их вмешательство сначала остановило войска, вскоре затем бросившиеся в атаку и отбросившие англичан. Это первое ночное выступление стоило отряду больших потерь: трое были убиты, семеро ранены; один из пулеметов вышел из строя.

На следующий день пришел приказ занять передовые турецкие окопы. Передний окоп был не более 1 *м* глубины и до половины наполнен экскрементами; ходов сообщения не имелось вовсе, так что для занятия окопа пришлось в течение 20 мин. подвергаться неприятельскому огню. Англичане почти непрерывно стреляли из корабельных орудий всех калибров, пехота тоже поддерживала огонь, вследствие чего почти не представлялось возможным привести окопы в надлежащий вид.

7 мая в 11 час. началась подготовка штурма: корабли открыли особенно сильный огонь фугасными снарядами и шрапнелью. Один из участников так описывает это наступление: «Густыми колоннами, по 50—60 человек в группе, мужественно наступали они, представляя прекрасную цель для турецкой артиллерии и для наших пулеметов; их косило рядами, но все новые колонны шли на штурм; когда наши пулеметы окончательно расстреляли свой запас, прислуга их схватила ружья убитых турок и продолжала стрельбу; только около 17 час. штурм был отбит. Неприятель должно быть понес ужасные потери в этот день; красные штаны и красные кепи французов представляли отличную цель; турецкие полевые орудия действовали великолепно».

Командование 3-й турецкой дивизией передало командиру десантного отряда все турецкие пулеметы — их было 12. Вечером 7 мая командир отряда (обер-лейтенант Больц) должен был занять позицию у Керевисдере. Турецкий проводник, сопровождавший отряд, оказался непригодным, и отряд неожиданно очутился между двумя позициями. Громкими призывами Аллаха удалось остановить турецкий огонь и без особо тяжелых потерь вернуться ползком к турецким позициям. Преодолев множество трудностей, отряд вернулся к исходному пункту, причем командир был ранен в ногу. С помощью жителей, лучше ориентировавшихся в этой холмистой местности, отряд в конце концов все же достиг назначенной позиции и по возможности привел ее в порядок.

8 мая неприятельский флот обстрелял турецкую позицию огнем из тяжелых орудий. Обстрел этот длился с 9 час. до 16 час. Потом началось неприятельское наступление, которое первый раз было отброшено. Больц из-за своего ранения сдал командование унтерофицеру. Последний был дважды ранен в голову и тоже передал командование



следующему по старшинству унтерофицеру. Положение становилось критическим. Тогда Больц решил несмотря на свою рану снова взять на себя командование. Он прибыл около 17 час., когда англичане начали энергичное наступление; турецкий левый фланг, где находились пулеметы, держался стойко. Когда левый фланг уже собирался перейти в контратаку и войска уже примкнули штыки, турецкий правый фланг сдал и откатился назад, увлекая за собой и левый фланг. Германский отряд видел свою главную задачу в том, чтобы остановить и прикрыть турецкое отступление. Поэтому немцы, непрерывно стреляя, остались лежать в своем окопе. Когда командир отряда оказался вынужденным все же отойти, уже невозможно было захватить с собой все пулеметы, среди немцев были большие потери, а сопровождавшие отряд турки уже отошли назад. После снятия затворов 3 пулемета были брошены.

Ночью турки оттеснили англичан назад; вследствие этого на следующее утро к брошенным пулеметам направился небольшой патруль для их спасения. Вся позиция оказалась засыпанной, 1 из пулеметов был найден совершенно расстрелянным, 2 другие находились повидимому под обломками. Из всего высланного 2 мая отряда осталось 7 боеспособных людей, остальные были или ранены или выбыли из строя из-за болезни.

12 мая прибыло подкрепление. Больц из-за раны вынужден был вернуться в Константинополь. 19 мая он прибыл назад в Дарданеллы с новым отрядом и пулеметами. В течение этого промежутка времени все было сравнительно спокойно. Пулеметы были перенесены с левого фланга на правый. Были сделаны отличные окопы на турецкой передовой позиции, вправо и влево от Зигиндере, с хорошими углами обстрела.

На фронте было сравнительно спокойно, если не считать ежедневного оживленного обстрела корабельными орудиями; поэтому имелась полная возможность продолжать усовершенствование окопов.

4 июня неприятель открыл сильный непрерывный огонь из всех корабельных орудий и сухопутных батарей, за которым последовало бурное наступление. Передний окоп, влево от Зигиндере, с установленными там пулеметами был захвачен, в то время как с правой стороны пулеметам удалось остановить атаку. Резервы отбросили неприятеля. Большая часть прислуги пулеметов была убита, но с помощью резервных войск пулеметы удалось привести в порядок. Около 1 час. ночи, после ураганного огня всех корабельных орудий всех калибров, неприятель произвел еще одну атаку, которая тоже была отброшена. Обер-лейтенант Больц получил неожиданные известия о судьбе пулеметной прислуги в левом окопе. 6 июня турецкие солдаты привели к нему матроса Петерса. Он был страшно измучен и еле жив. Проспав целый день, он достаточно окреп, чтобы описать происшедшие события. Во время наступления 4 мая турки, находившиеся в окопах, отошли заранее, пулеметы оставались на позиции и стреляли до тех пор, пока не были выбиты из строя. В конце концов личный состав, защищавшийся револьверами, был захвачен в плен, а офицер — унесен раненым. Петерс был захвачен двумя англичанами; воспользовавшись уходом одного из них, он сбил с ног другого и бежал. Он попал в оставленный турками окоп. В общей суматохе англичане не обратили на него внимания. Вскоре он

выскочил от англичан, но из следующего турецкого окопа его обстреляли, так что ему пришлось спрятаться в воронке от снаряда. Там он пролежал двое суток при страшной жаре, без еды и питья. Всякую попытку покинуть эту тюрьму встречал свист пуль с обеих сторон. Когда утром 6 июня во время турецкой атаки несколько турок оказались поблизости, он присоединился к ним. Они первоначально приняли его за англичанина, но потом он был освобожден турецким офицером.

Несмотря на сравнительную тишину, воцарившуюся в результате обоюдного утомления и только временами нарушавшуюся яростной ночной стрельбой, отряд страдал от невыносимой жары, ужасного трупного запаха и недостатка воды. 28 июня пулеметному отряду пришлось выдержать еще одну энергичную атаку англичан, причем последний исправный пулемет девять раз их отбрасывал, а затем после израсходования всего боевого запаса был отведен в тыл.

Ввиду сильного переутомления и потери почти всей материальной части отряд был отправлен на отдых и пополнение в Константинополь.

27 июля вновь сформированный отряд в составе 3 офицеров, 150 матросов, с 12 пулеметами, под командой обер-лейтенанта Больца, направился в Дарданеллы. Предполагалось в течение 14 дней заняться обучением отряда в тылу. Но случилось иначе. 7 августа англичане неожиданно высадили значительные силы в бухте Сувла. Положение стало критическим, необходимо было остановить продвижение неприятеля, ввиду чего отряд был брошен на новый фронт. Особенно горячий бой разгорелся за гору Кодшачемендаг, вершина которой господствовала над этой местностью. Если бы англичанам удалось завладеть ею, они могли бы обстрелять оттуда все турецкие позиции и даже сами Дарданеллы. На передовой турецкой позиции было установлено 4 пулемета. Окоп имел едва ½ *м* глубины, однако непрерывный огонь противника и сильная жара не давали возможности его улучшить. Турки страдали от жары под гнетущим августовским зноем; непрерывно взрывавшиеся поблизости снаряды и стоны множества раненых, лежавших в окопе, привели их в состояние полного отупения. Остальные 8 пулеметов предполагалось установить на правом фланге турецкого фронта. Но из-за недостатка воды для охлаждения пулеметы эти не были в боевой готовности, а воду удалось добыть только на следующий день. 8 августа в 16 час. Больц получил записку от начальника группы в 4 пулемета, написанную последним в 12 час. ночи. Он сообщал, что турецкий полковой командир и весь его штаб убиты и что повидимому надо ожидать английского наступления. Когда Больц прибыл на помощь, наступление уже началось и шли жестокие бои. Англичанам удалось ворваться в почти совершенно срытые окопы; но они были отброшены в рукопашном бою. 4 пулемета были почти полностью приведены в негодность: 1 из них оказался совершенно разбитым прямым попаданием, другой был поврежден ружейной стрельбой, а остальные 2 были расстреляны. Из 16 чел. прислуги 11 было убито, ранено или пропало без вести, начальник группы убит.

По желанию командира дивизии 6 пулеметов были установлены близ Ари-Бурну таким образом, чтобы они имели фланговый обстрел по неприятельским окопам и могли бы мешать смене частей в окопах.



Расположение пулеметов было выбрано так удачно, что купающимся на берегу англичанам причинялись большие потери, и пристань, на которую каждое утро выгружалось продовольствие, стала непригодной для этой цели. В результате энергичной стрельбы 6 пулеметов, причинившей жестокие потери густому скоплению англичан, неприятель разобрал пристань. Использование находившейся на берегу водяной цистерны тоже сильно затруднялось для неприятеля. Одним словом пулеметы причиняли англичанам столько неприятностей, что против них была выставлена горная батарея, стрелявшая с величайшей точностью; поэтому пулеметам пришлось переменить свою позицию. С новой позиции они энергично содействовали отражению неприятельских атак.

8 августа согласно приказу командования армии 4 пулемета были выдвинуты на крайнем правом фланге турецкого фронта к Кирештепе; здесь немцы настолько усилили турецкую оборону, что англичанам не удалось продвинуться вперед несмотря на сильный огонь корабельной артиллерии.

Глава 13

# Бой *Гебена* с русским флотом перед Босфором. Снабжение Турции углем

**Русские перед Босфором. Крейсерские операции на Черном море. Русский флот снова перед Босфором. *Гебен* сражается с 5 линейными кораблями. Угольное снабжение Турции. Угольные районы. Образование „угольного бюро": Организация доставки угля. Помеха со стороны русских.**

В конце апреля и в начале мая 1915 г., точно так же как и в последующие недели, во время наиболее серьезных и кровавых схваток на полуострове Галлиполи, когда решался вопрос о существовании Турецкой империи и когда в район Дарданелл бросались резервы и весь военный материал, русские на Черном море держали себя сравнительно спокойно. Во всяком случае они не предпринимали каких-либо более энергичных операций, чем в предыдущие периоды. Уже 18 марта, в день грандиозной англо-французской морской атаки на Дарданеллы, чувствовалось отсутствие тесной совместной работы союзного флота с русским, оставшимся в течение этого критического дня в полном спокойствии. Так и теперь не было и следов общего руководства морскими силами. Не подлежит никакому сомнению, что поддержка операций союзников у Дарданелл соответствующей боевой деятельностью русского флота перед входом в Босфор произвела бы сильное впечатление на турецкую оборону [1]. Во всяком случае непосредственная угроза столице создала бы значительные осложнения для правительства.

Впоследствии русские несомненно поняли, что обстрел босфорских укреплений действительным огнем можно было предпринять, не рискуя вызвать большие потери в своем флоте. По крайней мере русский обстрел обоих маяков 20 марта остался без ответа со стороны турецких береговых укреплений.

[1] См. примечание на стр. 89.—*Ред.*

К.-адм. Сушон считал необходимым в этот период выйти в Черное море с имевшимися в его распоряжении крейсерами *Гебен, Бреслау* и *Гамидие* с целью показать, что дарданельские бои ничуть не ограничивают операций флота. 2—3 мая перед Босфором появились русские линейные корабли. *Гебен* перешел к Бейкосу, у самого выхода из Босфора, для стрельбы по русским (стрельба по невидимой с него цели). Однако до боевого столкновения дело не дошло, ввиду того что русские вскоре удалились. Для предстоявшей крейсерской операции Сушон отдал следующий приказ:

1. Сведения о противнике: неприятельские главные силы показались 2—3 мая в сопровождении 6 тральщиков у Босфора.

2. Задача: нанести ущерб неприятельским морским силам и морской торговле, обеспокоить неприятельские прибрежные пункты.

3. Выполнение: *Гебен, Бреслау* и *Гамидие* выходят из Босфора 6 мая в 6 час. в Черное море. Начальнику охраны водного района Босфора надлежит по возможности протралить выходной фарватер.

4. Использование кораблей в Черном море: согласно радиотелеграфным приказам. Подпись Сушон.

6 мая в указанное время крейсера вышли в море (карта 13). По радио был дан следующий дополнительный приказ: «Произвести разведку и вести операции против неприятельской морской торговли в районах: *Бреслау* — к *W* от меридиана 30°; *Гамидие* — к *Ost* от меридиана 32°; *Гебену* — в промежутке. По возможности беречь уголь. Рандеву — 7 мая в 14 час. квадрат 404».

6 мая неприятель не был обнаружен. 7 мая *Гамидие* был отправлен в Зунгулдак для погрузки угля. *Бреслау* получил новое приказание: следовать к Констанце для показа флага у румынского побережья, вдоль которого ему следовало итти курсом *S*, а затем итти к Босфору для обеспечения последнего от минных операций неприятеля. *Гебен* пошел к побережью Крыма.

*Бреслау* 7 мая в 13 час. проследовал в 6—7 милях мимо Констанцы. *Гебен* 7 мая в 23 ч. 20 м. находился в 55 милях от световой преграды Севастополя, а на рассвете 8 мая прошел вдоль побережья до мыса Херсонес. Предположенный обстрел Ялты не был проведен, так как из опасения наличия минных заграждений у русских берегов пришлось бы держаться на большой дистанции и вести стрельбу тяжелой артиллерией, ввиду чего возможные результаты не оправдали бы расхода и без того незначительного запаса снарядов. И здесь неприятель не был обнаружен. 8 мая днем все 3 крейсера вернулись в Босфор. Хотя ожидавшийся результат и не был достигнут, но зато появление *Гамидие* успокоило население анатолийского побережья; у населения русских и румынских берегов появление обоих мощных крейсеров должно было создать впечатление, что османский флот намерен и впредь плавать в Черном море и сохранять свободу действий.

На следующий день, 9 мая, выяснилось, что русские немедленно использовали возвращение крейсеров в Босфор и предприняли обстрел угольного района. В 8 час. морское командование получило известие



об обстреле русским крейсером и эскадренным миноносцем Эрегли и о высадке там десанта, который был отбит турецкими войсками. Русские потопили 3 турецких угольных транспорта. Турецкое высшее командование полагало возможным высадку большого русского десанта с целью уничтожения угольных шахт и оборудования копей.

Поэтому в 10 ч. 25 м. *Гебен* получил следующий приказ по радио: «Как можно скорее следовать к Бендер-Эрегли, где русский крейсер послал шлюпки на берег; о выходе донести; командующий флотом не пойдет на *Гебене*». Ввиду того что турбины были еще пропреты с предыдущего похода, *Гебен* смог сняться с якоря уже в 13 час. (карта 13). Командир крейсера в 10 ч. 50 м. получил следующие дополнительные сведения о противнике: «В 10 час. *Кагул* обстрелял Эрегли, 10 ч. 30 м. обстрел продолжается; десант отходит; в море показались еще военные корабли, идущие к Эрегли». Пройдя минные заграждения, *Гебен* направился 23-узловым ходом *N*-м курсом, предполагая в 18 ч. быть у Эрегли и атаковать противника. В 14 ч. 25 м. он получил от морского командования следующую радио: «Обстрел Эрегли закончился в 10 ч. 40 м.; крейсер и эскадренные миноносцы пошли на соединение с линейным кораблем *Иоанн Златоуст*; курс *N*; *Гебену* надлежит попытаться нанести потери противнику». В 14 ч. 38 м. *Гебен* обнаружил всплывшую неприятельскую подводную лодку, которая при его приближении тотчас же погрузилась. Командир, не желая, чтобы лодка поставила в известность русский флот о выходе *Гебена*, на некоторое время лег курсом на Босфор, чтобы произвести впечатление возвращения крейсера. По сведениям, имевшимся у командира, неприятель отошел *N*-м курсом от Эрегли в 11 час.; командир считал, что вероятно неприятель сохранит этот курс до тех пор, пока не уйдет из видимости берега, с тем чтобы остальную часть дня и ночь продержаться в районе Босфор — Зунгулдак, а на утро обстрелять один из этих пунктов. В 18 час. *Гебен* направился в открытое море, но когда несмотря на хорошую видимость обнаружить противника не удалось, командир решил отказаться от встречи с последним в течение этого вечера, чтобы не навлечь на себя на ночь преследования эскадренных миноносцев. Он шел на Эрегли в течение ночи, имея 12-узловой ход, держался на параллели Эрегли Ost-ми и W-ми курсами с намерением к рассвету занять позицию между Босфором и Эрегли.

Ночь прошла спокойно. 10 мая в 4 часа эскадренный миноносец *Нумуне* вышел из Босфора для усиления местного дозора, состоявшего из канонерских лодок босфорской крепости. В 5 ч. 15 м. *Нумуне* обнаружил в северном направлении дым и направился к нему 15-узловым ходом. В 5 ч. 40 м. он опознал русский флот и донес по радио: «7 русских военных кораблей в квадрате *228*, курс *SO*». Нетрудно было установить, что восточный прикрывающий отряд состоял из 3 линейных кораблей или крейсеров, а западный — из 1 крейсера. Главные силы с тральщиками и эскадренными миноносцами шли курсом *S*. В 6 ч. 35 м. *Нумуне* донес по радио: «3 неприятельских корабля, 1 крейсер пересекают квадрат *228*, 12 эскадренных миноносцев и тральщиков направляются к Босфору». Русские повидимому намеревались обстрелять босфорские укрепления, не подозревая, что *Гебен* в море. В 6 ч. 50 м. поднялся неприятельский гидросамолет. В 7 ч. 10 м., когда

тральщики вышли в район, глубины которого допускали наличие минных заграждений, *Нумуне* открыл по ним огонь с дистанции в 75 *гм* (41 каб.), вследствие чего неприятель лег на курс *Ost*. За тральщиками показались 2 линейных корабля, которые в свою очередь обстреляли *Нумуне*. Последний повернул назад. В 7 ч. 20 м. неприятель прекратил огонь и лег на курс *NO*. *Нумуне* последовал за ним, сохраняя соприкосновение и все время донося по радио.

В 7 ч. 30 м. на *NO* показался дым *Гебена*, получившего радиодонесение *Нумуне* и тотчас же направившегося в указанный квадрат. В 6 ч. 30 м. он обнаружил дым, в 6 ч. 45 м. еще два. Первый повидимому принадлежал крейсеру *Кагул*; *Гебен* направился к нему полным ходом. В 7 ч. 15 м. было обнаружено 5 линейных кораблей в двух раз'единенных группах, шедших большим ходом курсом *N* и стремившихся выстроиться в кильватерную колонну. *Гебен* намеревался помешать русскому флоту обстрелять Босфор и в то же время стремился нанести противнику возможно большие потери. В 7 ч. 50 м., когда головной неприятельский корабль находился от *Гебена* по пеленгу 305°, последний открыл огонь с дистанции около 160 *гм* (87,4 каб.); неприятель немедленно тоже открыл огонь. При сходящихся курсах и скорости хода в 15 узл. дистанция быстро уменьшилась до 145 *гм* (79 каб.). Неприятель сосредоточил огонь 5 линейных кораблей по *Гебену;* стрельба велась русскими исключительно хорошо. *Гебен* получил два попадания крупными снарядами. Один снаряд попал в бак и проник в жилую палубу, но пожара не произвел; второй попал ниже ватерлинии, разорвался у нижней кромки брони, причинил повреждения в бортовом коридоре и вывел из строя второе 15-*см* орудие левого борта. Один из снарядов попал в ящик для уборки противоторпедных сетей, вследствие чего сеть стала свешиваться за борт. Потерь в личном составе не было. Неприятельский флагманский корабль тоже имел три попадания, которые повидимому не отразились ни на его артиллерии, ни на поворотливости, ни на скорости хода. Артиллерийское превосходство русского флота было слишком велико, ввиду чего командир *Гебена* решил дать полный ход и увеличить дистанцию. Стрельба прекратилась в 8 ч. 12 м. Командир *Гебена* намеревался оттянуть противника возможно дальше от Босфора, взяв для этого курс *N*, а затем — прорваться в Босфор [1]. В дальнейшем *Гебен* соразмерял свою скорость хода со скоростью неприятеля. Крейсера и легкие силы противника держались все время на большой дистанции и хорошо прикрывались главными силами. В 8 ч. 18 м. с *Гебена* были обнаружены

[1] Появление Гебена с моря было неожиданно для русского командования, которое, выделив 2 линейных корабля *Пантелеймон* и *Три Святителя* для бомбардировки босфорских укреплений, с остальными силами держалось мористее в прикрытии на случай выхода *Гебена* из пролива. Поэтому, как только *Гебен* был опознан, Эбергард приказал бомбардирующим кораблям срочно присоединиться к главным силам. Бой начался еще до присоединения *Пантелеймона и Три Святителя*, причем первый еще до вступления в общий строй достиг накрытия и попадания в *Гебен*. Попаданий в русские корабли в бою не было, хотя снаряды *Гебена* ложились кучно и так близко перед головным линейным кораблем *Евстафий*, что последний несколько раз входил в громадные всплески снарядов неприятельского крейсера. После прорыва *Гебена*, превосходившего 10 узлами ход противника, бомбардировка возобновлена не была и русский флот ушел в Севастополь.—*Ред.*



две торпеды, от которых удалось уклониться поворотом вправо. В 12 ч. 35 м. противник отвернул вправо; *Гебен* последовал за ним, предполагая, что неприятель направляется назад к Босфору. Однако последний докатился только до курса *Ost*. *Гебен* продолжал катиться вправо, стремясь охватить противника с хвоста. Но русские силы снова повернули. Теперь *Гебен* увеличил ход до 26 узлов и, удерживая дистанцию до противника в 180—200 *гм* (98—109 каб.), устремился к Босфору, желая обеспечить себе свободу входа. В 13 ч. 35 м. главные русские силы повернули на *Гебен*; во главе их колонны следовало 2 эскадренных миноносца. Русские однако вскоре убедились в бесцельности преследования и в 14 ч. 10 м. повернули на обратный курс, а в 14 ч. 50 м. дня противники потеряли друг друга из виду.

Не могло быть и речи о вступлении *Гебена* в решительный бой с 5 линейными кораблями. Задачу — оттянуть неприятеля от Босфора — *Гебен* поставил себе несомненно правильно; располагая превосходством в скорости хода, *Гебен* так рассчитал маневрирование, чтобы в любой момент, обойдя противника, иметь возможность вернуться в Босфор. Однако нужно сожалеть, что старшему артиллеристу *Гебена* не удалось в течение 22-минутного боя достичь большего числа попаданий. При высоком баллистическом качестве снарядов последние несомненно нанесли бы устаревшим русским линейным кораблям еще бо́льшие повреждения. Если бы удалось хотя бы приблизительно достичь тех же результатов, какие получились год спустя в Ютландском бою (правда тогда германские линейные крейсера имели уже приборы центральной наводки), то германо-турецкий флот получил бы большой перевес на Черном море.

Получив донесение эскадренного миноносца *Нумуне* о появлении противника, командование отдало приказание *Бреслау* развести пары и выйти на поддержку *Гебена* и для обеспечения свободы входа в Босфор. Флотилия эскадренных миноносцев получила приказание со всеми наличными единицами выйти из Босфора и нести перед входом противолодочное охранение. Для этой цели возможно было использовать только минный крейсер *Пейк* и эскадренный миноносец *Ядигар*, остальные же конвоировали транспорты в Дарданеллы или находились в Мраморном море в поисках подводных лодок.

В 16 ч. 20 м. *Гебен* соединился с *Бреслау* и под охраной эскадренных миноносцев вошел в Босфор.

9 мая во время выхода *Гебена* в море для обеспечения побережья угольного района Сушон имел совещание с Энвером-пашей и фельдм.-ф.-д.-Гольцем; на этом совещании было решено для защиты угольных копей от отдельных нападений противника назначить особые войска и артиллерию. Сушон особенно подчеркивал серьезность опасности перерыва в любой момент подвоза угля из Черного моря. Сушон считал необходимым организовать доставку угля в столицу сухим путем при помощи всех наличных транспортных средств. По его мнению следовало также усиленно разрабатывать угольные копи на побережье Мраморного моря. Энвер не мог оставаться глухим к этим серьезным вопросам и согласился дать соответственные распоряжения.

Только теперь значение угольного вопроса стало ясным для высшего военного командования. Здесь необходимо коснуться постановки дела снабжения углем с момента вступления Турции в войну.

На северном побережье Малой Азии, в расстоянии около 150 миль от Босфора, находится богатый угольный район Зунгулдак с большим количеством копей, принадлежавших разным владельцам, между прочим Стиннесу и французскому акционерному обществу. Хотя в мирное время, в особенности для нужд флота, ввозился кардифский уголь, все же большинство потребностей в угле покрывалось копями Зунгулдака. Зунгулдак обладал прекрасным портовым оборудованием. Сообщение с Константинополем и другими пунктами совершалось исключительно морским путем. Таким образом существовала реальная опасность, если и не полного перерыва подвоза угля, то во всяком случае заметной помехи со стороны неприятельских морских сил его доставке в столицу. Морское командование первоначально обеспечило себя значительным запасом в 8 000 *т* кардифского угля, а также большим количеством турецкого угля (в общей сложности до 50 000 *т*). Этот запас оказался тем нужнее, что при длительном нахождении кораблей в боевой готовности потребление угля было очень значительным. В начале войны запасы угля имелись еще у железных дорог; но они быстро пришли к концу ввиду большого расхода топлива на перевозку войск и военных материалов. Отдельные частные фирмы пробовали доставлять уголь и организовывать склады. Вскоре им пришлось от этого отказаться: при недостатке в угле цены на него быстро росли, точно так же как и повышались фрахты. К тому же отсутствовал всякий контроль над тем углем, который все же удавалось ввозить и складывать. Необходимость об'единить в одних руках доставку, распределение и хранение запасов угля была очевидна. Сушон и морской министр Джемаль-паша решили возложить эту важную задачу на флот. Джемаль при этом настаивал, чтобы флот единолично ведал угольным снабжением без вмешательства других ведомств.

7 ноября 1914 г. было организовано «угольное бюро», во главе которого поставлен германский офицер. Для доставки угля в распоряжение бюро первоначально было передано 22 парохода с грузоподъемностью в 1 000—2 000 *т* каждый.

Тотчас же началась доставка угля, и 11 ноября был выгружен первый пароход. Прежде всего пришлось выяснить потребность в угле для флота, железных дорог, трамваев, пароходных обществ, электрических станций, военных заводов и важных частных производств. Обычно указывались цифры, в десять раз превышавшие действительную потребность. Их постепенно снижали, что часто вызывало энергичное сопротивление. Груз каждого прибывшего угольного транспорта распределялся между отдельными потребителями или передавался на склады, находившиеся в четырех различных пунктах.

Доставке угля с самого начала серьезно угрожало положение, создавшееся в самом угольном районе. Необдуманные отправки рабочих значительно уменьшили их число; недостаток наличных денег оставлял остальных рабочих без самого необходимого. Обстрелы русских мешали работам в хорошо оборудованной и защищенной крепким молом гавани Зунгулдак и разрушали ценные механизмы шахт. Все снабжение углем тормозилось. Усилиями угольного бюро и морской службы тыла удалось постепенно снабдить управление копей денежными суммами, так



что рабочие стали получать часть своего заработка, и работы смогли продолжаться.

Ввиду все учащавшихся обстрелов русских увеличивались потери в угольных транспортах, приходилось изыскивать другие способы доставки угля. Имелся материал для постройки узкоколейной железной дороги. Но условия местности представляли слишком большие трудности и от этой мысли пришлось отказаться. Ф.-д.-Гольц предлагал использовать для угольного транспорта реку Сахарию, что сократило бы морской путь наполовину. Но исследование реки показало, что она недостаточно глубока, а течение слишком сильно, так что и этот путь оказался неподходящим.

Чтобы сберечь ценные пароходы, к делу доставки угля были привлечены парусники. Капитаны получили приказ следовать ночью, а днем стоять в Бендер-Эрегли. Здесь их неоднократно атаковывали и уничтожали русские силы. 15 июня 1915 г. русские эскадренные миноносцы потопили 4 угольных транспорта и 2 буксира. Русские вели планомерное уничтожение угольного транспорта с помощью подводных лодок и эскадренных миноносцев[1]. Удивительно, что этот простой способ прекращения угольного подвоза не был ими применен с самого начала. Флот не имел возможности предоставить действительное обеспечение, ввиду того что расстояния от угольного района до Константинополя и до Севастополя были одинаковы, места погрузки являлись совершенно открытыми, пароходы грузились по несколько дней, а при северном ветре работу приходилось прерывать; в весеннее же и летнее время ночи, удобные для перехода, были очень коротки. Если бы *Гебен* взял на себя обеспечение пароходов у побережья угольного района, ему пришлось бы, имея в виду подводную опасность, все время находиться на-ходу. На *Бреслау* в таком случае возлагалась бы задача обеспечивать вход в Босфор от мин и подводных лодок. Таким образом обеспечивающие силы расходовали бы большую часть обеспечиваемого ими угля. К концу июня 1915 г. в порту Эрегли лежали остатки 9 пароходов, 5 больших и около 20 малых парусников, потопленных артиллерийским огнем русских кораблей. Конечно подвоз угля значительно уменьшился, поэтому было приступлено к разработке угольных копей на Мраморном море у Каликратии и Шефкетие, поблизости железной дороги Смирна—Кассаба (карта 1). Это были залежи бурого угля худшего качества, чем

1 Фактически систематическая блокада угольного района была начата лишь в конце 1915 г., когда вступил в строй второй дредноут *Императрица Екатерина*, а число нефтяных 30-узловых миноносцев достигло 9. Оба дредноута с охранными угольными миноносцами, образовав две маневренные группы (бригада старых линейных кораблей теперь почти не использовалась для выходов), поочередно выходили в море, где держались в течение 5—6 дней в районе 50—60 миль от турецких берегов между меридианами Кефкен-Керемпе. Одновременно, опираясь на это прикрытие, очередная пара нефтяных миноносцев обходила побережье угольного района, днем осматривая побережье и бухты с целью уничтожения грузящихся пароходов и парусников, а ночью—держась на вероятных путях прорывающихся в Босфор и из него угольщиков. В случае встречи с *Гебеном* миноносцы отходили к своему прикрытию, стараясь навести противника на дредноут. Для ориентировки блокадных миноносцев о выходах кораблей и транспортов из Босфора в районе последнего обычно находилась дозорная подводная лодка. Когда число мореходных подводных лодок возросло,—вторая лодка для этой же цели посылалась иногда к Зунгулдаку.—*Ред.*

черноморский уголь, но который можно было применять для береговых установок. Однако за исключением железнодорожного управления ни одно из гражданских учреждений не принимало во внимание необходимости соблюдать экономию в угле. Режим экономии «угольного бюро» настолько нарушался штабом высшего военного командования, что морское командование в середине июня 1915 г. сочло необходимым сложить с себя руководство «угольным бюро», продолжая однако помогать ему и оказывать денежную поддержку. Со времени основания «угольного бюро», с середины ноября 1914 г. до середины июня 1915 г., из Зунгулдака было вывезено 285 000 *т* угля и около 40 000 *т* сложено в качестве запасного фонда в различных пунктах.

Глава 14

# Гибель английского линейного корабля *Голиаф*

**Обстановка у Дарданелл. Намерение произвести атаку миноносцами. Отправка эскадренного миноносца *Муавенет*. Приготовления к атаке. Выполнение операции.**

Положение у Дарданелл мало изменилось. Неприятельский флот держал турецкие позиции под сильным огнем. Подводные лодки продолжали свою деятельность в Мраморном море. 6 мая 1915 г. начальник полуфлотилии эскадренных миноносцев кап.-лейт. Фирле на эскадренном миноносце *Муавенет* взял на себя руководство противолодочной службой, заменив в базе Паша-лиман эскадренный миноносец *Нумуне*. 9 мая, когда все наличные эскадренные миноносцы, пригодные для противолодочной службы, занимались осмотром гаваней и бухт Мраморного моря, начальник полуфлотилии получил в 8 час. следующую радио: «Из Чанака — Фирле. Обстановка требует ночной атаки на неприятельский линейный корабль в бухте Морто. Если инструкции позволяют, немедленно итти в Чанак, захватив с собою германских командиров и торпедистов для здешних 3 миноносцев. Генеральная инспекция».

На соответствующий запрос со стороны Фирле морскому командованию последовал в ночь на 10 мая следующий ответный приказ: «Согласен. Избегать выхода из Дарданелл, чтобы не ухудшить возможностей входа ожидаемых кораблей» [1].

Фирле тотчас же снялся с якоря и прибыл в 13 ч. 30 м. в Чанак (карта 14). На совещании адм. Узедом раз'яснил ему, что турецкая позиция у Сед-эль-Бара может жестоко пострадать от флангового обстрела английских кораблей, на ночь уходящих в бухту Морто, вследствие чего он просит каким-нибудь способом отвлечь неприятеля от этого пункта (карта 14). Генеральная инспекция решила использовать

[1] **Подразумевались германские подводные лодки.**



для атаки 3 малых миноносца, предоставленных морским командованием для сторожевой службы, и поэтому затребовала соответствующий личный состав. Однако, по мнению Фирле, данную задачу смог бы выполнить лишь один из больших эскадренных миноносцев типа «Шихау». Единственным преимуществом малых миноносцев являлась их незаметность, но зато в случае их обнаружения неприятель по их внешнему виду сразу определил бы, что это — турецкие миноносцы; их осадка была только на 40 *см* меньше осадки большого эскадренного миноносца; ввиду наличия на каждом из них лишь по одному торпедному аппарату следовало для достижения решительного успеха произвести атаку 3 миноносцами одновременно. Но при условии стесненного района маневрирования и наличии минных заграждений Фирле не рассчитывал на возможность успешного руководства их совместной атакой. Эскадренный же миноносец с хорошо обученной за 6-месячное участие в военных действиях командой, с 3 торпедными аппаратами и большой скоростью хода являлся как раз подходящим кораблем для подобной операции. Большая ставка соответствовала ожидавшемуся успеху.

Фирле предварительно поставил себе задачей тщательно обследовать фарватер и получить точные сведения об обстановке у неприятеля. Он прошел по фарватеру; последний направлялся вдоль европейского берега и был обставлен небольшими бочкообразными буями. Буи эти располагались по линии 6 *м* глубины на малых глубинах, наиболее выступавших от берега; сторона фарватера, прилегавшая к минному заграждению, никаких буев не имела, причем сведений о расстоянии от каждого буя до ближайшей мины никто ему предоставить не смог. Буи были так малы и иногда отстояли друг от друга настолько далеко, что проход по фарватеру ночью казался совершенно невозможным, точно так же как и днем при волне в 3-4 балла, когда буи вследствие волны и течения погружались под воду. Тем не менее начальник полуфлотилии считал выход одного эскадренного миноносца возможным. Он использовал ночь для наблюдений за бухтой Морто с глубичной батареи Эренкой (на азиатском берегу), чтобы составить себе картину событий, разыгрывавшихся здесь ежедневно. Фирле так описывает в военном дневнике свои наблюдения.

«Перед входом в Дарданеллы, в море света — как будто бы в Кильской бухте — стоял соединенный англо-французский флот с транспортами; английские корабли располагались, начиная от Теке-Бурну (на европейском берегу), к ним примыкали французы, а в конце линии стоял русский крейсер *Аскольд*. В Дарданеллах, в бухте Морто этой ночью находились на якоре два линейных корабля, которые освещали береговые позиции прожекторами и поддерживали по ним длительный обстрел из тяжелой и средней артиллерии. На английской же стороне, на суше, охватывая английские позиции и всю бухту до мыса Хиссарлик, взлетали время от времени световые ракеты, освещавшие обширную местность, что было очень неблагоприятно для эскадренных миноносцев, следующих вдоль побережья. От мыса Хиссарлик, наискось к Эренкойской бухте, располагалась линия дозора, который регулярно нес дивизион в составе 6—8 эскадренных миноносцев типа *B*. В этот вечер можно было наблюдать, как правофланговый эскадренный миноносец непосредственно под наблюдательным постом проходил по бухте

Эренкой. Незамеченный прорыв линии дозора был поэтому наиболее вероятен под европейским берегом».

12 мая крепость отдала необходимые распоряжения прислуге прожекторов и лоцманской службе, в то время как на эскадренном миноносце делались последние приготовления операции. В 18 ч. 40 м. он снялся с якоря. Корабль был приведен в боевую готовность по образцу германского флота с соблюдением всех мелочей; с корабля были убраны все опасные в пожарном отношении предметы, в том числе и шлюпки; для уменьшения осадки запас угля и нефти был принят только половинный; аппараты зарядили 3 торпедами образца Шварцкопфа А/08 с зарядом в 90 *кг;* 1 запасная торпеда находилась на палубе. Торпеды были установлены на дистанцию в 1 200 *м,* скорость — 34 узла, глубина — 2*м;* ножницы для сетей не были установлены, ввиду того что по донесению офицера-наблюдателя английские корабли на ночь сетей не ставили.

Вот что пишет кап.-лейт. Фирле об этой атаке в своем военном дневнике (карта 14): «Между 19 ч. и 19 ч. 30 м. прошли минные заграждения, эскадренный миноносец довольно плохо слушался руля, идя по течению, носовой руль находился слишком высоко. Видимость была достаточная, чтобы видеть буи, но было еще слишком светло и ясно в отношении идущих с моря кораблей.

В 19 ч. 40 м. стали на якорь в бухте Зуандере, вне заграждений. Во время постановки на якорь в Дарданеллы вошел линейный корабль и встал на якорь перед бухтой Морто. В 20 час. — темно, за день до новолуния, небо частично покрыто облаками, обычная ночь, над водой — сероватый туман.

С 20 ч. 20 м. до 23 ч. 30 м. английские корабли, стоящие на якоре перед бухтой Морто, стреляют по сухопутным позициям и освещают их прожекторами, иногда ракетами. Решаю предпринять атаку после полуночи, рассчитывая в первую очередь на вероятное ослабление бдительности на кораблях, в частности на дозорных эскадренных миноносцах, вызванное утомлением после обстрела.

13 мая 1915 г. в 12 ч. 30 м. снялись с якоря, последовали малым ходом (8 узлов) возможно ближе к высокому европейскому берегу; вскоре заметили справа перед собой очертания корабля.

12 ч. 45 м. Слева на крамболе в 600—800 *м* контр-курсом проходит дивизон неприятельских эскадренных миноносцев, не заметивший нас.

1 ч. Справа на крамболе — 2 больших корабля, стоящих на якоре в кильватерной колонне перед бухтой Морто, наискось от мыса Эски-Хиссарлик. Хорошо видно, что это линейные корабли. Держусь попрежнему вплотную к берегу.

На берегу сильный пулеметный огонь из доходящих до самой воды окопов, случайные пули залетают на палубу.

1 ч. 10 м. Почти у самого мыса Хиссарлика поворачиваю на 10° влево на фарватер, чтобы отойти на дальность торпедного выстрела, продолжая следовать малым ходом. Аппараты — на правый борт, офицеры выходят на палубу, вентиляторы не работают.



1 ч. 13 м. Головной корабль с расстояния в 100 *м* делает опознавательные «0» Ратьером. *Муавенет* отвечает тоже «0». Корабль повторяет, *Муавенет* тоже. Ревуном даю сигнал о выпуске торпед.

1 ч. 15 м. Корабль запрашивает в третий раз; в тот же момент стреляем из носового торпедного аппарата, вскоре затем из среднего и кормового.

Три отчетливых сильных взрыва; следы торпед идут к мостику, задней кромке трубы и кормовой части.

Корабль после первого же попадания ложится на правый борт, окутанный в густые черные облака, у грот-мачты вырывается красное пламя.

Не слышно криков. На концевом корабле тоже все тихо.

После второго выстрела поворачиваю круто к берегу, имея руль лево-на-борту и дав полный ход, чтобы укрыться от обнаружения и избежать неизвестных минных заграждений против бухты Домус-Дерези. Неприятельские эскадренные миноносцы нас не заметили.

За кормой, на месте происшествия, свет прожекторов многочисленных кораблей.

2 ч. Пришел в бухту Зуандере; держась на месте, сообщил береговым батареям и прожекторам об удавшейся атаке.

Радио командующего флотом: «Английский линейный корабль потоплен 3 торпедами в бухте Морто. Фирле».

Ввиду того что *Муавенет* до сих пор не был замечен неприятелем, я решил остаться в бухте Зуандере, перед минными заграждениями.

3 ч. 30 м. Справа замечены неприятельские эскадренные миноносцы на азиатской стороне, против бухты Кефес. Форты Дарданос и Интепе открывают огонь.

Желая во что бы то ни стало скрыть от неприятеля направление фарватера, которым *Муавенет* пользуется для прохода минных заграждений, и стремясь по возможности оставить противника в неведении относительно способов атаки, я решил пройти район минных заграждений до бухты Авузла, в которой мог стоять совершенно незамеченным неприятелем, кроме того тем самым я давал возможность фортам европейской стороны стрелять.

3 ч. 50 м. На якоре в бухте Авузла.

4 ч. 45 м. Снялся с якоря, прошел последнюю часть минных заграждений.

5 ч. На якоре у Чанака.

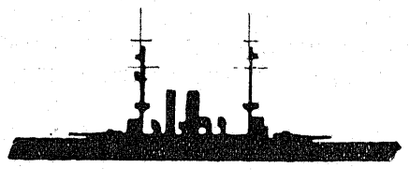
10 ч. 15 м. *Муавенет* получает радио от Сушона: «Хорошо выполнено».

Потопленный корабль был английский корабль *Голиаф (Goliath).* На нем погибли командир и 570 офицеров и матросов.

Ввиду исключительного недостатка в современных дальнобойных орудиях в Дарданеллах адм. Узедом обратился к командующему флотом с просьбою о помощи. В первую очередь было желательно установить орудия таким образом, чтобы можно было держать под обстрелом неприятельские позиции у Сед-эль-Бара. Сушон решился передать

с *Гебена* два орудия 15 *см*/$_{45}$ длиною вместе с боевым запасом (на 1 000 выстрелов).

Он считал возможным ослабить противоминную артиллерию крейсера потому, что при обстановке хорошей видимости, обычной для Черного моря, случаи, благоприятные для ее использования, были очень редки. Во время перевозки в Дарданеллы одно из 15-*см* орудий погибло: 24 мая пароход, перевозивший его, был потоплен подводной лодкой у островов Мармара. В дальнейшем для подкрепления обороны проливов флагманский корабль отдал четыре 8,8-*см* орудия, *Барбаросса и Торгут* — по два 10,5-*см* и 8,8-*см* орудия с боевым запасом. Оба корабля попрежнему оказывали значительную поддержку фронту Ари-Бурну посредством стрельбы по неприятельским кораблям (по невидимой с них цели). Лиман-ф.-Сандерс очень рассчитывал на эту поддержку, что подтвердилось 19 мая, когда он обратился с просьбою о содействии со



**Линейный корабль *Голиаф (Goliath)* (1898).**
**Водоизмещение — 13150 *т*; длина — 119 *м*; скорость хода — 18,3—18,7 узл.; вооружение— 4—30,5 *см*; 12—15,2 *см*; 10—7,6 *см*; 4 торпедных аппарата.**

стороны обоих линейных кораблей при намеченной атаке фронта Ари-Бурну. *Барбаросса* уже находился на позиции, а *Торгут* получил приказание направиться туда же. Несмотря на наличие всего лишь одного «защитного» парохода и на невозможность предоставить достаточную противолодочную охрану из эскадренных миноносцев, Сушон считал необходимым оказать эту поддержку турецкому наступлению. Оба линейных корабля смогли принять энергичное участие в сражении и своим огнем удержали неприятельскую корабельную артиллерию от выступления, хотя само турецкое наступление и не дало ожидаемого результата. На занятых ими позициях для стрельбы линейные корабли подверглись атаке подводной лодки. По выполнении этого задания *Барбаросса* вернулся в Константинополь.

В этот период бросалось в глаза замеченное со всех наблюдательных пунктов значительное усиление неприятельского охранения из эскадренных миноносцев. Неприятельские корабли ставили сетевые заграждения, причем даже на шестах последних выставлялись наблюдательные посты. Это обстоятельство находилось в тесной зависимости от известий об ожидавшемся прорыве германских подводных лодок, о которых английские газеты сообщали уже 1 мая. Кроме того подводная лодка *U-21* на пути из Германии в Катарро была дважды обнаружена неприятелем. Английский посол в Афинах об'явил в греческих газетах большие денежные премии за донесения о германских подводных лодках, которые имели бы своим результатом уничтожение последних.



Глава 15

# Гибель английских линейных кораблей *Трайумф и Маджестик*. Деятельность неприятельских подводных лодок

**Вопрос о присылке германских подводных лодок. Морской генеральный штаб согласен. Организация баз в Малой Азии. *UB-8* направляется в Турцию. *U-21* выходит из Вильгельмсгафена. У берегов Испании. Командир принимает решение, чреватое последствиями. Поход к Дарданеллам. Атака линейного корабля *Трайумф*. Гибель линейного корабля *Маджестик*. Прибытие *UB-7*. Английские подводные лодки в Мраморном море. Борьба на турецких коммуникациях. Торпедные атаки торговых, пассажирских и госпитальных кораблей. Сооружение сетевого заграждения.**

Переговоры с Германией относительно отправки германских подводных лодок на турецкий театр велись уже довольно давно различными инстанциями в Константинополе. Сушон считал, что при ожидавшейся атаке неприятеля против Дарданелл деятельность собственных подводных лодок должна иметь большое, если не решающее значение. Поэтому он направил соответствующий запрос командующему австрийским флотом, считая, что австрийские подводные лодки в силу близости их к театру военных действий могли бы быть использованы в первую очередь. Однако ответ был отрицательный. Тогда Сушон настоятельно телеграфировал 1 мая 1915 г. в морской генеральный штаб в Берлине: «Участие подводных лодок в обороне Дарданелл было бы многообещающим и ценным. Австрийский адмирал отклонил мою просьбу о присылке лодок, считая их необходимыми в Адриатике. Снабжение можно организовать в Малой Азии».

В тот же день Энвер-паша телеграфировал высшему германскому военному командованию. Описав обстановку в Дарданеллах, он сообщал: «Крайне необходима присылка нескольких больших подводных лодок, при наличии которых неприятель не рискнет на прорыв Дарданелл. Может быть возможна покупка Турцией 3 больших австрийских лодок из Полы, которые с германским личным составом могли бы срочно прибыть сюда».

Германский посол Вангенгейм сообщил 2 марта министерству иностранных дел: «По мнению адмиралтейства присылка 2 подводных лодок сразу же изменила бы положение в Дарданеллах. Обращение к.-адм. Сушона к Австрии встретило отказ. Постепенно должно было бы и у Австрии создаться впечатление, что взятие Дарданелл своим влиянием на нейтральные государства может придать войне неблагоприятный для нас оборот».

4 марта австрийское морское командование подтвердило свой отказ германскому морскому генеральному штабу на том основании, что из 7 имевшихся подводных лодок только 2 были боеспособны и те необходимы для обороны Полы и Каттаро. Морской генеральный штаб сообщил 10 марта командующему «флотом открытого моря»[1] о настоятельной необходимости откомандирования в распоряжение обороны

[1] „Флот открытого моря"—ядро германского флота в Северном море.—*Прим. перев.*

Дарданелл хотя бы одной подводной лодки. Последний 13 марта предложил для этой цели лодку *U-21*.

10 марта Сушон получил из Берлина известие, что к 22 марта будут подготовлены к отправке 2 малые подводные лодки в разобранном виде. 18 марта пришло сообщение, что *U-21* в начале апреля выйдет по назначению в Средиземное море.

Намеченная отправка подводных лодок на турецкий театр военных действий создавала необходимость организации опорных пунктов на малоазиатском побережьи. Лодки должны были иметь возможность на пути из Каттаро в Дарданеллы пополнять свои запасы, производить небольшие ремонты и получать последние известия с театра военных действий. Там же они должны были получать лоцманов (в Дарданеллах в качестве лоцманов обучались рулевые). В качестве баз для подводных лодок были намечены порт Будрум и бухта в заливе Кос, близ острова Орак (карта 1). В качестве баз-убежищ с запасами нефти могли служить Смирна, Фокия, Сигаджик и Скаланова. Кроме того в условное место на южном побережьи Крита был направлен нефтеналивной транспорт, правда захваченный в мае англичанами. Оборудование уединенных опорных пунктов производилось с соблюдением строжайшей секретности; их организация была известна лишь старшему военному начальнику в Смирне и коменданту города.

Снабжение Будрума и Орака нефтью и провиантом было затруднительно: оно производилось только на верблюдах. Главные склады были организованы в Миласе, сообщавшемся с Айдином лишь плохими дорогами и горными тропинками. Во главе всего дела снабжения подводных лодок был поставлен офицер германского флота.

К началу мая организация баз была закончена (карта 1): в Миласе находился главный склад нефти, в Геверджинли (залив Менделия) — начальник снабжения (быв. старший штурман крейсера *Бреслау*) с рулевым и запас нефти для двух малых подводных лодок, в Будруме — один рулевой и в Ораке — лоцманский офицер. Базу Геверджинли после захода в нее двух подводных лодок пришлось упразднить ввиду близости ее от караванных путей и опасности, которой подвергались в ней лодки в смысле их обнаружения. Орак остался единственной базой подводных лодок. Здесь лодки ни разу не были обнаружены; в общей сложности базу посетило 8 подводных лодок, из них 2 оставались в ней по 3—4 недели из-за повреждений механизмов, причем неприятель так и не узнал их местопребывания. Лишь в начале ноября 1915 г., когда английский сторожевой корабль пытался произвести здесь высадку десанта, отраженную ружейным огнем, неприятель обратил внимание на этот пункт: пришлось упразднить и эту базу, тем более что надобность в ней миновала.

В июне 1915 г. на западном побережьи полуострова Галлиполи была организована важная станция службы наблюдения и связи. Она находилась в небольшой бухте, вне района военных действий (ее обычно называли Херзингштанд, по имени командира подводной лодки *U-21*) (карта 1 и 15). Станция имела своим назначением поддержание связи с германскими подводными лодками, оперировавшими перед Дарданеллами, с целью передачи и получения информации о движении неприятельских кораблей и о неприятельских минных и сетевых заграждениях; этой же станции подводные лодки сообщали о своем намерении войти в Дарданеллы для дальнейшего осведомления об этом крепости Чанак.

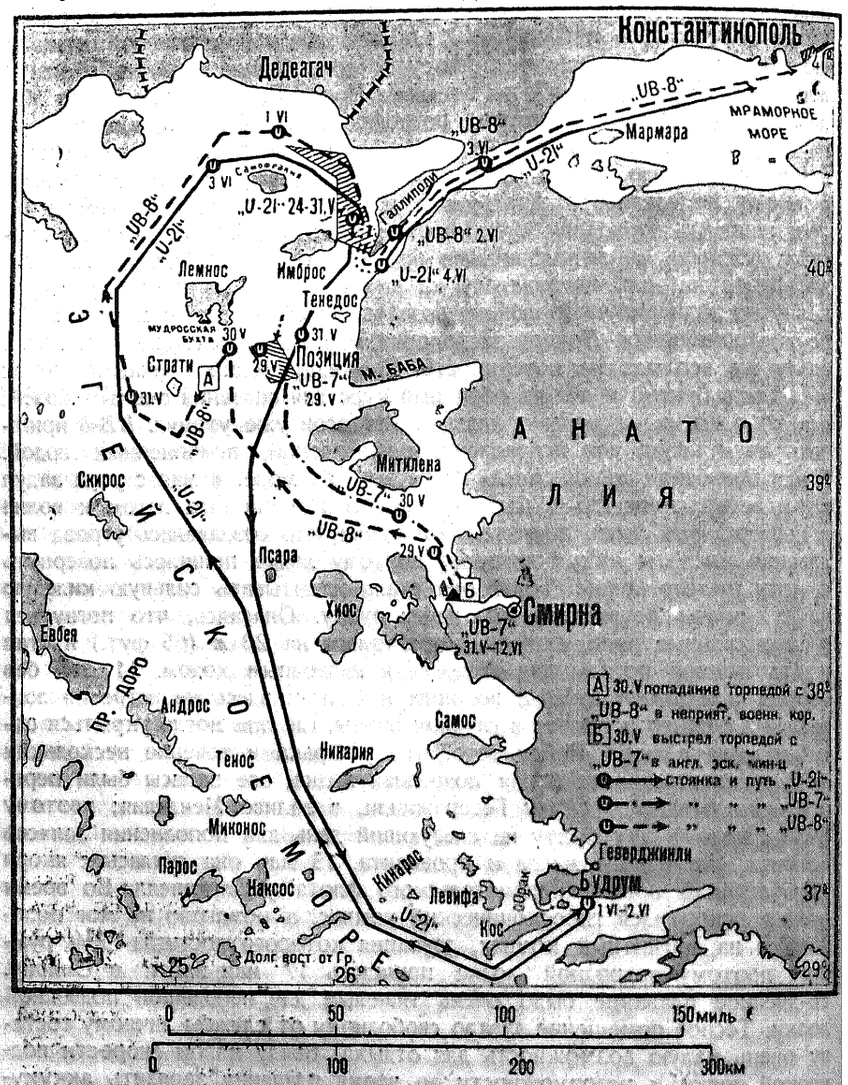


После ликвидации опорных пунктов на малоазиатском берегу станция Херзингштанд была превращена в лоцманскую станцию для входящих в Дарданеллы подводных лодок.

Первой подводной лодкой, отправленной на восточный театр военных действий, явилась *UB-8*. Она была отправлена по железной дороге 20 марта 1915 г. в Полу, прибыла туда 25 марта и была тотчас же здесь собрана. После нескольких пробных походов она 2 мая морским путем направилась в Турцию. Из штаба средиземноморской дивизии ею были получены указания, что у острова Орака ее будет ожидать лоцман. Пополнив 3 мая свои запасы в Порто-Палаццо на острове Меледа (у побережья Черногории), подводная лодка 4 мая вышла в море на буксире австрийского крейсера *Новара (Novara)*. При скорости хода в 9,5 узл., около 3 час. *UB-8* неожиданно погрузилась. Вахтенному рулевому не удалось отдать буксир, и только в последнюю минуту он смог задраить горловину рубки подводной лодки. Он сам вместе с другими рулевыми и сигнальщиками бросился за борт. Лодка, имея 20° диферента на нос, погрузилась на глубину в 18 *м* (60 фут.). Через неплотно задраенную горловину вода устремилась потоками во внутренние помещения. *Новара* застопорил машины, вследствие чего лодка сразу же всплыла на поверхность. Командир лодки приказал тотчас же отдать буксир и лег на обратный курс для спасения смытых людей; однако один из неумевших плавать матросов уже утонул. *UB-8* пришлось итти назад для исправления повреждений, причиненных водой. 5 мая подводная лодка смогла снова выйти в море. 8 мая с утра задул *Ost*-й ветер силою до 8 баллов. Подводная лодка шла лагом к волне и подвергалась столь значительной качке, что создавалась угроза выливания кислоты аккумуляторов; поэтому лодке пришлось повернуть и итти против волны. Тогда она стала испытывать сильную килевую качку; волны перекатывались через рубку. Опасаясь, что погнуться горизонтальные рули, командир погрузился на 20 *м* (65 фут.) и стал ждать лучшей погоды для следования надводным ходом. 11 мая без особых приключений *UB-8* подошла к Ораку; здесь ее встретил лоцманский офицер и провел в глубину бухты, где она могла укрыться от наблюдения с моря. Ввиду того, что у Орака в течение нескольких дней находилась английская подводная лодка, все запасы были переправлены отсюда в бухту Геверджинли, в заливе Менделия; поэтому *UB-8* зашла в эту бухту на следующий день для пополнения запасов топлива, смазочного масла и провианта. 13 мая она снялась с якоря для операций против неприятельского флота у Дарданелл. Во время похода испортился гироскопический компас, а командир не мог положиться на магнитный компас, девиация которого достигла 2½ румбов; поэтому подводной лодке пришлось 17 мая зайти в Смирну. 16-дневное плавание было очень тяжелым для небольшой подводной лодки. Тесное помещение давало свободному от службы личному составу очень малую возможность для отдыха. Ввиду малой скорости подводной лодки и невозможности во время плавания зарядить аккумуляторные батареи ее боевое значение было невелико. К тому же из-за

оживленного судоходства приходилось следовать под водой, причем аккумуляторы несли большую нагрузку. Во время пребывания в Смирне механизмы были перебраны, а гироскопический компас исправлен немецкими специалистами.

29 мая в 2 час. *UB-8* снова вышла в море (черт. 4). 30 мая в течение всего дня она не обнаружила ни одного парохода, и лишь в 19 час. появился большой трехтрубный корабль, шедший зигзагообразным курсом в направлении на Мудросскую бухту (на острове Лемносе); ввиду надвигавшейся темноты командиру не удалось установить в перископ детали его внешнего вида. В 20 ч. 15 м. подводная лодка выпустила торпеду, которая попала в пароход против задней трубы. *UB-8* видела, как взлетели на воздух палубные надстройки, но момент гибели парохода ей установить не удалось. Более точных сведений о результате этой атаки не имеется. *UB-8* вошла в Дарданеллы 8 июня, не встретив на пути других возможностей для атаки.




Черт. 4. Операция *U-21*, *UB-7* и *UB-8* в Эгейском море с 29 мая по 4 июня 1915 г.



Для входа подводных лодок в Дарданеллы были необходимы особые приготовления. Если ранее существовало стремление как можно теснее закрыть Дарданеллы минными заграждениями, то теперь возникла необходимость создать входной фарватер и обставить его возможно менее заметными предостерегательными знаками. Фарватер был проложен вплотную к европейскому берегу. Неприятель не мог его использовать, так как он представлял слишком большие навигационные трудности и находился в пределах обстрела турецких заградительных батарей. Обставлен он был следующим образом: небольшие бочкообразные буи отмечали концы линий минных заграждений и ставились в местах особенно трудных в навигационном отношении.

Фарватер очистили от мин малые миноносцы. Особые трудности представлял для подводных лодок характер течения в узкости между Кум-Кале и Сед-эль-Баром. Здесь был замечен на глубине 20 *м* (65 фут.) сильный водоворот, который во многих случаях мешал производству поворота в определенную сторону. Для самих Дарданелл было установлено, что на глубине 25—30 *м* (82—98 фут.) нет вовсе течения, а глубже имеется течение противоположного направления. Последнее обстоятельство при умелом использовании могло оказаться очень кстати для малых подводных лодок при их небольшой подводной скорости.

Незначительность числа судов, встреченных *UB-8*, приходится об'яснять тем обстоятельством, что другая германская подводная лодка достигла успехов, имевших для турецкой обороны решающее значение.

Подводная лодка *U-21* вышла 25 апреля 1915 г. в 5 ч. 30 м. из Вильгельмсгафена (под командою кап.-лейт. Херзинга). Путь в Средиземное море был выбран севернее Британских островов; *U-21* избегала встречи с нейтральными и неприятельскими кораблями, чтобы не быть открытой. 2 мая в 19 час. *U-21* взяла курс на мыс Финистерре (Испания) и здесь встретилась с пароходом *Марсала*, который доставил для *U-21* топливо и провиант. После обмена опознательными, подводная лодка вошла вслед за кораблем в бухту Риа-де-Коркубьон, на западном берегу Испании, где, укрывшись за мысом Це, ошвартовалась к пароходу. Ночью приступили к приемке солярового масла и провианта; в 5 ч. 15 м. *U-21* приняла 12½ *т* жидкого топлива и 1,9 *т* смазочного масла. Для окончательного пополнения запасов было условлено встретиться с пароходом *Марсала* 3 мая в 20 час. у входа в бухту Ароза [1]. В 5 ч. 30 м. 3 мая *U-21* вышла в море и шла в течение дня малым ходом под одной машиной курсом *S*. Принятое топливо во время пробы оказалось непригодным (не давало вспышки). Смесь с топливом старого запаса оказалась тоже невозможной вследствие разницы в удельных весах. Вновь принятое соляровое масло таким образом не годилось для мо-

[1] К северу от Виго.—*Прим. перев.*

торов. Командир был поставлен перед задачей, решение которой имело огромное значение. Он пишет в своем военном дневнике: «Наличный запас жидкого топлива — 26 *т*. Решаю не поворачивать назад, а пытаться дойти до Каттаро. При экономичном ходе (9 узлов) старого солярового масла хватит с небольшим остатком, но только в том случае, если не понадобится слишком частое и длительное погружение. Возвращаться через канал, имея в виду меры противолодочной обороны, принятые англичанами, было бы неразумно. Путь вокруг Шотландии тоже представляет большие трудности с этой точки зрения, нежели путь вперед. Преимущества возвращения, заключающиеся в небольшом выигрыше в расстоянии (на 200 миль), сводятся к нулю необходимостью частого погружения. Свежая погода тоже вероятнее на севере, чем в Средиземном море. Наконец в Средиземном море, даже при стечении самых неблагоприятных обстоятельств, можно пополнить запас топлива в нейтральном порту. В конце концов возвращение значительно затянуло бы выполнение операции».

Это решение командира имело огромное военное значение. Если бы он повернул обратно, то получилась бы не только задержка, а вероятно повторение операции было бы уже излишним. Достигнутые им в Дарданеллах успехи в большой степени помогли Турции выдержать атаки англичан; не будь его своевременного появления, сопротивление защитников было бы вероятно быстро сломлено.

При следующей встрече с пароходом *Марсала* командир уведомил его о непригодности жидкого топлива и просил довести об этом до сведения соответствующих учреждений в Германии. 6 мая в 7 час. *U-21* прошла Гибралтарский пролив вплотную к Марокканскому побережью. В 15 ч. 10 м. показались 2 небольших миноносца, увидя которые, подводная лодка погрузилась. 1 из миноносцев подошел на 1 000 *м* (5½ каб.), повидимому заметил перископ и открыл огонь. *U-21* погрузилась на глубину в 20 *м* (65 фут.). Около 15 ч. 50 м. оба миноносца скрылись из виду. 9 мая в 16 ч. 10 м. произошла еще одна встреча с пароходом. Несмотря на мглистый горизонт, *U-21* была обнаружена, и, когда корабли находились друг у друга на траверзе, пароход неожиданно повернул на подводную лодку, которая была вынуждена быстро погрузиться. Обе встречи имели последствием посылку англичанами предупредительных радио. Следующая встреча *U-21* с неприятелем произошла 11 мая в 7 ч. 10 м., когда 2 французских эскадренных миноносца появились в районе южнее Сицилии. Очевидно перископ был замечен; один из эскадренных миноносцев открыл огонь с дистанции около 7 *гм* (4 каб.), всплески ложились очень близко к подводной лодке. Она погрузилась на 20 *м* (65 фут.). Эскадренный миноносец прошел над нею и повидимому стремился ее найти; по крайней мере шум его винтов долгое время был слышен поблизости.

Без дальнейших приключений *U-21* подошла 13 мая к Каттаро и в 15 час. вслед за австрийским эскадренным миноносцем вошла в бухту. Расчеты командира вполне оправдались. Остаток топлива равнялся 1,8 *т*. При выходе из Вильгельмсгафена топлива имелось 56,5 *т;* за переход в 1 900 миль до Финистере было израсходовано 30,5 *т*, — за переход в 200 миль до Каттаро — 24,2 *т*. Пребывание в Каттаро длилось всего 7 дней, в течение которых подводная лодка ремонтировалась и снабжалась. 20 мая в 18 ч. 30 м. *U-21* направилась к малоазиатскому побережью. Командир избегал в дневное время пересекать коммуникации и проходить близ больших населенных островов. Он намеревался обойти 24 мая Лемнос и Имброс с севера, чтобы сперва выяснить расположение неприятельских кораблей и, если удастся, использовать сумерки или лунную ночь для атаки (карта 15).



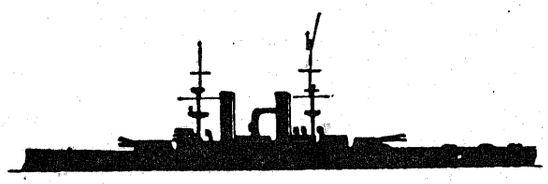
24 мая в 11 ч. 45 м. он заметил южнее Дедеагача военный корабль, в котором при приближении опознал русский крейсер *Аскольд*. Крейсер повидимому стоял на якоре в 5 милях от берега. *U-21* своевременно погрузилась, имея все шансы остаться незамеченной. Командир решил не атаковывать крейсера, хотя попадание было бы несомненным. Он намеревался следовать к Галлипольскому полуострову, чтобы произвести первую атаку по находящемуся там англо-французскому флоту. Он предполагал, что его появление еще неизвестно и не хотел понижать шансов атаки главного об'екта выстрелом по неанглийскому крейсеру. Эта выдержка в ближайшие же дни принесла блестящие результаты.

Настало 25 мая. Отсутствие ветра и гладкое море создавали условия хорошей видимости. *U-21*, следуя в подводном положении, выяснила, что главные неприятельские силы находятся против ожидания не у Габа-Тепе, а у мыса Геллес. Поэтому она не могла уже к рассвету выйти для атаки главных сил. Зеркально-гладкое море и хорошая видимость создавали трудные условия для атаки, но с другой стороны как будто имелись и шансы на успех: подводная лодка еще не была обнаружена, а корабли стояли на якоре. В 5 ч. 30 м. *U-21* усмотрела по носу три линейных корабля типа *Агамемнон (Agamemnon)* и *Маджестик*, окруженные многочисленными мелкими кораблями. Госпитальный корабль, повернувший прямо на подводную лодку, вынудил последнюю погрузиться на 20 *м* (65 фут.). Возможно, что ее перископ был замечен, потому что один из эскадренных миноносцев некоторое время держался вблизи и несколько раз проходил над подводной лодкой. В 6 ч. 20 м. явилась наконец возможность повернуть для атаки ближайшего линейного корабля типа *Трайумф*. Линейный корабль стоял на якоре без сетевых заграждений, окруженный несколькими пароходами. В 6 ч. 25 м. *U-21* подошла на дистанцию выстрела; однако, несмотря на то что она шла на глубине 12,5 *м* (41 фут) и очень осторожно показывала перископ, ее заметили, и линейный корабль, стоя на якоре и управляясь машинами, повернулся носом к подводной лодке. Когда перископ снова показался, неприятель тотчас же открыл огонь из носовой башни с дистанции около 7 *гм* (4 каб.). Падения снарядов очень сильно ощущались на *U-21*. Принимая во внимание, что и эскадренный миноносец продолжал держаться над подводной лодкой, — от атаки пришлось отказаться. *U-21* погрузилась на 25 *м* (82 фут.) и отошла истинным курсом 340°;шум винтов над нею постепенно утих, так что в 8 ч. 40 м. подводная лодка смогла всплыть на 10-*м* (32,8 фут.) глубину.

Под берегом подводная лодка обнаружила линейный корабль типа *Маджестик* на-ходу и пошла на него в атаку. Вскоре из-за кормы этого линейного корабля появился шедший средним ходом другой линейный корабль типа *Куин (Queen)*, находившийся от подводной лодки на благоприятной для торпедного выстрела дистанции. Поэтому в 9 ч. 05 м.

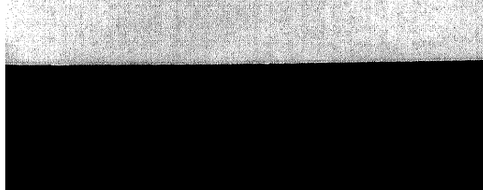
*U-21* с дистанции в 1 000 *м* (5½ каб.) выпустила в него торпеду из кормового аппарата. Корабль уклонился от торпеды, дав задний ход, и при появлении перископа открыл огонь кормовой противоминной артиллерией. Очевидно на гладкой поверхности моря с корабля заметили воздушный пузырь торпедного выстрела. Командир счел, что при таких условиях надо отказаться от дневной атаки по кораблям, находящимся на-ходу. Однако аккумуляторная батарея уже разрядилась, и не представлялось возможным отойти в подводном полюжении, с тем чтобы повторить атаку вечером. Поэтому командир решил попытаться атаковать линейный корабль, стоявший на якоре у Габа-Тепе, и для этой цели лег на курс *Ost*. У Габа-Тепе стоял на якоре английский линейный корабль *Трайумф* с поставленными противоминными сетями; вокруг него беспрерывно циркулировал большим ходом эскадренный миноносец, а на ноках шестов противоминных сетей сидели наблюдатели. Таким образом линейный корабль казался достаточно обеспеченным от атак подводных лодок. Эскадренный миноносец неоднократно вынуждал *U-21* погружаться на 20 *м* (65 фут.), а в 11 ч. 20 м., когда она следовала на глубине 15 *м* (49 фут.), эскадренный миноносец прошел над нею. 3 минуты спустя *U-21* подошла на дистанцию торпедного выстрела. Торпеда с ножницами была выпущена из носового аппарата с дистанции в 300 *м* (1½ каб.). На подводной лодке был слышен двойной взрыв: сначала — менее громкий, металлический удар, и сейчас же за ним очень громкий грохочущий взрыв. Из-за близости эскадренного миноносца командир не имел возможности проследить результатов атаки. *U-21* отошла на глубину 20 *м* (65 фут.), но шум винтов эскадренного миноносца был еще долго слышен. Очень вероятно, что в чистой, прозрачной воде светлосерый корпус подводной лодки на глубине 20 *м* был виден (опыт показал, что под водою из среднего перископа ясно был виден свой собственный носовой люк, отстоящий на 25 *м* от перископа). Лишь на глубине в 25 *м* (82 фут.) шум винтов затих. В 14 ч. 20 м. *U-21* всплыла на 10 *м* (32 фут.) и осмотрела горизонт — ни одного корабля не было видно у Габа-Тепе, а корабли, стоявшие южнее, также покинули свое якорное место.

В то время как сам стрелявший не смог наблюдать результатов своего смертоносного выстрела, это выполнили за него турецкие позиции. Наблюдатель, находившийся на высшем пункте оборонительной позиции Кодшачемендаг, сообщает об этом событии следующее: «Как раз этот корабль *(Трайумф)* за последние дни особенно часто обстреливал 19-*см* и легкой артиллерией Майдос, Килию, Маль-Тепе и турецкие позиции и батареи. Он производил обстрел почти по расписанию: утром, в полдень и вечером. Около полудня я услышал глухой звук. В окопах — большое волнение. Эскадренные миноносцы, рыболовные пароходы, корабельные шлюпки спешат на помощь, в то время как все большие корабли уходят самым полным ходом. *Трайумф* сделал еще несколько выстрелов в направлении на *N*, где повидимому находилась подводная лодка, а также и на *S*; один снаряд попал в пароход. На линейном корабле поднялась суетня, я слышал звуки горна, громкие голоса, команды, спускались шлюпки, какие-то предметы выбрасывались за борт. Через несколько минут корабль накренился на один борт, скоро трубы и мачты легли на воду, шесты сетевых заграждений торчали вверх; имея ход вперед, корабль опрокинулся и лег килем вверх. Дикая суматоха — эскадренные миноносцы, пароходы, шлюпки, люди в воде, а посредине—красное тело умирающего гиганта. Корабль опрокинулся через 12 мин. после взрыва; через 21 мин. корма его поднялась высоко вверх, и корабль погрузился носом в глубину, оставив целое кладбище обломков. В окопах началось громкое ликование и крики ура, стрельба прекратилась, друг и враг смотрели на воду, переживая незабываемые минуты». Погибло всего 3 офицера и 70 матросов, так как под рукой было много спасательных судов.



**Линейный корабль *Трайумф* (*Triumph*) (1903)**

Водоизмещение — 12 000 *т*; длина 133 *м*; скорость хода — 20 узл.; вооружение — 4—25,4 *см*; 14—19 *см*; 14—7,6 *см*; 2 торп. аппарата.



**Линейный корабль *Маджестик* (*Majestic*) (1895).**

Водоизмещение — 15 15 *т*; длина — 119 *м*; скорость хода — 17,5—18,5 узл.; вооружение — 4—30,5 *см*; 12—15,2 *см*; 16—7,6 *см*; 5 торп. аппарата.

*U-21* отошла в подводном положении от побережья, и только в 21 ч. 25 мин., после 2½-часового пребывания под водой, всплыла и зарядила аккумуляторную батарею. Командир намеревался итти на *W*, чтобы обогнуть с севера остров Самофракию и к вечеру отыскать стоянку крейсера *Аскольд*, который по его мнению держался в том же районе: ведь никто не мог рассчитывать на появление подводной лодки в 40 милях севернее острова Имброс. В следующую ночь он намеревался вновь итти на *S*, чтобы на рассвете подойти к мысу Теллес.

26 мая прошло без событий, не был встречен ни *Аскольд*, ни какой-либо другой неприятельский корабль. С 20 ч. 45 м. подводная лодка шла на глубине 20 *м* (65 фут.); в 3 ч. 20 м. 27 мая она всплыла на 10 *м* (32 фут.). Дул легкий *Ost*-й ветер силой в 2 балла при волнении в 1-2 балла и очень хорошей видимости. У Габа-Тепе не было ни одного корабля, у южного мыса полуострова Галлиполи можно было различить линейный корабль среди множества транспортных, госпитальных и других вспомогательных кораблей, вокруг которых циркулировало 6 эскадренных миноносцев. Линейный корабль был так плотно окружен вспомогательными кораб-

**Подводная лодка *U-21* (1913).**

Водоизмещение — 650 *т*; длина 64,2 *м*; скорость хода в подводн. пол. 9,6 узл. в надводном пол. 15,5 узл; вооружение — 1—8,8 *см*; 1 пулемет; 4 торп. аппарата; 9 торпед.

лями, что подход под благоприятным для атаки курсовым углом казался почти невозможным. Вот как описывает командир *U-21* в военном дневнике свой подвиг:

«4 ч. 15 м. Маневрирую для выхода в атаку сперва курсом *W*, потом курсом *Ost*. Условия для незаметного приближения несколько лучше, чем 25 мая (волнение 1-2 балла). 5 ч. 38 м. — выпуск торпеды из носового аппарата между 2 пароходами с дистанции 6-7 *гм* (3½—4 каб.), угол встречи торпеды с целью 120°. Слышен взрыв. После выстрела подводная лодка несколько погружается. Находящиеся поблизости эскадренные миноносцы приближаются к подводной лодке и несколько раз проходят над ней. Погружаемся на 20 *м* (65 фут.); 6 ч. 15 мин., идем на глубину 10 *м* (32 фут.). Между двумя пароходами над водою виден корпус опрокинувшегося корабля. Вокруг много кораблей; 8—10 эскадренных миноносцев и несколько рыболовных пароходов систематически обыскивают водный район между Имбросом и Галлиполи. Чтобы не показать, куда отходит подводная лодка для зарядки аккумуляторов, продолжаем итти на глубине 20 *м*». На этот раз жертвой смелой атаки пал английский линейный корабль ***Маджестик***. Потери в личном составе составляли 40 чел. Гибель этих двух линейных кораблей в дополнение к гибели линейного корабля *Голиаф* заставила неприятеля убрать все большие корабли от побережья. Поэтому *U-21* несмотря на большую выдержку не имела больше случая для атаки.

29 мая командир сделал попытку атаковать линейный корабль типа ***Маджестик***, стоявший на якоре в бухте Кефало (на о-ве Имброс). При этом подводная лодка в 13 ч. 24 м. запуталась в сетевом заграждении, которое закрывало вход в бухту. В средний перископ было видно, что проволоки обмотались вокруг корпуса подводной лодки. Резкой перекладкой руля и переменными ходами машин удалось разорвать сети и освободиться. Два толстых троса остались однако на корпусе подводной лодки и тянулись в направлении за корму и вверх. Подводная лодка следовала малым ходом на глубине в 25 *м*. К счастью работа в сетевом заграждении не была замечена, хотя дело происходило в полдень при тихой ясной погоде. Опасение, что за подводной лодкой на поверхности воды тащатся концы или буйки, оказалось напрасным: по крайней мере над *U-21*, шедшей на глубине 30 *м*, прошел какой-то корабль, ничего не заметив. Днем, в надводном положении, после часовой работы удалось освободиться от петель сетей, опутавших лодку. Весьма хорошую службу, как оказалось, сослужил сетевой отвод.

30 и 31 мая *U-21* не встретила никаких подходящих для атаки об'ектов, попадались только эскадренные миноносцы, рыболовные пароходы и вспомогательные корабли. Обследовать остров Лемнос не стоило: очевидно в главной своей базе — Мудросской бухте — корабли были еще лучше обеспечены, нежели в бухте Кефало. Поэтому командир решил итти 1 июня в базу Будрум. В 14 ч. 40 м. подводная лодка встала там на якорь и получила от начальника базы указания для входа в Дарданеллы. От приемки топлива можно было воздержаться ввиду наличия запаса в 33 *т*.

Личный состав отдохнул в течение ночи, и 2 июня в 8 ч. 45 м. *U-21* снялась с якоря, направляясь в Дарданеллы. Командир — кап.-лейт. Херзинг — намеревался еще раз обыскать наружный берег полуострова



Галлиполи и в случае отсутствия неприятельских кораблей войти в Дарданеллы. Оказалось, что за исключением эскадренных миноносцев все военные корабли исчезли. Ввиду этого в 9 час. *U-21* пошла ко входу в Дарданеллы. У мыса Геллес она попала в сильный водоворот, затруднявший повороты. Сильные разрывы, слышные на подводной лодке, заставили ее погрузиться на 42 *м* (138 фут.). Однако источником разрывов являлась не стрельба преследующих кораблей, а вероятно стрельба своих же береговых батарей. Всплыв в 13 час., подводная лодка убедилась, что благодаря попутному глубинному течению она оказалась у турецких минных заграждений скорее, чем предполагалось. В 13 ч. 15 м. *U-21* миновала заграждения и в сопровождении турецкого миноносца направилась к Константинополю, куда прибыла 5 июня в 17 час., через 40 дней после выхода из своей германской базы.

Во время крейсерства подводных лодок *UB-8* и *U-21* перед Дарданеллами на театр военных действий прибыла третья подводная лодка—*UB-7* (лейт. Вернер).

*UB-7* была переброшена по железной дороге в Полу, откуда вышла 11 мая (черт. 4). Она достигла без особых событий 20 мая в полдень базы Орак, откуда для пополнения своих запасов направилась в бухту Геверджинли. На основании полученных сведений командир намеревался пройти севернее Лемноса и Имброса и атаковать неприятеля с *N* между Имбросом и материком. В пользу такого решения говорило и то обстоятельство, что *UB-8*, идя из Смирны, предполагала подойти к Дарданеллам с юга и таким образом избежать взаимной помехи. 23 мая на пути от острова Никария до острова Скирос было замечено довольно оживленное движение судов и даже усмотрен броненосный крейсер, но вследствие незначительной скорости подводной лодки случая для атаки не представилось. Из-за повреждения дизель-мотора пришлось взять курс на Атос. В помощь электромотору был поднят парус. При попытке исправить дизель-мотор выяснилось, что последний стопорился каждый раз при сообщении его с гребным винтом, а значит им можно было пользоваться только для зарядки батарей; для надводного хода приходилось пользоваться электромотором. Положение требовало величайшей экономии электрического тока. Подводное плавание, необходимое во избежание встречи с пароходами и парусниками, являлось слишком большой нагрузкой для батарей. Поэтому 25 мая было устроено следующее приспособление: снаружи корпуса подводной лодки, на уровне крыши рубки, была установлена пустая бочка емкостью в 40 *л*, одним своим концом укрепленная к рычагу, выстреливавшемуся изнутри подводной лодки; при необходимости укрыться под воду лодка погружалась, уничтожала остаточную плавучесть и оставалась под водой, как бы подвешенная к бочке, благодаря чему не расходовался электрический ток. К вечеру удалось обнаружить причину неисправности дизель-мотора, и 26 мая около 6 час. он смог снова работать 3 цилиндрами. Командир надеялся выполнить свой первоначальный план, тем более что вскоре и четвертый цилиндр заработал исправно. Из-за аварии подводная лодка потеряла 2½ дня и временами дрейфовала в пределах видимости с о-ва Лемнос с полуразряженной батареей — «положение неприятное с точки зрения подводника», как говорилось в военном дневнике командира.

27 мая в 4 ч. 20 м., следуя в подводном положении, *UB-7* подошла к мысу Кефало на острове Имброс (карта 15). При осмотре бухты в самой глубине ее оказались легкий крейсер, линейный корабль, по-видимому, типа *Куин Элизабет* и несколько эскадренных миноносцев, перед ними — 12—15 пароходов. У входа стоял в дозоре легкий крейсер. Случайно в 8 ч. 15 м. *UB-7* оказалась вплотную у входного буя. Прежде чем удалось убрать перископ, последний прочертил по буйрепу входного буя, и хотя буйреп и был отброшен сетевым отводом, но повидимому при этом или натянулся, или оборвался. Во всяком случае дозорный крейсер что-то заметил и прошел большим ходом над подводной лодкой, которой пришлось погрузиться на 14 *м* (46 фут.).

На успешную атаку и последующий выход из бухты было мало надежды: действительно присутствие подводной лодки очевидно стало известным; военные корабли стояли за транспортами на сравнительно малых глубинах, так что подводной лодке оставалось очень мало места для маневрирования; следовало ожидать, что поперек бухты поставлено тросовое или минное заграждения, и лишь случайно удалось найти внешний конец фарватера, ведущего через него; к тому же и батарея подводной лодки была наполовину разряжена. Командир считал, что уже само появление подводной лодки перед неприятельской базой имеет большое моральное значение. Поэтому он вышел из бухты и поблизости от Габа-Тепе лег на дно на глубине 17,5 *м* (57 фут.), чтобы с наступлением темноты прорваться через линию дозоров. Ориентируясь при подходе к якорной стоянке у Габа-Тепе, *UB-7* усмотрела только группы эскадренных миноносцев; других кораблей, в частности линейных и аэростатной матки, не было видно.

После 19½-часового нахождения под водой *UB-7* в 23 ч. 40 м. всплыла для зарядки батарей. Несмотря на произведенную очистку воздуха и восстановление расхода кислорода, уже к 22 час. воздух был совершенно непригоден для дыхания и вдыхать его приходилось через особые регенеративные (калиевые) патроны.

28 мая *UB-7* прошла между островами Имброс и Лемнос с целью обыскать южные берега обоих островов. Командир пришел к убеждению, что вследствие каких-то ему неизвестных успехов подводных лодок большие корабли отозваны и в открытом море находятся только эскадренные миноносцы и сторожевые корабли. Он видел на воде множество обломков и предметов снабжения, очевидно принадлежавших не только транспортам, а также огромные нефтяные пятна. 29 мая тоже не представилось случая для атаки, а 30 мая подводная лодка направилась в Смирнскую бухту (черт. 4). Внутри бухты *UB-7* атаковала неприятельский эскадренный миноносец, но последний уклонился от торпеды. До наступления темноты он обыскивал бухту, так что *UB-7* только в 20 час. смогла всплыть и ночью встать на якорь в гавани. Теснота помещения 127-тонной подводной лодки, а также порча мотора поставили личный состав в особенно тяжелые условия, незнакомые большим подводным лодкам. 20 дней плавания было вердикт того, что мог вынести экипаж такой маленькой лодки. Командир был единственным офицером на ней, так что его никто не мог сменить даже на короткий срок. До 12 июня *UB-7* ремонтировалась



в Смирне. 13 июня она вышла в море с намерением атаковать неприятельские силы при входе в Дарданеллы. Однако в районе Лемноса, Имброса и входа в Дарданеллы никаких кораблей не было усмотрено, зато возле южной оконечности Галлипольского полуострова находились различные пароходы, обеспеченные внешней и внутренней линией охранения эскадренных миноносцев. 17 июня в 10 час. *UB-7* атаковала транспорт с одной трубой и четырьмя мачтами; след торпеды был виден до самой цели (в направлении на трубу), но взрыва не последовало. Атака из левого торпедного аппарата тоже не имела последствий, хотя след торпеды и вел к цели. Командир отнес эти неудачи, помимо плохой работы торпед, за счет значительного волнения, которое возле мыса Геллес усиливается от встречи с течением. В этот день дул *NW* силой в 6 баллов, и волнение соответственно достигало 5—6 баллов. Непопадания торпедами командир считал возможным отнести за счет сильной волны на том основании, что на подводной лодке, даже при следовании на глубине в 12 *м* (39 фут.), сильно ощущалось волнение.

После очень сложной для небольшой подводной лодки перезарядки аппарата запасной торпедой *UB-7* 19 июня сделала попытку произвести атаку у Габа-Тепе и у мыса Геллес. Но об'ектов для атаки не имелось. У мыса Теке (карта 15) лодка обнаружила заграждение из стальных тросов. Море было зеркально спокойное, ввиду чего дальнейшие операции не имели надежды на успех; поэтому командир решил войти в Дарданеллы. В 13 час. он дошел до Чанака и 21 июня встал на якорь в гавани подводных лодок в Константинополе.

Деятельность неприятельских подводных лодок заметно мешала дарданельскому транспорту: они причиняли много неприятных потерь. Первоначально войска подвозились морским путем — самым быстрым и удобным. Но этот путь являлся в то же время и наиболее опасным. 10 мая два транспорта под конвоем эскадренного миноносца *Гайрет* находились на пути в Дарданеллы. Английская подводная лодка *E-14* атаковала их. Головной пароход *Патмос (Patmos)* уклонился от торпеды, а турецкий пароход *Гюльджемаль (Güldschemal)* (вместимость 5 071 рег *т* бр. получил попадание в носовую часть. Эффект взрыва был очень незначителен: форштевень оказался перебитым, но водонепроницаемая переборка выдержала, и пароход остался на плаву; потерь в личном составе и материалах не было. На следующий день ценный пароход был приведен на буксире в Золотой Рог. По этому поводу английские источники [1] единогласно сообщали, что пароход, имевший на борту 6 000 чел. (пехотная бригада и несколько батарей), затонул. Черчилль пишет: «Это ужасное событие положило фактически конец передвижению турецких войск морским путем». Но в действительности дело обстояло иначе: 28 мая подводная лодка потопила небольшой турецкий пароход *Пандерма (Panderma)*, входивший в состав конвоя из 4 пароходов, сопровождавшегося миноносцами; при этом погибло около 250 чел. и столько же было спасено. Это был единственный случай потерь среди перевозившихся сухопутных войск в результате действий неприятельских подводных лодок. 25 мая намечалась до-

[1] Corbett, том III, стр. 27; Чёрчилль „World crisis", том II, стр. 407.

ставка в Дарданеллы турецкой дивизии. Дивизия была посажена на транспорты, стоявшие у константинопольской набережной. Английской подводной лодке *E-11* удалось атаковать эти транспорты в гавани. Торпеда попала в лихтер и потопила его. Германский пароход *Стамбул (Stambul)* (3 359 рег. *т* бр.), у которого стоял лихтер, получил пробоину, но не затонул. Вторая торпеда ударилась в стенку набережной. Само собой разумеется, что оба сильных взрыва произвели переполох среди портового населения. Войска тотчас же были высажены и должны были приступить к походу сухим путем. С этого дня войска больше не отправлялись морским путем. Однако снабжение провиантом было невыполнимо по суше. Надо было снабжать войска численностью в 450 000 чел. и соответствующее количество животных. Для доставки на фронт потребного ежедневного снабжения (400—500 *т*) требовалось не столь уже много транспортных средств при условии 10-дневного перехода от конечных пунктов железнодорожных линий Константинополь — Узункепрю и Смирна — Пандерма (карта 1). Турецкая генеральная инспекция службы тылов и снабжения пыталась с помощью постройки полевых железных дорог на европейском и азиатском побережьях сократить срок подвоза снабжения и улучшить его помощью исправления дорог. Но из-за недостатка рабочих рук и материалов эти попытки ни к чему не привели. Подвоз мог производиться только морем, и таким образом снабжение армии находилось в зависимости от обеспеченности морских коммуникаций с обеими базами: Гайдар-Паша и Пандерма. Со времени высадки неприятельской армии снабжение турецкой армии продовольствием не соответствовало ее росту. Поэтому было невозможно образовывать запасы; наоборот с течением времени расходовалась вся имевшаяся наличность. Войска находились в зависимости от прихода транспортов с продовольствием и жили сегодняшним днем. До самого конца дарданельских сражений в вопросе снабжения не произошло перемен. Деятельность неприятельских подводных лодок являлась тяжелой заботой, полная остановка морского транспорта привела бы армию к катастрофе. К счастью транспорты с продовольствием почти никогда не атаковывались во время перехода. Первая потеря такого рода произошла в августе 1915 г. В портах Акбаш, Бергас, Чаркой было потоплено несколько пароходов, но почти во всех случаях удавалось спасти некоторую часть груза. Долгое пребывание кораблей в гаванях для разгрузки увеличивало опасность. Приспособления для выгрузки почти полностью отсутствовали, так что разгрузка одного парохода часто длилась неделями. Случалось, что из-за недостатка в мешках рожь, бобы и горох просто насыпались в трюм и для выгрузки приходилось сперва пересыпать их в мешки. Из-за этого в гаванях скоплялось по нескольку пароходов, ожидавших очереди и являвшихся хорошим об'ектом для атак подводных лодок. Никакой регулярности в снабжении не было. В случае наличия у главного интенданта Измаила-Хакки-паши соответствующих продовольственных грузов посылалось несколько пароходов сразу; при отсутствии продовольствия армии приходилось ждать. Потеря тоннажа при ограниченном количестве торговых судов была очень неприятна, тем более, что использовать можно было только большие пароходы с значительной грузоподъемностью. Не каждый поврежденный пароход погибал окончательно, но пригодный для перевозки продовольствия тоннаж сократился постепенно до 56 000 *т*. Замена была невозможна, а поврежденные корабли отремонтировать не удавалось ввиду отсутствия судостроительного материала и недостатка времени.



В августе английским подводным лодкам впервые удалось увеличить число потерь до угрожающих размеров. Если бы потери тоннажа продержались на том же уровне в течение ближайших месяцев, то сопротивление 5-й армии было бы сломлено. В сентябре цифра потоплений равнялась нулю и только во второй половине октября она опять возросла. Но решающий момент не был использован. Выйти из положения использованием караванов барж на буксире пароходов не удалось бы ввиду недостатка в подходящих буксирах и перлинях. Несмотря на все препятствия, преодолевая нечеловеческие трудности, снабжение армии скудным пайком все же поддерживалось и тем самым сохранялась до конца ее боеспособность. Часто нехватало самого нужного, и особенно страдали от недостаточного питания животные.

Перевозка боевых припасов встречала сравнительно меньшие помехи. 24 мая английская подводная лодка *E-14* потопила турецкий пароход *Нагара (Nagara)* (300 *т*). При этом погибли ценное 15-*см* орудие с *Гебена* с боевым запасом на 250 выстрелов и 350 — 8,8-*см* снарядов. При гибели уже упомянутого парохода *Пандерма* погибло 7 000 снарядов и зарядов для полевой артиллерии. После перехода на караваны и отказа от использования больших пароходов потерь больше не было. На фронт в течение периода сентябрь—декабрь 1915 г. было доставлено около 6 000 *т* военных материалов без всяких потерь.

Деятельность неприятельских подводных лодок не ограничивалась однако борьбой с турецкими военными транспортами. Они атаковывали без предупреждения торговые пароходы, пассажирские и госпитальные корабли. 31 мая 1915 г. в 10 час. в порту Пандерма был потоплен торпедою невооруженный германский пароход *Мадлена Рикмерс (Madeleine Rickmers)* без предупреждения подводной лодкой, находившейся в подводном положении. Пароход этот стоял на якоре и грузил рожь, растительное масло и мыло для Константинополя. Ни войск, ни вооружения на нем не имелось. 1 июня в 21 час. пароход *Лилли Рикмерс (Lilli Rickmers)*, имея на борту 700 раненых, находился в 3 милях от Сан-Стефано; на нем был поднят флаг Красного креста и Красного полумесяца; на обоих бортах кроме того имелись марки: на белом поле красные кресты размером в 2 *м*, ярко освещенные. Несмотря на эти отличия госпитального корабля в него была выпущена торпеда, которая прошла перед форштевнем. В 13 час. 18 мая был атакован без предупреждения турецкий пароход *Дойан (Doyan)* (300 *т*), шедший из Константинополя в порт Пандерма; повернув, пароход избежал попадания торпеды; на нем находилось 700 чел., среди них много женщин и детей, которые из-за переполнения парохода находились на верхней палубе и были хорошо заметны снаружи. Неприятельская подводная лодка вскоре всплыла за пароходом.

Рыбачьи суда и парусники с греческими беженцами неоднократно атаковывались подводными лодками, использовавшими для этой цели артиллерию или торпеды. В дневнике одного из офицеров с французской подводной лодки *Тюркуаз (Turquoise)* рассказывается, что 24 ок-

тября она обстреляла 45 снарядами рыбачье судно, причем пассажиры были потрясены жестокостью происходившего. 26 октября английская подводная лодка *Н-1* обстреляла артиллерийским огнем парусник, по которому *Тюркуаз* сделала перед тем 2 торпедных выстрела.

Германское посольство неоднократно поднимало перед американским посольством вопрос о многочисленных нарушениях «союзниками» Гаагской конвенции, но эти протесты не имели никаких результатов. Турецкое высшее командование внесло предложение, чтобы служащие американского Красного креста участвовали в походах турецких госпитальных кораблей; однако это предложение не было проведено в жизнь.

После отхода неприятельских линейных кораблей и крейсеров от Дарданелл, вызванного успехами подводной лодки *U-21*, оба турецких линейных корабля *Барбаросса* и *Торгут* не имели уже случая для участия в операциях. Во время походов в Дарданеллы и обратно им угрожала только подводная опасность. В лунную ночь 27 мая на пути в Дарданеллы *Барбаросса* заметил в узкости у островов Мармара сперва справа, а потом слева — подводную лодку. В этот раз линейный корабль охранялся 2 миноносцами, которые тотчас повернули в направлении на подводную лодку; последняя была вынуждена оставить свое намерение атаковать и быстро погрузилась. К подводной опасности теперь в проливе прибавилась угроза со стороны неприятельских самолетов-бомбардировщиков, вынуждавших дежурный линейный корабль бросать «защитный» пароход и зигзагообразными курсами избегать попаданий бомбами. Такое маневрирование даже в случае удачи требовало лишнего расхода угля. Командующий флотом был вынужден поэтому убрать линейные корабли из Дарданелл. Один из них постоянно стоял в Золотом Роге в полной боевой готовности.

Целый ряд причин, в том числе: 1) помеха судоходству в Мраморном море, 2) необеспеченность пароходов во время погрузки и выгрузки, 3) затруднения, испытывавшиеся со стороны неприятельских подводных лодок линейными кораблями во время занятия ими позиций для стрельбы по береговым целям, 4) нагрузка, ложившаяся на флотилию эскадренных миноносцев по конвоированию транспортов, и связанный с этим расход угля заставил командующего флотом уже в течение продолжительного времени обмениваться с адм. Узедомом соображениями о преграждении входа в Дарданеллы сетями. Мнения разошлись. Исключительная глубина — до 100 *м* (55 саж.) у Нагары, в самом узком месте, ширина которого достигала 2 000 *м* (11 каб.), сильное течение, временами доходившее до 4 узлов, и притом трудные условия постановки на якорь буев при каменистом грунте и скалистом дне, а также подвеска сетей — являлись вескими доводами против сетевых заграждений. Адм. Узедом ни в коем случае не желал сетевых заграждений. Сушон однако хотел испробовать все возможности на практике и поручил германским командирам линейных кораблей совместно с морским арсеналом сплести из всяких подходящих материалов полотнище сети, подвешенное затем между двумя буями в Босфоре, в месте наиболее сильного течения. Таким образом возможность осуществления сетевого заграждения была доказана. Ввиду удачи опыта один из командиров линейных кораблей получил поручение руководить постановкою сетей на месте в Дарданеллах, а второй — изготовлением самих



сетей, получением нужных материалов и доставкой сетей в Дарданеллы. Сетевое заграждение блестяще себя оправдало (подробности о нем — см. прилож. I и черт. 35).

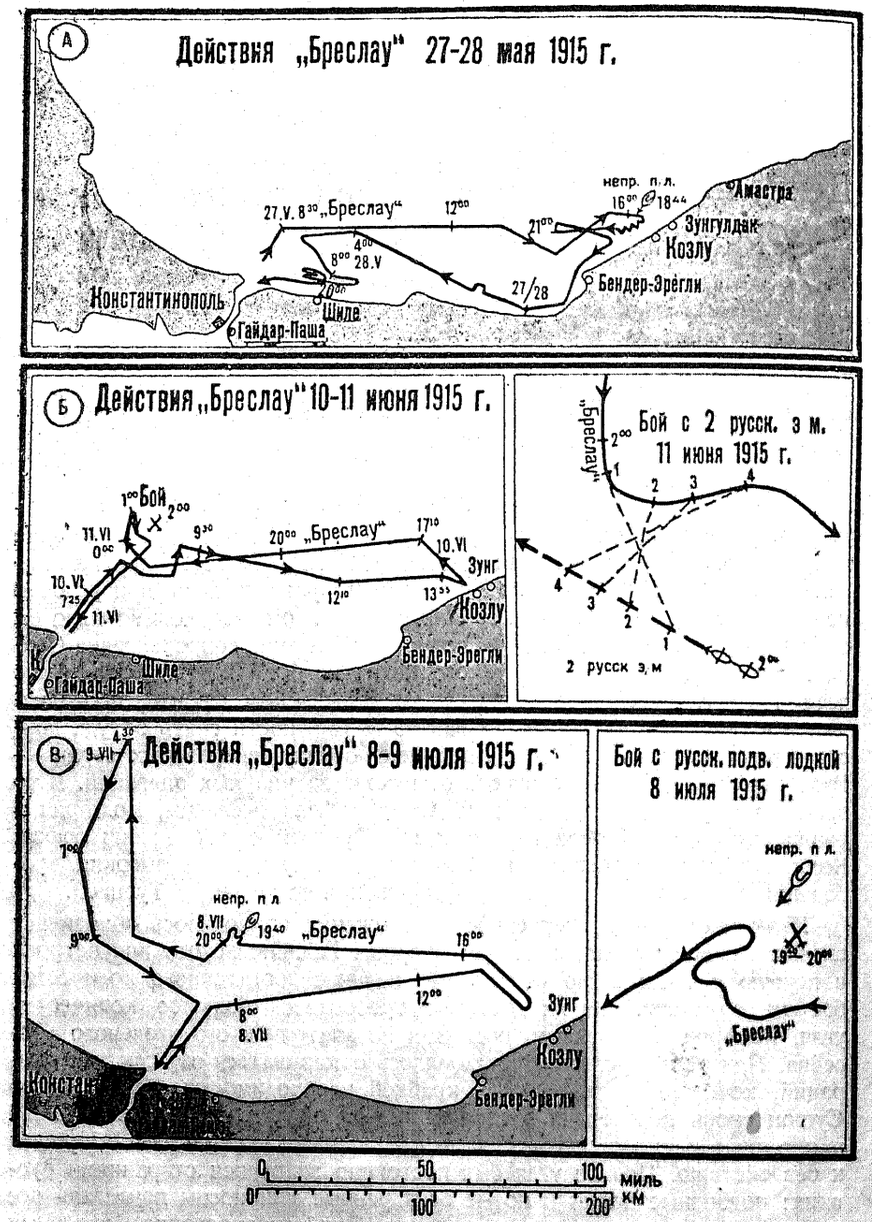
Глава 16

# Деятельность турецкого флота на Черном море летом 1915 г. *Бреслау* подрывается на мине

**Неприятель мешает подвозу угля. Бой *Бреслау* с двумя русскими эскадренными миноносцами. Совещание в Чанаке о самых крайних мероприятиях. *UB-7* в Черном море. Обстрел Зунгулдака. Конвоирование угольных транспортов. *Бреслау* подорвался на мине. *Гебен* выходит в море для обеспечения угольных транспортов. Гибель трех пароходов.**

Отрезанность Турции от ее союзников привела к тому, что в деле ведения войны она оказалась предоставленной самой себе. Германское высшее командование понимало, что против невероятных усилий англичан и французов у Дарданелл Турция могла устоять лишь при условии подвоза боевых припасов из Германии, а для этого необходимо было бы открыть путь через Балканский полуостров, сломив сопротивление Сербии. Однако на выполнение такого плана не было надежды в течение лета 1915 г. Русское наступление на Кавказском фронте, проводившееся в большом масштабе, не давало возможности снять оттуда войска для балканского похода. Поведение обеих нейтральных стран — Румынии и Болгарии — зависело от исхода задуманных операций. В то время как симпатии Румынии к Антанте были очевидны, Болгария в различные периоды вела переговоры с Турцией о заключении союза. Конкретных результатов было трудно достигнуть из-за высоких требований Болгарии по вопросу регулирования ее границ с Турцией.

Итак несмотря на серьезность положения приходилось обходиться своими слабыми средствами. Для обороны Галлипольского полуострова в первую очередь было необходимо наличие достаточного количества боевых припасов. Для их доставки требовалось большое количество угля, которое пополнялось подвозом из анатолийского угольного бассейна. При таких условиях приходилось отказываться от всех тех операций, которые не вызывались крайней необходимостью; ввиду этого Сушон вновь подтвердил распоряжение об обязательности величайшей экономии в расходе топлива; даже флагманский корабль был вынужден к бездействию. Подвоз угля был постоянно затруднен стараниями русских: подводные лодки и новые эскадренные миноносцы прилагали все усилия, чтобы прекратить его совсем. Для конвоирования угольных транспортов пришлось привлечь флотилию эскадренных миноносцев и легкие крейсера. С 27—29 мая *Бреслау* обеспечивал транспорт, шед-




Черт. 5. а) Действия *Бреслау* 27—28 мая 1915 г. б) Действия *Бреслау* 10—11 июня 1915 г. в) Действия *Бреслау* 8—9 июля 1915 г.

ший в Зунгулдак, и конвоировал оттуда обратно 2 нагруженных парохода. При этом 27 мая в 18 ч. 45 м. перед Зунгулдаком была обнаружена и обстреляна неприятельская подводная лодка в подводном положении. Перископ исчез, и транспорт смог спокойно следовать дальше (черт. 5а).

10 и 11 июня во время дальнейших операций *Бреслау* пришлось выдержать бой с 2 новыми русскими эскадренными миноносцами, имевшими исключительно сильное вооружение (три 10,5-*см* и два 7,5-*см* орудия). *Бреслау* обнаружил неприятеля в 2 часа 11 июня и открыл по нему огонь с дистанции 18—22 *гм* (10—12 каб.). Неприятель тотчас же ответил на обстрел. Было замечено, что головной эскадренный миноносец получил целый ряд попаданий, вследствие чего он сильно накренился и позднее затонул (черт. 5б). Были достигнуты попадания и во второй эскадренный миноносец. От нескольких выпущенных торпед *Бреслау* уклонился, зато получил три попадания снарядами, которые вывели из строя 7 чел. убитыми и 15 ранеными. Боевая готовность *Бреслау* не пострадала, поврежденная радиостанция была быстро исправлена. По русским источникам (С. Граф, Русский флот в мировую войну и революцию) [1] в бою участвовали эскадренные миноносцы *Дерзкий* и *Гневный*. Наблюдения *Бреслау* были правильны, поскольку первый сделанный выстрел попал в *Гневного*. Последний остался на месте без движения вследствие перебитого главного парового трубопровода [2]. По окончании боя с *Бреслау* *Дерзкий* отправился на поиски пострадавшего эскадренного миноносца и на рассвете нашел его в довольно безнадежном состоянии. По русским данным *Дерзкому* удалось взять *Гневного* на буксир и привести в Севастополь. Вероятно это были те же 2 эскадренных миноносца, которые обстреляли вечером Зунгулдак.

Самостоятельно следовавшие угольные транспорты подвергались постоянно серьезной опасности: почти каждый день приходили известия о присутствии русских подводных лодок близ угольного побережья; этим подводным лодкам удавалось, помимо уничтожения парусников, топить и угольные транспорты. Турецкая флотилия эскадренных миноносцев была так занята конвоированием транспортов в Дарданеллах, что только случайно являлась возможность их посылки в Черное море. Аварии и необходимая чистка котлов постоянно отвлекали некоторое количество миноносцев, хотя и на весьма краткое время, благодаря самоотверженной работе личного состава. Многочисленные перевозки боевого запаса и материалов для сооружения сетевого заграждения выполнялись имевшимися в Мраморном море плоскодонными парусниками — магонами *(Mahonen)*, буксировавшимися мелкосидящими пароходами. Несколько таких караванов обеспечивались сразу небольшим числом миноносцев. Таким образом пытались ограничить число об'ектов для атак подводных лодок. При огромной потребности на фронте в боевых припасах этих караванов никогда нехваталю. 21 июня батареи азиатского берега, выдвинутые вперед у Интепе, расстреляли почти все снаряды. Крепость запросила по телеграфу о доставке боевых припасов.

---

[1] Graf, Die russische Flotte im Weltkrieg und in der Revolution.

[2] *Гневный* получил повреждение трубопровода и временно лишился хода. По исправлении повреждений самостоятельно достиг Севастополя, сопровождаемый *Дерзким* —*Ред.*

Вследствие этого минный крейсер *Пейк* большим ходом вышел в море для доставки в Дарданеллы 739—8,8-*см* и 150 — 15-*см снарядов*.

В период, когда морское командование особенно было занято с одной стороны угольным вопросом, а с другой — обеспечением перевозки боевых припасов, 5-я армия неоднократно требовала посылки подводных лодок для поддержки береговых операций. Командующий флотом не всегда мог итти навстречу этим желаниям; он старался растолковать турецкому высшему командованию, что подводные лодки перед каждым выходом в море требуют полного ремонта на судостроительной верфи.

В конце июня 1915 г. обстановка на Галлипольском полуострове складывалась чрезвычайно серьезно. Неприятель действовал энергичными средствами. Многочисленные ежедневно прибывавшие пароходы доставляли огромное количество военного имущества, в то время как турки все больше и больше исчерпывали свои скудные запасы. 30 июня, в Чанаке, Сушон обсудил с адм. Уэдомом вопрос о возможности принятия чрезвычайных мер. На этом совещании выяснилось, что скорострельные батареи азиатского берега особенно деятельно поддерживали в последнее время своим огнем южную группу турецких войск, которую теснил противник, и что наличных боевых припасов у них оставалось лишь на несколько дней. Сушону пришлось отклонить дальнейшую передачу 15-*см* и 8,8-*см* орудий с *Гебена*, чтобы не снижать его боевой готовности ниже допустимого предела; он согласился лишь на замену уничтоженного 10,5-*см* орудия соответствующим орудием с *Бреслау* вместе с боезапасом на 300 выстрелов. Вставал вопрос о неожиданном прорыве *Гебена* и турецких линейных кораблей из Дарданелл и обстреле ими с тыла английских позиций у Сед-эль-Бара. Образование прохода в минном заграждении заняло бы не менее 14 дней. Несмотря на величайшую секретность работ они все же стали бы известны неприятелю, его самолеты тотчас же обнаружили бы производство работ. Даже незамеченный выход кораблей в море вскоре же привлек бы линейные корабли противника для обороны своих береговых позиций, и все свелось бы к артиллерийскому поединку между большими кораблями. Для неприятеля открывалась при этом благоприятная возможность использовать свои подводные лодки. Кроме того фарватер оставался опасным из-за своих и неприятельских минных заграждений. Сушон поэтому отказывался от такого плана. Он придерживался мнения, что бо́льшего успеха можно ожидать, использовав *Гебен* и турецкие линейные корабли за заграждениями. Энвер-паша, присутствовавший на совещании, считал опасность, угрожавшую Дарданеллам, не такой серьезной: правда, боевые припасы находились на исходе, но в окрестностях Константинополя имелось еще на крайний случай 150 000 чел. сухопутных войск; по его мнению решение не выходить из Дарданелл с большими кораблями следовало признать вполне правильным. Действительно при наличии минной опасности и вероятного сильного противодействия со стороны неприятеля пришлось бы потерять почти все корабли, не добившись соответствующего успеха. Правда *Гебен* не так-то легко было бы уничтожить, но тяжелые повреждения, которые были бы им получены, ставили бы под вопрос возможность его дальнейшего боевого использования. В таком случае для неприятеля представилась бы благоприятная возможность использовать



открытый проход через минные заграждения и, ввиду того что береговые батареи при ничтожности их боевого запаса не смогли бы оказать значительного противодействия, путь в Мраморное море был бы открыт.

Командующий 5-й армией ген. Лиман-ф.-Сандерс в конце июня просил Сушона о сформировании десантного отряда с флота для поддержки решительного наступления в южном секторе. Сушон был вынужден отказать в этом, принимая во внимание, что корабли и так не имели полного комплекта команды после выделения из их состава различных отрядов, и дальнейшее откомандирование личного состава грозило понизить боеспособность кораблей. При значительной численности армии небольшой десантный отряд не мог иметь серьезного значения; кроме того матросы не были достаточно обучены тактике пехоты, чтобы успешно выступать против противника, имевшего опыт многомесячных боев. Сушон уже сделал все, что было в его силах, отдав орудия, боевые припасы и сформировав отряд пулеметчиков. Поддержка армии имуществом и людьми не должна была подрывать возможность активных операций морских сил. Всем кораблям надлежало находиться постоянно в такой степени боевой готовности, чтобы иметь возможность использовать свою полную боевую мощь как при прорыве неприятеля через Дарданеллы, так и в боях с русскими на Черном море.

Для поддержки большого наступления турецких частей, расположенных в Арибурну, 4 июля в Дарданеллы был отправлен линейный корабль *Торгут*. 5 июля после нескольких удачных выстрелов по расположению англичан и их пунктам высадки преждевременный разрыв снаряда (в дуле орудия) уничтожил одно из 28-*см* орудий в носовой башне; при этом было убито 5 чел. и ранено 29. На позиции для стрельбы линейный корабль был безрезультатно атакован самолетами. 6 июля он вернулся в Золотой Рог.

Подводная лодка *UB-7* после ремонта была готова к выходу в море. Малые подводные лодки имели слишком недостаточную численность личного состава и вообще являлись по своим тактическим данным слишком слабыми для того, чтобы использовать представлявшиеся перед Дарданеллами возможности для атаки при наличии хорошо организованной противолодочной борьбы. В Черном море условия были несоизмеримо благоприятнее. Можно было надеяться, что при меньшем противодействии малые подводные лодки смогут сослужить здесь хорошую службу и без пред'явления непосильных требований к личному составу и материальной части. Особо важной задачей являлись атаки неприятельских эскадренных миноносцев и подводных лодок, постоянно державшихся у побережья угольного района. Успех казался тем вероятнее, что здесь подводные лодки для русских представляли собою незнакомое оружие.

5 июля *UB-7* вышла из Босфора, направляясь сначала в район между устьем Дуная и Одессой, где предполагалось встретить оживленное движение судов, и для крейсерства на линии Севастополь—Зунгулдак с возвращением обратно мимо Зунгулдака, близ которого часто показывались неприятельские подводные лодки. *UB-7* продержалась трое суток близ устья Дуная, не обнаружив никакого судоходства. У Зунгулдака и вдоль побережья этого района, у которого лодка крейсеровала взад и вперед, тоже не удалось встретить об'ектов для атаки. 22 июля *UB-7* вернулась в Босфор. Важным результатом похода являлся вывод о необхо-

димости для успеха операций подводных лодок у побережья угольного района, — ввиду небольших активных возможностей, — организации сигнальной службы и наблюдения и связи вдоль всего побережья. К разрешению этой задачи было приступлено тотчас по возвращении подводной лодки, и к концу августа в важнейших пунктах были оборудованы сигнальные станции, укомплектованные личным составом.

3 июля эскадренные миноносцы *Гайрет* и *Нумуне* конвоировали два пустых угольных транспорта в Зунгулдак. Во время погрузки транспортов они оставались в порту и совершали ночные походы вдоль побережья с целью застать врасплох неприятельские подводные лодки, но успеха не имели. На случай обстрела Зунгулдака русскими эскадренными миноносцами, — что неоднократно случалось, — было условлено, что оба турецких эскадренных миноносца будут отвечать из гавани. Встречаться с неприятелем в открытом море при значительном превосходстве артиллерии русских (три 10,2-*см* орудия против двух 7,5-*см*) и превосходстве в скорости хода — было бесцельно. Эскадренные миноносцы встали за высоким и широким волноломом таким образом, что могли стрелять из орудий по невидимой с них цели. Пост управления артиллерийским огнем был вынесен на мол; удобным наблюдательным пунктом являлся маяк, находившийся на возвышенности (50 *м*). Эскадренные миноносцы были хорошо прикрыты молом. 4 июля показались 2 русских эскадренных миноносца и открыли огонь с дистанции 90—100 *гм* (49—55 каб.). У русских вероятно имелись хорошие дальномеры: снаряды сразу же стали ложиться в гавани и в городе. Когда дистанция уменьшилась до 85 *гм* (47 каб.), турецкие эскадренные миноносцы в свою очередь открыли огонь. Наблюдение с маяка показывало, что при втором залпе один из неприятельских кораблей получил попадание; противник тотчас же повернул назад и скоро исчез из виду. Обычно при обстреле русские выпускали не менее 100 снарядов, а на этот раз они отошли уже после 30 выстрелов. Особенное удовлетворение вызвал этот очевидный успех среди турецкого населения. Возвращение нагруженных пароходов под конвоем эскадренных миноносцев прошло без событий.

8—9 июля во время похода *Бреслау* навстречу ожидавшемуся из Констанцы пароходу с нефтью в 19 ч. 40 м. (8 июля) была обнаружена всплывшая неприятельская подводная лодка (черт. 5в); ее взяли под обстрел, ввиду чего она тотчас же погрузилась. Отправка парохода с нефтью задержалась, и операция таким образом не имела результата.

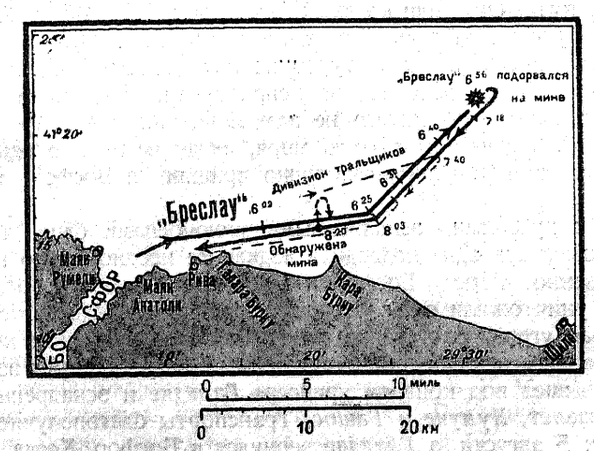
Следующее конвоирование транспортов состоялось 12 июля. Эскадренные миноносцы *Нумуне* и *Муавенет* сопровождали 3 пустых парохода в Зунгулдак. 14 июля туда же направился *Ядигар* с жидким топливом для *UB-7*. 15 июля перед Зунгулдаком опять появились 2 русских эскадренных миноносца. Немедленно были приняты обычные приготовления к обстрелу: краны на молу были повалены, город очищен и население удалилось в соседние долины. Турецкие эскадренные миноносцы расположились за молом таким образом, что на каждом стреляло по одному орудию. *UB-7* вышла из гавани для атаки противника. В 16 ч. 53 м. русские открыли огонь с дистанции около 100 *гм* (55 каб.); турецкие корабли начали отвечать, когда дистанция уменьшилась до 90 *гм* (49 каб.). Сделав несколько залпов по городу, русские



стали обстреливать гавань. Один из транспортов получил попадание под ватерлинией, другой — в рулевое устройство. Один снаряд попал в трубу *Ядигара* и осколок — в надводный борт *Нумуне*. Попаданий со стороны турок не было замечено. В 17 ч. 15 м. русские прекратили огонь и отошли. *UB-7* выйти в атаку не успела. Повреждения, полученные пароходами и эскадренными миноносцами, были незначительны, и их скоро исправили.

19 июля весь отряд в составе четырех пароходов с грузом в 11 000 *т* угля вошел в Босфор.

18 июля им навстречу из Босфора вышел *Бреславу*. При выходе в 5 ч. 10 м. командир *Бреслау* получил от коменданта Босфора указания, что наиболее безопасным выходным курсом является обычный курс торговых судов. Одновременно *Бреслау* получил сообщение, что 17 июля утром перед Босфором был замечен *Кагул* с двумя сопровождавшими его кораблями, маневрировавший курсами *NO* и *SO*. Командир предположил, что рекомендованный ему фарватер заграждён минами. Комендант босфорского района не советовал в дальнейшем следовать обычным выходным курсом *NNO*, так как он не мог отвечать за его безопасность, тем более что за последние дни тральщики тралили только район до Кара-Бурну. *Бреслау* намеревался поэтому выйти кратчайшим путем от Кара-Бурну на глубокое место (черт. 6).




Черт. 6. Подрыв *Бреслау* на мине 18 июля 1915 г.

В 6 ч. 25 м. *Бреслау* повернул на *NO*, имея 18 узлов ходу. В 6 ч. 56 м. он подорвался на мине, взорвавшейся под четвертой кочегаркой правого борта, которая тотчас же наполнилась водой. При взрыве было убито 8 чел. Хотя крейсер принял 642 *т* воды, — это не отразилось на его плавучести. Малым ходом он направился к берегу. Были вызваны крепостные канонерские лодки; 2 из них поставили тралы, 3-я служила для противолодочной охраны. В 8 ч. 30 м. тральщики затралили одну мину, которую отвели в сторону от фарватера. Под конвоем 2 миноносцев *Бреслау* прошел в 11 ч. 25 м. через заграждe-

ния и в 15 час. встал в док в Стении. По русским данным [1] мины перед Босфором были поставлены подводным заградителем *Краб* несмотря на трудности, имевшие причиной его неудачную конструкцию. Мины были поставлены для обеспечения перехода дредноута *Императрица Мария* [2] из Николаева в Севастополь и для помехи вероятному выходу *Гебена*. Через три дня после постановки заграждения русские узнали через агентов о том, что *Бреслау* подорвался на мине. Авария *Бреслау* была тяжелой уже потому, что при неудовлетворительности ремонтных средств верфи в Стении в отношении необходимого оборудования механизмами и снабжения материалами, а также ввиду неопытности состава рабочих ремонт представлял огромные трудности, не говоря уже о самом выбытии корабля из строя. Из легких крейсеров оставался только *Гамидие,* который при своей незначительной скорости и плохом вооружении был слабой заменой быстроходного *Бреслау*. *Гебен* мог быть использован только в крайнем случае, ввиду того что большое количество потреблявшегося им угля при охране транспортов заметно отразилось бы на угольных запасах.

В связи с этим для обеспечения дальнейших угольных перевозок оставались только эскадренные миноносцы. 19 июля в море вышли *Гайрет* и *Ядигар* с 3 пароходами; несколько дней спустя за ними последовал 4-й пароход. Погрузка прошла без помехи со стороны русских, и 24 июля в 16 час. пароходы и эскадренные миноносцы вышли в обратный путь. Они шли вдоль побережья; в 17 ч. 45 м. были замечены дымы русских эскадренных миноносцев. Пароходы были отправлены обратно в Зунгулдак, а турецкие эскадренные миноносцы остались в море для наблюдения за неприятелем. Повидимому русские эскадренные миноносцы ничего не заметили, так как в 19 час. дымы исчезли в направлении открытого моря, ввиду чего пароходы вечером снова вышли в море и благополучно пришли в Босфор в полдень 25 июля.

Наряду с русскими эскадренными миноносцами близ побережья часто показывалась одна подводная лодка. Ее неоднократно наблюдали непосредственно перед Босфором [3]. 29 июля русские эскадренные миноносцы уничтожили один угольный транспорт, шедший без конвоя; возраставшая угроза заставляла думать о более надежном конвое для транспортов, чем эскадренные миноносцы. 4 августа отряд из четырех пароходов вышел под конвоем крейсера *Гамидие* и эскадренных миноносцев *Муавенет, Нумуне* и *Ташос*. Транспорты благополучно прибыли в Зунгулдак 5 августа, а *Гамидие* вернулся в Босфор. Когда 8 августа вечером транспорты были готовы выйти обратно, появились 5 русских эскадренных миноносцев. Первоначально они подошли так близко к молу, что турецкие эскадренные миноносцы не могли открыть по ним огонь. Только, когда русские отошли на 50 *гм* (28 каб.), *Муавенет*

[1] La Revue Maritime, Mai 1922; Cap. de frégatte Monasterev, Les sousmarins russes pendant la guerre.

[2] Заграждение это действительно было поставлено подводным заградителем *Краб* 14 июля для этой цели.—*Ред.*

[3] Как было указано в одном из примечаний выше, очередная подводная лодка всегда находилась у Босфора, в то время как нефтяные миноносцы обходили побережье угольного района. Иногда в район Зунгулдака высылалась вторая подводная лодка.—*Ред.*



и *Нумуне* открыли по ним огонь. Русские эскадренные миноносцы тотчас же повернули, ответили несколькими выстрелами и затем скрылись из виду. Береговые батареи, как это бывало и раньше, не поддержали огня. Выход в море был отложен, так как можно было думать, что русские заняли выжидательную позицию, на что указывала мощность их радиопереговоров. На следующее утро эскадренные миноносцы появились снова, крейсеруя вне дальности выстрела, и исчезли после полудня. Начальник полуфлотилии турецких эскадренных миноносцев (Фирле) считал поведение русских уловкой, с помощью которой они надеялись выманить транспорты; при такой блокаде верная доставка транспортов казалась ему невозможной без содействия *Гебена,* о присылке которого он и запросил. Командующий флотом с трудом согласился на такое использование *Гебена,* имея в виду, что за последнее время босфорский дивизион тральщиков не мог работать и перед Босфором были усмотрены неприятельские подводные лодки. Сушон писал в своем военном дневнике: «*Гебен* имеет слишком большое значение в общем ходе военных действий для того, чтобы легкомысленно рисковать им из-за угольных транспортов при возможности ночных торпедных атак, атак подводных лодок и наличия мин. *Гебен* стал политическим фактором в общем ходе ведения войны на Черном море, и в случае форсирования Дарданелл его необходимо будет использовать полностью».

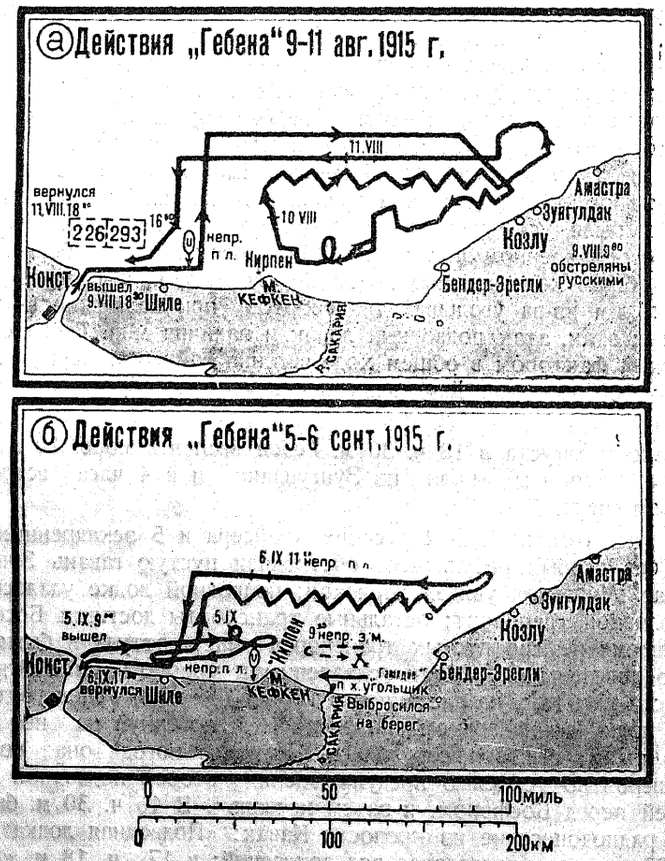
Однако 9 августа в 18 ч. 30 м. *Гебен* вышел в море. 10 августа в 3 часа транспорты вышли из Зунгулдака и в 4 часа встретились с *Гебеном* (черт. 7а).

В 9 час. того же дня 2 русских крейсера и 5 эскадренных миноносцев без особых результатов обстреляли пустую гавань Зунгулдак. В 12 час. *Муавенет* увидел перископ; подводной лодке удалось потопить головной транспорт; остальные транспорты достигли Босфора; в то же время четыре пустых транспорта вышли оттуда и были благополучно доведены *Гебеном* и эскадренными миноносцами в Зунгулдак. 11 августа в 16 час. на дистанции в 120 *гм* (66 каб.) *Гебен* увидел подводную лодку в надводном положении и повернул на нее полным ходом; лодка быстро погрузилась. Немного погодя она появилась снова, вероятно с целью предупреждения второй подводной лодки, стоявшей перед Босфором, и затем исчезла [1]. В 16 ч. 30 м. было получено радиодонесение из крепости Кавак: «Подводная лодка в квадрате 293»; далее последовал ряд донесений: в 17 ч. 18 м. «квадрат 226, курс S» (т. е., подводная лодка находилась непосредственно перед входом в Босфор); в 17 ч. 39 м. «подводная лодка погрузилась перед Босфором». В 18 ч. 4 м. стоявшая в дозоре канонерская лодка *Малатия (Malatia) передала Гебену*: «Подводная лодка замечена на *ONO ½ O*». С мостика *Гебена* был замечен перископ на расстоянии 30 *гм* (16 каб.), но подводную лодку не удалось обстрелять, ввиду того что для управления огнем с носового поста управления она находилась на слишком больших кормовых углах, а кормовой пост управления застилался движущимися струями горячего воздуха. В 18 ч. 20 м. *Гебен*

[1] Подводные лодки *Тюлень* у Зунгулдака, и *Морж* у Босфора. Последняя атаковала *Гебен* торпедами с дистанции 18 каб.—*Ред.*

вошел в Босфор. Из Кавака было получено донесение, что подводная лодка выпустила торпеду, которая прошла в 2 000 *м (11* каб.) за его кормой.

Несколько отрядов транспортов, вполне благополучно, достигли цели, но в период 29 августа — 5 сентября транспорты имели серьез-




Черт. 7. а) Действия *Гебена* с 9 по 11 августа 1915 г.
б) Действия *Гебена* 5—6 сентября 1915 г.

ную встречу с противником. 29 августа *Нумуне* конвоировал 3 парохода. За время погрузки в Зунгулдаке 2 неприятельских эскадренных миноносца целый день крейсеровали перед гаванью, не стреляя; ночью они удалились. *Гамидие* и *Муавенет* должны были сопровождать транспорты на обратном пути.

В ночь с 4 на 5 сентября транспорты вышли из Зунгулдака, и в 5 час. 5 сентября к ним присоединились *Гамидие* и *Муавенет*. В 6 ч. 30 м. показались оба неприятельских эскадренных миноносца. Транспорты получили приказание продолжать путь под берегом, а крейсер



и оба эскадренных миноносца в 6 ч. 40 м. приняли бой. Дистанция в 120—140 *гм* (66—76 каб.) не позволяла эскадренным миноносцам принять участие в стрельбе. Русские стреляли превосходно, большей частью залпами в быстрой последовательности. Они держались на большой дистанции и, когда *Гамидие* поворачивал на них, отходили. Ввиду этого *Гамидие* мог использовать только свои два 15-*см* орудия. Но его огонь не мог выдержать сравнения с огнем русских, тем более, что оба орудия вскоре выбыли из строя: носовое — после 1-го выстрела, кормовое — после 33-го. Повреждения не могли быть исправлены корабельными средствами. *Гамидие* уклонялся от попаданий с помощью маневрирования. Будучи совершенно выведенным из строя с точки зрения артиллерии, он был вынужден вызвать на помощь *Гебен*. Последний находился в полной готовности и в 9 час. вышел из Босфора (черт. 7б). *Гамидие* держался возможно ближе к транспортам, чтобы довести их до Босфора. В это время показался перископ неприятельской подводной лодки. Попытка протаранить лодку не удалась. Бой отвлекал турецкие эскадренные миноносцы и *Гамидие* все дальше и дальше от транспортов. Повидимому русские к этому и стремились: в 9 ч. 23 м. они неожиданно повернули на *Ost* и полным ходом пошли на транспорты. *Гамидие* и эскадренные миноносцы тотчас тоже повернули на *Ost;* но их много меньшая скорость не позволяла им оттеснить русских в море. В этот момент показался дым *Гебена*. Не ожидая его вмешательства, неприятель тотчас же повернул и скоро скрылся из виду. Тем не менее русские достигли своей цели — уничтожения транспортов. Как только транспорты увидели, что эскадренные миноносцы полным ходом идут на них, они повернули к берегу и выбросились на песок у реки Сахария, вследствие чего было потеряно 10 780 *т* угля.

На обратном пути в Босфор 6 сентября в 11 ч. 25 м. показалась подводная лодка в надводном положении. *Гебен* повернул на нее и в 11 ч. 42 м. выпустил в погружавшуюся подводную лодку с дистанции в 160 *гм* (90 каб.) залп из пяти 28-*см* орудий. Результат остался неизвестным[1].

*Гамидие* оказался недостаточной защитой против превосходивших его по скорости и в артиллерии русских эскадренных миноносцев; поэтому в дальнейшем приходилось обеспечение транспортов возложить на *Гебен*, несмотря на нежелательность этого мероприятия. Во время погрузки транспортов эскадренные миноносцы уже не оставались в Зунгулдаке: при обстреле гавани ввиду слабости их артиллерийского вооружения они вряд ли могли рассчитывать на успех, который оправдывал бы риск их потери при стоянке в не слишком укрытом порту. Поэтому в дальнейшем эскадренные миноносцы сопровождали транспорты только днем в качестве противолодочного охранения.

---

[1] В действительности эскадренным миноносцам *Пронзительный* и *Быстрый* удалось оттеснить *Гамидие* от транспортов. После атаки *Нерпой Гамидие* совершенно бросил транспорты, которые при приближении русских миноносцев поспешили выброситься на берег и были уничтожены их артиллерийским огнем еще до подхода *Гебена*. При возвращении в Босфор последний был атакован той же *Нерпой*, благополучно погрузившейся под обстрелом.—*Ред.*

Глава 17

# Апогей борьбы за Дарданеллы. Гибель линейного корабля *Хайреддин-Барбаросса*

*UB-21* топит французские транспорты. Получает повреждение на мине. Прибытие *UC-15*. *UB-14* уничтожает английские транспорты с войсками. *UB-8* у Дарданелл. Погоня за подводными лодками в Мраморном море. Минный крейсер *Пейк* получает попадание торпедой. Новый английский десант в бухте Сувла. Тяжелые бои. Армия требует подкрепления линейными кораблями. Соображения морского командования. Отправка линейного корабля *Барбаросса*. Атака неприятельскими подводными лодками. *Барбаросса* тонет. *UB-14* в сетях. Гибель подводной лодки *E-7*. Прибытие *UC-13*. Вследствие закрытия выхода в Дарданеллы *U-21* идет в Каттаро. *UB-8* у берегов Крыма. *UB-7* у Одессы.

В начале июля 1915 г. *U-21* закончила свой большой ремонт и 3 июля вышла из Золотого Рога. Представлялось желательным, чтобы большая боеспособная подводная лодка провела ряд атак перед Дарданеллами, тем более, что *UB-8* из-за исключительных трудностей не добилась здесь успеха. 4 июля в 9 час. *U-21* прошла через минные заграждения. У азиатского побережья она увидела линейный корабль типа *Голуа*, окруженный 7 эскадренными миноносцами. Течением подводную лодку отнесло так далеко вперед, что о подходе к линейному кораблю против течения нечего было и думать. Возле мыса Теке стояли большой транспорт с 2 красными трубами, 2 госпитальных корабля и 4 небольших транспорта. Легкие дозорные силы, эскадренные миноносцы и рыболовные пароходы при зеркальной воде сильно затрудняли атаку против большого транспорта. В 13 ч. 49 м. с дистанции 8 *гм* (4½ каб.) *U-21* выпустила торпеду из носового аппарата. Вследствие немедленного начала отражения атаки со стороны неприятеля лодка не смогла судить о результатах атаки; только позднее командир увидел, что пароход исчез, а близ места его стоянки кружатся многочисленные эскадренные миноносцы и рыболовные суда. Погибший пароход был большой французский транспорт *Картаго (Carthago)* вместимостью в 5 600 рег. *т* бр., принадлежавший обществу Compagnie Générale Transatlantique. Ввиду отсутствия подходящих об'ектов командир отказался от дальнейших попыток атаки на этот день (4 июля). Он надеялся на успех 5 или 6 июля у Габа-Тепе и подошел к посту службы наблюдения и связи в Сарос ском заливе, чтобы получить сведения об обстановке. 6 июля *U-21* держалась на линии мыс Тепе — Имброс. Видимость была хорошая. Здесь повидимому находилось противолодочное сетевое заграждение; никаких кораблей не было видно. По носу подводная лодка увидела 2 рыболовных парохода, стоявших борт-о-борт; повидимому 1 из них заметил с расстояния в 40 *гм* (22 каб.) перископ благодаря зеркальной поверхности моря. Он поднял сигнал «вижу подводную лодку» и повернул полным ходом на нее. *U-21* тотчас же погрузилась на 20 *м* (65 фут.), а потом на 30 *м* (98 фут.). Когда она находилась на глубине 22 *м* (72 фут.), в 8 ч. 30 м. вплотную за ее кормой произошел сильный взрыв мины. От взрыва в рубке были разбиты все указатели, а в средней и кормовой частях корабля — большое число ламп и водомерных



стекол. Подводной лодке нечего было и думать о дальнейших попытках атаки, так как не было уверенности, что ее присутствие не выдаст появления на поверхности воды нефти или пузырей сжатого воздуха. Временно *U-21* шла под водой и в 15 ч. 20 м. всплыла. Теперь выяснилось, что были повреждены балластные цистерны и кроме того имеются еще и другие повреждения. Командиру приходилось думать о возвращении. После вторичного захода на наблюдательный пост *U-21* 10 июля вошла в Дарданеллы. 11 июля она встала на якорь в Золотом Роге.

Наблюдения с берега и с подводной лодки показывали, что район между мысом Кефало и Габа-Тепе и южнее, почти до мыса Теке, загражден минами; кроме того в этом районе имелись противолодочные сети и минные заграждения. Командир *U-21* считал необходимым совершенно избегать район между Имбросом и Галлиполи.

7 июля из Полы вышла подводная лодка *UC-15* (командир лейт. Девитц). Эта лодка была сконструирована специально для транспорта военного имущества, которого нельзя было достать в Турции, и не имела никакого вооружения. Во время похода приходилось бороться с постоянными перебоями в работе дизель-мотора. 20 июля никем незамеченная подводная лодка прибыла в базу в Малой Азии. Здесь она простояла до 9 августа, исправляя аварию в моторе. Все привезенное военное имущество за исключением 4 торпед и сосудов с бромацетоном было отправлено на 50 верблюдах в Константинополь. Чтобы не выдать своего присутствия при имевшем место оживленном движении парусных судов, подводная лодка легла близ берега на грунт таким образом, что ее рубка выдавалась из воды примерно на 1 *м*. Часть рубки, обращенную к морю, окрасили под цвет берега, а личный состав — убрали с лодки на берег. Эти меры пришлось принять, так как лодка не могла дать хода ввиду сильно разрядившейся батареи, недостатка в сжатом воздухе и совершенной негодности дизель-мотора. На всякий случай в центральной части подводной лодки было помещено торпедное зарядное отделение с подрывными патронами, готовыми к взрыву. 24 июля в базу зашла *UB-14;* теперь *UC-15* смогла зарядить свою батарею, приспособив для этой цели кабель своего телефонного буйка, а также наполнить баллоны сжатым воздухом. Наконец в начале августа из Константинополя прибыли специальные рабочие, которые привели в порядок дизель-мотор.

*UB-14* (командир лейт. Геймбург) вышла из Полы 15 июля, направляясь в Дарданеллы. 17 июля она разошлась с устаревшим итальянским крейсером, следовавшим переменными курсами. Командир решил отказаться от атаки, не обещавшей особого успеха, и как можно скорее пересечь охранявшийся район. 20 июля на лодке вышел из строя дизель-мотор: после устранения повреждения он продолжал работать неровно. Ввиду того что кроме этого временами сдавали также и указатели гироскопического компаса, командир по прибытии 24 июля в базу оказался вынужденным задержаться в ней для ремонта мотора и компаса. Он решил по окончании работ не оставаться бездеятельным, а выйти в море на несколько дней и держаться на обычном пути пароходов из Александрии на остров Лемнос, который по его наблюдениям шел через пролив Карпатос и мимо острова Канделеуза (карта 1).

Подводная лодка вышла из базы 12 августа; в ночь на 13 августа она разошлась с госпитальным кораблем. В 7 ч. 55 м. показался густой дым большого парохода. При приближении выяснилось, что это тоже госпитальный корабль. В 8 ч. 50 м. с *S* показался большой пароход с двумя трубами и спардеком, шедший без охраны. *UB-14* полным ходом направилась в атаку. В 9 ч. 15 м. с дистанции 1 600 *м* (9 каб.) (угол встречи торпеды с целью — 90°) командир выпустил торпеду, попавшую в корму. Через 3 минуты корма погрузилась в воду до палубы, а в 9 ч. 21 м. пароход, перевернувшись через ахтерштевень, пошел ко дну. Это был английский транспорт *Роял Эдуард (Royal Edward)* вместимостью в 11 000 рег. *т* бр. По английским данным на корабле находилось 1 400 чел. кроме экипажа в 257 чел. Два французских эскадренных миноносца и госпитальный корабль спасли меньше 500 чел. (Corbett, том III, стр. 113) [1]. 14 августа подводная лодка вернулась в базу.

После прихода в Константинополь *U-21*, потерпевшей аварию, в море вышла 14 июля *UB-8* (лейт. Фойгт). В это время в Мраморном море был обнаружен выход неприятельской подводной лодки, встревожившей повидимому дозоры у входа в Дарданеллы. По крайней мере *UB-8* наблюдала перед входом большое число судов в движении. Командир намеревался следить за судоходством в направлении главной неприятельской базы — Мудросской бухты на Лемносе — и мешать ему. Он установил, что плес южнее Мудросской бухты корабли проходили в ночное время. 18 июля вечером из бухты вышел большой четырехтрубный пароход. Несмотря на сумерки и невозможность точно определить скорость и курс парохода командир произвел выстрел, но безрезультатно. 20 июля при волне в 7 баллов он выпустил торпеду в пароход около 6 000 *т* вместимости; торпеда снова не попала в цель. 21 июля *UB-8* зашла на наблюдательный пункт в Сарос-ском заливе, чтобы оттуда уже следовать обратно. Здесь на лодке был замечен сильный запах хлора и выяснилось, что носовые аккумуляторы полны соленой воды. После временного исправления лодка была в состоянии передвигаться и погружаться и 25 июля в полдень вернулась назад.

Несмотря на то, что к концу июля сетевое заграждение было почти готово, в Мраморном море все еще находились неприятельские подводные лодки. Ежедневно получались известия о замеченных лодках и об их успехах на различных поприщах. Так 17 июля в константинопольской гавани подводная лодка выпустила торпеду в грузивший железо магон, но безрезультатно; пострадала только набережная; 16 и 25 июля подводная лодка появилась у порохового завода в Зейтунлике, но артиллерийский огонь заставил ее погрузиться. 22 июля две подводные лодки безрезультатно обстреливали поезд близ Гемлика на Мраморном море; в Измидском заливе подводными лодками были обстреляны поезда и станции и потоплены магоны с провиантом. 5 августа в 19 час. канонерская лодка *Аидин-Рейс (Aidin-Reis)*, имея на борту адм. Узедома, заметила подводную лодку; в 14 ч. 30 м. две подводных лодки были замечены у Галлиполи.

[1] См. русский перевод книги Ю. Корбетта, том III, стр. 117.—*Ред.*



В ту же ночь все свободные эскадренные миноносцы вышли под флагом командующего флотилией в море, чтобы обыскать Мраморное море с востока на запад, причем каждый эскадренный миноносец получил определенную полосу. В поисках участвовали *Ядигар* (под флагом командующего флотилией), *Гайрет, Басра, Ярхиссар* и минный крейсер *Пейк*. Местом рандеву был назначен на 6 августа в 10 час. квадрат 29. Подводных лодок найдено не было, поэтому аналогичные поиски были назначены с запада на восток. *Басра* во вторичных поисках не участвовал, ввиду того что по приказанию морского командования он был направлен из Пандермы в Дарданеллы для конвоирования ценных транспортов. 6 августа в 11 ч. 35 м. Сушон получил радио, сообщавшее, что в квадрате 43 находится подводная лодка, поврежденная атакой самолета и лишенная возможности погружаться. Позднее выяснилось, что подводная лодка исчезла. Ввиду того что дальнейшие поиски казались командующему флотилией бесплодными, он приказал своим эскадренным миноносцам в 17 ч. 41 м. вернуться в базу. Тем временем одна из неприятельских подводных лодок достигла успеха. Минный крейсер *Пейк* согласно полученному им приказу следовал вдоль берега; в 16 ч. 40 м. справа был замечен след торпеды; немедленный поворот и увеличение скорости не спасли корабль, и *Пейк* получил попадание в среднюю часть корпуса, между двумя трубами. Командир повернул к берегу, спасая корабль и экипаж; *Пейк* выскочил перпендикулярно к берегу, образовывавшему в этом месте нечто в роде бухты, ввиду чего корабль был довольно хорошо обеспечен от дальнейших атак подводных лодок. После посадки на берег *Пейк* перекренился на левый борт, вследствие чего из левого торпедного аппарата выскользнула торпеда (очевидно удерживавшие ее стопора при взрыве отдались) и взорвалась в 100 *м* от борта корабля; торпедный аппарат правого борта вместе с торпедой вылетел за борт еще при попадании торпедой. Неприятельская подводная лодка произвела еще три безуспешных попытки атаковать *Пейка*. Как только она показывала из воды перископ, минный крейсер энергично ее обстреливал. Одна из торпед, выпущенная подводной лодкой, прошла вплотную под носом *Пейка* и врезалась в береговой песок, не взорвавшись. В 18 ч. 30 м. подводная лодка встретилась с другой лодкой вне дальности обстрела *Пейка*. Обе лодки вскоре исчезли из виду. Ввиду повреждения радиотелеграфа донесение о случившемся было отправлено по телеграфу. *Пейк* все больше и больше ложился на левый борт, так что грозила опасность, что он перевернется. Командир приказал поэтому выгрузить на берег весь легкий инвентарь и личное имущество экипажа. На корабле остались только орудийная прислуга, трюмные специалисты и германская часть личного состава. В ночь с 6 на 7 августа положение корабля заметно ухудшилось. Три кочегарки совсем наполнились водой, а машинное отделение — наполовину. Вследствие этого корабельный корпус в месте попадания сильно пучился книзу; передняя и задняя части корабля всплыли вверх, трубы стали в наклонное положение относительно друг друга. Утром 7 августа к *Пейку* подошли миноносцы *Гайрет, Ярхиссар* и *Моссул* в качестве противолодочного охранения. Все предметы, легко поддававшиеся снятию, как-то: прожектора, орудия со щитами и стан-

ками, запасные части машин, радиоустановка и весь инвентарь — были сняты с корабля. К вечеру подошли водолазные боты и спасательные суда с помпами. 8 августа удалось заделать пробоины в машинном отделении и в передней кочегарке и выкачать воду. *Пейк* всплыл. С помощью двух спасательных судов он был введен утром 9 августа в константинопольский арсенал.

На Галлипольском полуострове неприятель во время больших июньских и июльских наступлений несмотря на поддержку флота не достиг существенного успеха. Если он желал достичь своей цели до наступления неблагоприятного времени года с его ливнями и штормами, сильно затруднявшими военные операции и снабжение, то ему необходимо было проявить чрезвычайное напряжение. Английский главнокомандующий поставил целью взятие вершины Кодшачемендаг (карта 14). Захватив эту вершину, царившую над местностью вокруг Ари-Бурну и над всем полуостровом, он мог бы оттуда постепенно уничтожить турецкие позиции у Ари-Бурну и отрезать связь южной группы с тылом. В связи с подготовлявшимся большим наступлением австралийско-новозеландских войск на доминирующую высоту предполагалось организовать новую базу для зимнего времени в бухте Сувла, прилегавшей к английскому высадочному пункту. Здесь намечалась высадка новых войск, необходимых для мощной поддержки наступления.

Рано утром 7 августа англичане высадились в бухте Сувла и одновременно для отвлечения внимания турок произвели энергичное наступление на южном фронте; отсюда войска начали наступление на Анафарту. Могучим натиском пытались австралийцы и новозеландцы вырвать вершину Кодшачемендаг у турок. Перед турецкой обороной встала новая, бесконечно трудная задача, принимая во внимание, что войск с трудом хватало для отражения противника. Бои отличались крайним ожесточением. Турецкое главное командование, испытав ценную поддержку стрельбы турецких линейных кораблей по невидимой цели, настоятельно просило о присылке линейного корабля, который взял бы под обстрел своей тяжелой артиллерии новый десантный пункт и корабли, обеспечивавшие высадку.

Это требование ставило командование флотом в затруднительное положение. Линейные корабли не могли стрелять по десантному пункту англичан, ввиду того что их установка не допускала стрельбы на дистанцию, превышавшую 150 *гм* (82 каб.); дистанция же до бухты Сувла превышала вдвое дистанцию до Ари-Бурну, являвшуюся почти предельной для линейных кораблей. Вопрос мог ставиться только об обстреле прежнего пункта, там же не имелось никаких значительных целей. Тем не менее было важно всеми способами поднять дух жестоко теснимых турецких войск. Появление хорошо знакомых по прежним боям славных линейных кораблей было радостно встречено турками. Они знали по опыту, что деятельность неприятельской корабельной артиллерии сейчас же ослабевает, как только тяжелые орудия линейных кораблей начинают отвечать через горы и ущелья полуострова. К тому же трудно было раз'яснить сухопутному командованию причины, по которым оба вооруженных тяжелой артиллерией линейных корабля, так часто успешно выступавших в боях, теперь неделями бездеятельно стоят в Золотом Роге, оставаясь не у дела в столь решительный час,



в то время как армии приходилось ежедневно принимать участие в тяжелых сражениях. Морское командование обязано было предпринять все меры, чтобы прикрывать тыл армии; его авторитет обязывал не допускать и тени упрека в том, что не все средства были пущены им в ход. В случае успеха английского наступления и падения Дарданелл судьба кораблей, даже в случае боя против неприятельского флота, была решена. Как трудно давалось Сушону решение все же послать линейный корабль, видно из его заметок в военном дневнике: «5-я армия и главная квартира настоятельно просят для поддержки артиллерийской стрельбой один линейный корабль. Несмотря на опасность от подводных лодок, я уступаю этому давлению. *Барбаросса* получит приказание выйти сегодня вечером и завтра утром на рассвете откроет огонь; «защитный» пароход выйдет вместе с ним».

При прежних походах в Мраморном море линейный корабль имел в качестве противолодочного охранения два миноносца или по крайней мере один большой эскадренный миноносец, но в этот критический момент положение с обеспечивающими кораблями было очень трудное. В Черном море имелось 3 эскадренных миноносца для конвоирования угольных транспортов: 1 — обеспечивал транспорты, идущие из Пандермы; 1 эскадренный миноносец и несколько мелких миноносцев составляли охрану, широко раскинувшуюся вокруг спасательных работ, производившихся у минного крейсера *Пейк*, 1 эскадренный миноносец занимался охотой за подводными лодками. Как раз в эти дни были получены многочисленные донесения о появлении подводных лодок, а торпеда, выпущенная в *Пейк*, свидетельствовала о работе противника. Тем не менее германский командир *Барбароссы* (кап. 2 р. Лорей) получил приказание итти без противолодочного охранения; только позднее выяснилось, что в качестве охранения может быть предоставлен миноносец *Сиври-Хиссар (Sivri-Hissar)* (водоизмещением всего в 97 *т*). Раз уже было принято решение послать в Дарданеллы ценный линейный корабль, на котором к тому же находилось значительное количество боевого запаса и пулеметов для 5-й армии, то необходимо было сделать все возможное для его обеспечения. Охранение линейного корабля было важнее охраны тяжело пострадавшего линейного крейсера *Пейк*, участия которого в военных действиях нельзя было ожидать в ближайшем будущем. Даже *Берк* не был еще приведен в боевую готовность после своей минной аварии в декабре 1914 г. Все эскадренные миноносцы, охранявшие *Пейк*, необходимо было бы представить линейному кораблю *Барбаросса;* сейчас трудно выяснить, по какой причине это не было сделано.

Линейный корабль *Хайреддин-Барбаросса,* имея на грот-мачте брейд-вымпел младшего флагмана (коммодор Ариф-Бей), вышел с наступлением темноты 7 августа 1915 г. из Золотого Рога для одинокого похода навстречу своей судьбе — небольшой миноносец не смог поддерживать скорость, одинаковую с линейным кораблем. Многих торпед, выпущенных подводными лодками, линейному кораблю в прежние походы удавалось избежать. Темная ночь прошла спокойно. Как только начало светать, линейный корабль пошел зигзагообразным курсом. Подул легкий ветер, море покрылось рябью, создавая благоприятные условия для атаки подводной лодки. Корабль миновал Булэр, когда

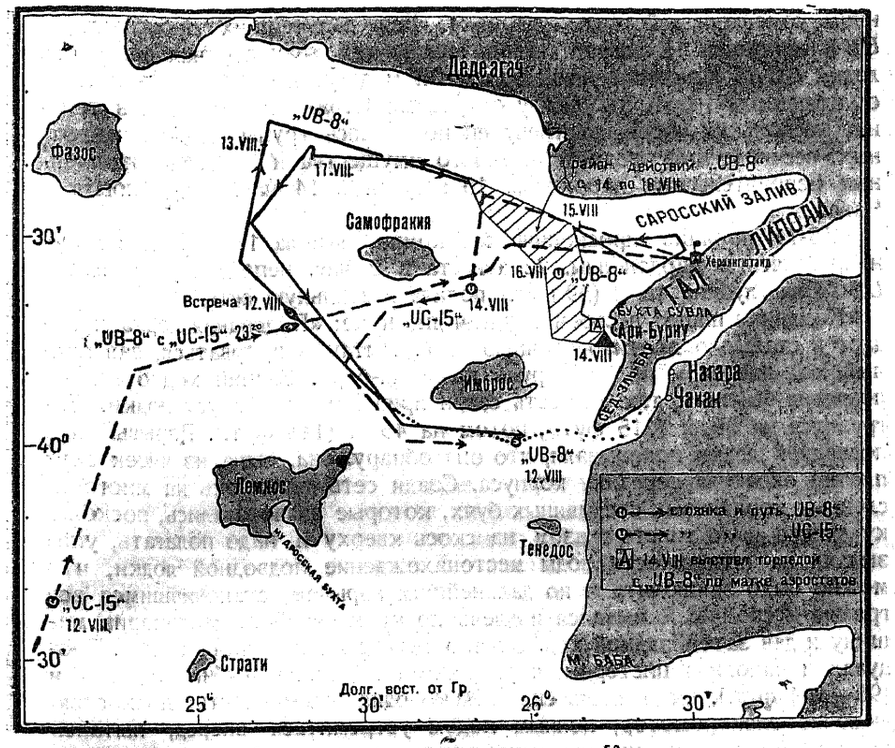
справа был замечен след торпеды. Попытка уклониться от торпеды, положив руль на-борт, запоздала: торпеда попала в линейный корабль против передней трубы. Противоминная артиллерия тотчас же открыла огонь, хотя цель нельзя было отчетливо различить. Корабль сильно накренился на правый борт; он получил попадание в особо уязвимое место; переборка носовой кочегарки получила повреждение, вследствие чего кочегарка, а также находившееся перед ней большое помещение наполнились водой.

Попытка выброситься на берег не удалась. Прежде чем корабль достиг берега, его судьба была решена. Когда 1-й офицер донес, что корабль спасти нельзя, когда наиболее тяжелые предметы с грохотом стали перекатываться с левого борта, раздался сигнал на горне: «Всем покинуть корабль». Но и теперь не было и следа паники: прислуга оставалась у 10,5-*см* орудий; на палубе все надели спасательные пояса и поступили согласно приказу. Через 7 минут после попадания торпеды *Хайреддин-Барбаросса* опрокинулся на правый борт; некоторое время линейный корабль продержался килем вверх с винтами, работавшими остатком пара; вскоре затем он исчез в волнах. Так погиб старый 22-летний корабль, который в течение многих лет под именем *Курфюрст Фридрих-Вильгельм (Kurfürst Friedrich Wilhelm)* являлся флагманским кораблем первого современного германского соединения линейных кораблей. На нем погибло 253 чел. турок, в том числе 1-й офицер; адмирал, турецкий командир и небольшой германский личный состав были спасены. В спасении участвовал сопровождавший миноносец, а также эскадренный миноносец *Басра,* который сопровождал транспорты из Пандермы в Дарданеллы, но, заметив взрыв, поспешил полным ходом к месту происшествия.

Английские сухопутные атаки не имели ожидавшегося результата. Турецкие войска с большим мужеством выдерживали натиск. Когда после первых чрезвычайно критических дней турецкая армия получила сухим путем подкрепления, — опасность прорыва фронта уже миновала.

*UB-8* вышла 12 августа из Дарданелл, чтобы тревожить многочисленные неприятельские корабли, собравшиеся в бухте Сувла (черт. 8). Подводная лодка встретила у Сед-эль-Бара лишь госпитальные и рыболовные суда; в то же время в бухте Сувла стояло множество кораблей, в том числе линейный корабль типа *Агамемнон* и 2 крейсера. Место стоянки было обеспечено обширным минным заграждением, проход через которое охранялся дозорным кораблем и несколькими рыболовными судами. Атака была невозможна. Перед Ари-Бурну стоял монитор; за последнее время на театре военных действий появилось несколько мониторов, присутствие которых благодаря их тяжелой артиллерии являлось очень тягостным для турецких позиций; против торпед они были обеспечены своей незначительной осадкой и особыми предохранительными кессонами (Schutz Kästen). Кроме того здесь же были замечены 2 аэростатные матки на-ходу и около 20 рыболовных судов в качестве охранения. 14 августа *UB-8* подошла на дистанцию *5 гм* (3 каб.) к одной из аэростатных маток и выпустила торпеду. Часть личного состава подводной лодки утверждала, что слышала взрыв, но командир не видел его из рубки. Ввиду того что аэростатная матка






**Черт. 8. Операции *UB-8* с 12 по 18 августа и *UC-15* с 12 по 15 августа 1915 г в Эгейском море.**

шла без груза (винт ее торчал из воды), торпеда вероятна прошла у нее под килем, несмотря на то что была установлена на глубину в 2,5 *м*. Для обмена сведениями и спокойной зарядки *UB-8* зашла на наблюдательный пункт Херзингштанд [1]. 16 августа командир лодки заметил 2 английских крейсера типа *Джюно (Juno),* шедших с понтонами вдоль бортов. Перед бухтой Сувла стояла аэростатная матка с поднимавшимся аэростатом. В 7 ч. 57 м. с дистанции в 5 *гм* (3 каб.) по ней был сделан выстрел торпедою; командир, наблюдая за следом торпеды, видел, что последний ведет в направлении мостика; через 35 секунд раздался глухой, сравнительно слабый взрыв. Результаты остались неизвестными, так как подводная лодка ушла на большую глубину. Однако аэростатные матки попрежнему наблюдались с позиций; повидимому и на этот раз подводная лодка не достигла решительного результата. Торпеда была выпущена с ножницами против сетевых заграждений, и командир относил слабость взрыва за счет последних, считая, что нож-

[1] Так был назван немцами пост службы наблюдения и связи в Саросской бухте, организованный командиром *U-21* Херзингом, где лодки, направлявшиеся в Дарданеллы, получали информацию для дальнейшего следования.—*Ред.*

ницы помешали действию ударника. Без дальнейших происшествий *UB-8* вернулась 18 августа назад. Между тем транспортная подводная лодка *UC-15* закончила свой ремонт и 9 августа направилась в Константинополь (черт. 8). Между островами Страти и Лемносом в течение нескольких часов навстречу ей попадались трупы людей и животных, бесчисленные предметы военного имущества и остатки потопленных неприятельских пароходов. 15 августа в 14 час. она прибыла в Чанак.

*UB-14*, починив гироскопический компас, вышла 18 августа в море, направляясь в Дарданеллы. 22 августа в 9 час. неподалеку от входа *UB-14* на глубине 18 *м* (59 фут.) попала в стальную сеть.

Командир пишет в своем военном дневнике: «Подводная лодка попадает в стальную противолодочную сеть. Пытаюсь прорваться, дав полный ход вперед и положив руль право-на-борт. Задний ход очевидно повредил бы винт, так как сеть сзади прилегала к корпусу лодки. Погрузился на 35 *м* (115 фут.), потом на 45 *м* (148 фут.). Взрывы близ подводной лодки показывали, что она обнаружена. Одна из ячеек сети плотно охватила середину корпуса. Сзади сеть держалась на многочисленных коричневых стеклянных буях, которые располагались, поскольку можно было видеть глазом, наискось кверху и, надо полагать, указывали на поверхности воды местонахождение подводной лодки, что можно было заключить и по дальнейшим взрывам, становившимся все громче и громче. Я пытался извлечь лодку из ячейки, застопорив машину и дав затем задний ход. Однако тотчас же намотал на винт. Продувая и наполняя цистерны, я удерживал лодку на глубине 30—50 *м* (98—164 фут.). Оставалась еще только одна возможность: полностью включив электромотор, полным ходом устремиться вперед, пытаясь порвать проволоку винтом, даже рискуя пережечь обмотку электромотора. Попытка удалась; но как и при первой попытке освободиться при помощи заднего хода,—винт снова оказался нечистым. Постепенно взрывы стихли; я остался до наступления темноты на глубине 50 *м*».

В 21 ч. *UB-14* всплыла на поверхность. Для ремонта мотора и самой подводной лодки и для получения новых сведений о входном фарватере, на котором были очевидно поставлены новые заграждения, *UB-14* вернулась 25 августа в базу. Там в 2 дня подводная лодка была приведена в порядок. Проволоку, намотанную на винт, приходилось извлекать под поверхностью воды. Водолаза в распоряжении не имелось, ввиду чего один из мотористов выполнил эту работу без водолазного аппарата. 30 августа в 19 ч. 45 м. подводная лодка снова вышла в море. 2 сентября в 9 ч. 46 м., находясь южнее о-ва Страта, она выпустила торпеду по двухтрубному четырехмачтовому пароходу, вооруженному кормовым орудием и перевозившему сухопутные войска (дистанция выстрела 15 *гм* (7½ каб.), угол встречи торпеды с целью — 90°). Результата атаки увидеть не удалось. Позднее командир заметил, что пароход спустил часть своих шлюпок, пересадил на них часть войск, а сам имел значительный крен. Это был английский пароход *Соутланд (Southland)* (2 081 рег. *т* бр.), по сведениям затонувший затем в Мудросской бухте.

4 сентября *UB-14* прошла входной фарватер и в 13 ч. 20 м. встала на якорь в Чанаке. Здесь ей удалось принять участие в уничтожении



английской подводной лодки: *E-7* попалась в поставленное у Нагары сетевое заграждение и тщетно пыталась освободиться. Для уничтожения лодки оставалось только ее взорвать. В крепости не имелось подрывных патронов, но командир *UB-14* предложил использовать имевшиеся на ней взрывчатые вещества, а также помощь специалистов. Несколько связанных подрывных патронов было взорвано на глубине 40 *м* у корпуса *E-7*. Она получила течь, однако смогла еще всплыть и затем затонула; личный состав ее был захвачен в плен.

Для доставки в Турцию крайне необходимых оружия и боевого запаса в Поле была снаряжена подводная лодка *UC-13* (лейт. Кирхнер); в специально оборудованной носовой части ее поместилось 30 *т* груза. Подводная лодка вышла из Полы 17 августа и, не будучи на пути обнаружена, достигла базы на малоазиатском берегу, где уже находилась *UB-14*. В тот же день после полудня в проходе был замечен небольшой парусник под турецким флагом. *UC-13* направилась к нему, чтобы ввести его в бухту. Однако выяснилось, что судно — итальянское. Опасаясь раскрытия местонахождения опорной базы, подводная лодка потопила парусник, доставив экипаж в Смирну. После небольшого ремонта мотора *UC-13* 29 августа вышла в море. По пути были сделаны ценные наблюдения за движением судов; 4 сентября, повидимому никем не обнаруженная, она вошла в Дарданеллы и 6 сентября сдала в Константинополе свой груз, столь нетерпеливо ожидавшийся.

*U-21* до 28 августа находилась в адмиралтействе в Константинополе, ремонтируя пострадавший 6 июля от взрыва мины корпус и механизмы. 29 августа она вышла для операций у Дарданелл. *U-21* получила приказание во время похода в Мраморное море заняться преследованием неприятельских подводных лодок. При этом она была сама обстреляна турецкой береговой батареей близ Макрикой. Не имея конвоира, командир не решился остаться на ночь на поверхности воды, где подводная лодка подвергалась опасности быть атакованной своими же, поэтому с наступлением темноты она погрузилась. 31 августа в 5 час. *U-21* вышла из Чанака, при этом в течение 11 час. она шла подводным ходом. По сообщениям *UB-8* на пути от о-ва Страти к о-ву Лемнос должны были встретиться об'екты для атаки. Но командир, не заметив никакого судоходства, вошел 3 сентября в бухту Сувла; здесь за сетевым заграждением стояло несколько военных кораблей. Заграждение было настолько выдвинуто вперед, что о выстреле торпедой с большой дистанции не могло быть и речи. Из-за большого количества мелких дозорных кораблей, 4 эскадренных миноносцев и 15 рыболовных судов незаметное приближение к заграждению было невозможно.

В Сарросском заливе 4 сентября *U-21* выпустила торпеду по минному заградителю, но тот во-время избежал попадания. В ближайшие дни командир не мог рассчитывать произвести атаки больших кораблей, поэтому он решил перенести свою деятельность в Салоникский залив. Он имел сведения, что там происходит оживленное движение судов контрабандистов. 6 сентября он вышел в Салоникский залив. 7 сентября он заметил небольшой пароход под английским военным флагом; однако цель не стоила торпедного выстрела. Судоходство было вовсе не таким оживленным, как ожидалось, и поэтому *U-21* вернулась снова на линию Страти—Лемнос. 9 сентября из Мудросской бухты показался

большой четырехтрубный пароход, следовавший зигзагообразным курсом. В 19 ч. 18 м. с дистанции около 14 *гм* (7½ каб.) был произведен выстрел из носового аппарата, но неудачно. Благодаря темноте пароход вероятно не заметил воздушного пузыря и следа торпеды. Ничего не обнаружив 10 и 11 сентября, подводная лодка направилась к наблюдательному пункту и узнала, что 12 и 13 сентября неприятель загородил вход в Дарданеллы минным и сетевым заграждениями, повидимому, оставив проход у Сед-эль-Бара. Таким образом вход был совершенно закрыт, ввиду того что прохождение хорошо охранявшегося фарватера у Сед-эль-Бара под водой явилось невозможным из-за водоворотов и недостаточной глубины. Командир донес морскому командованию, что вследствие закрытия входа он направляется в Катарро. Это намерение было одобрено Сушоном тем более, что *U-21* необходимо было в ближайшее время основательно отремонтировать в доке. Кап.-лейт. Херзинг 16 сентября направился в обратный путь и 21 сентября прибыл в Катарро.

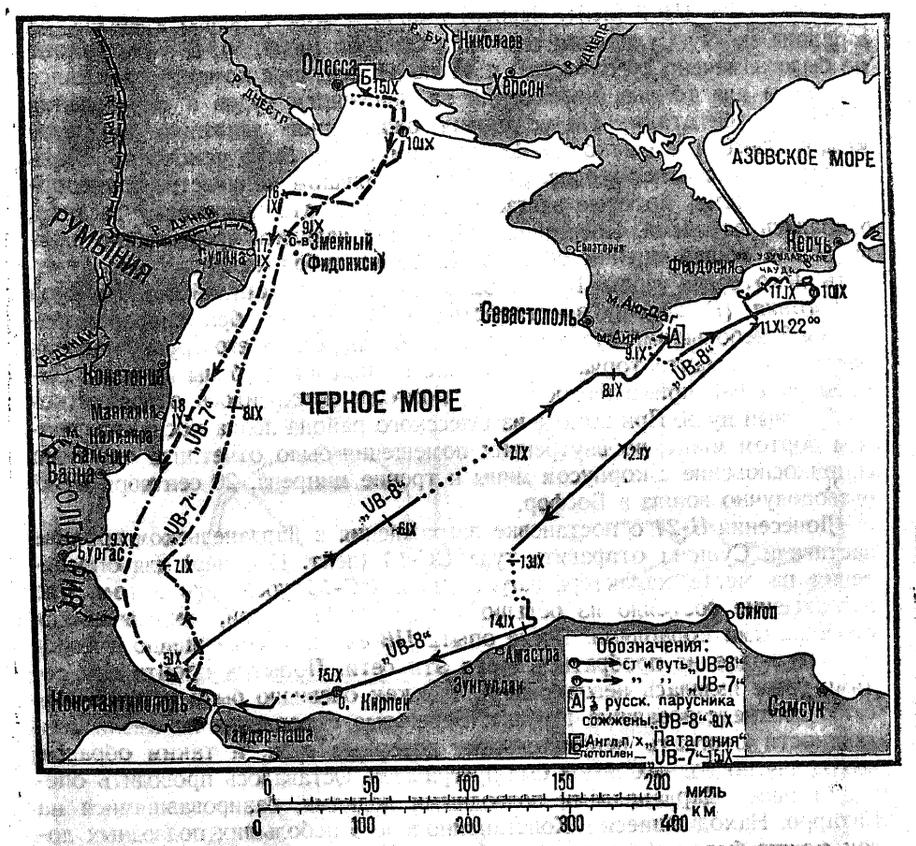
За последние недели деятельность флота на Черном море поневоле ограничивалась охраной угольных транспортов. Теперь в распоряжении морского командования имелись подводные лодки, которым надлежало впервые выйти в операцию к крымскому побережью. *UB-8* вышла 5 сентября из Босфора и направилась к Крыму (черт. 9).

Из-за сильного волнения пришлось отказаться от попытки пройти к Севастополю. Командир вместо этого решил заняться операциями против каботажного судоходства. В Константинополе на подводную лодку было поставлено английское 3,7-*см* орудие для обстрела мелких судов. 9 сентября в 5 час. было усмотрено 2 трехмачтовых парусника. Первый из парусников был подожжен после предварительного перевода его команды на подводную лодку; его понесло в море с пылающим грузом строительного леса. Второй парусник пытался уйти, воспользовавшись засвежевшим ветром; поэтому с дистанции около 30 *гм* (16 каб.) в него было сделано несколько выстрелов. Получив попадание в грот, он привел к ветру; экипаж поспешно покинул корабль, который был нагружен овсом и сеном. Тем временем показался третий парусник—двухмачтовая шхуна; артиллерийский огонь заставил и его привести к ветру. Его груз состоял из строительного леса. Оба парусника были сожжены. Вскоре у мыса Айя показался четвертый парусник, но одновременно подводная лодка заметила дым. *UB-8* установила, что парусник идет без груза; ему дали возможность уйти, ввиду того что дым быстро приближался, и показался еще второй корабль. *UB-8* погрузилась и, уже находясь под водой, слышала близкие разрывы снарядов. Находясь на глубине в 25 *м* (82 фут.) она услышала сильный шум винтов. В течение утра лодка видела 10—12 эскадренных миноносцев, идущих из Севастополя, среди них 5 современной постройки, вооруженных 3 орудиями. Отдельными отрядами они обыскали весь район. В 16 час. *UB-8* смогла всплыть. Эскадренные миноносцы скрылись из виду.

10 сентября, не наблюдая движения судов, командир решил итти под берегом и обстрелять находящиеся на нем заводы. 11 сентября в 5 час. он обстрелял бараки у завода на Узундарском озере [1]. Были

[1] У мыса Чауда вблизи Феодосии, где помещалась торпедная пристрелочная станция морского ведомства.—*Ред.*






**Черт. 9. Операции подводных лодок на Черном море: *UB-8*—у побережья Крыма с 5 по 16 сентября 1915 г., *UB-7*—у Одессы с 6 по 20 сентября 1915 г.**

замечены попадания, но без особых результатов, что являлось естественным, принимая во внимание мелкий калибр орудия подводной лодки. У мыса Чауда лодку обстреляли ружейным огнем, на который она отвечала из пулемета. В полдень показался трехмачтовый парусник, не потопленный 2 дня тому назад из-за появления русских эскадренных миноносцев. Он был сожжен; экипажу было дано время собрать пожитки, и затем подводная лодка отбуксировала шлюпку возможно ближе к берегу. На берегу повидимому находилась батарея, так как по *UB-8* был неожиданно открыт сильный огонь, и она погрузилась [1]. После трехдневного пребывания у побережья и уничтожения 4 парусников нельзя было рассчитывать на движение кораблей вдоль берега; поэтому командир решил повернуть назад, и 16 сентября лодка вошла в Босфор.

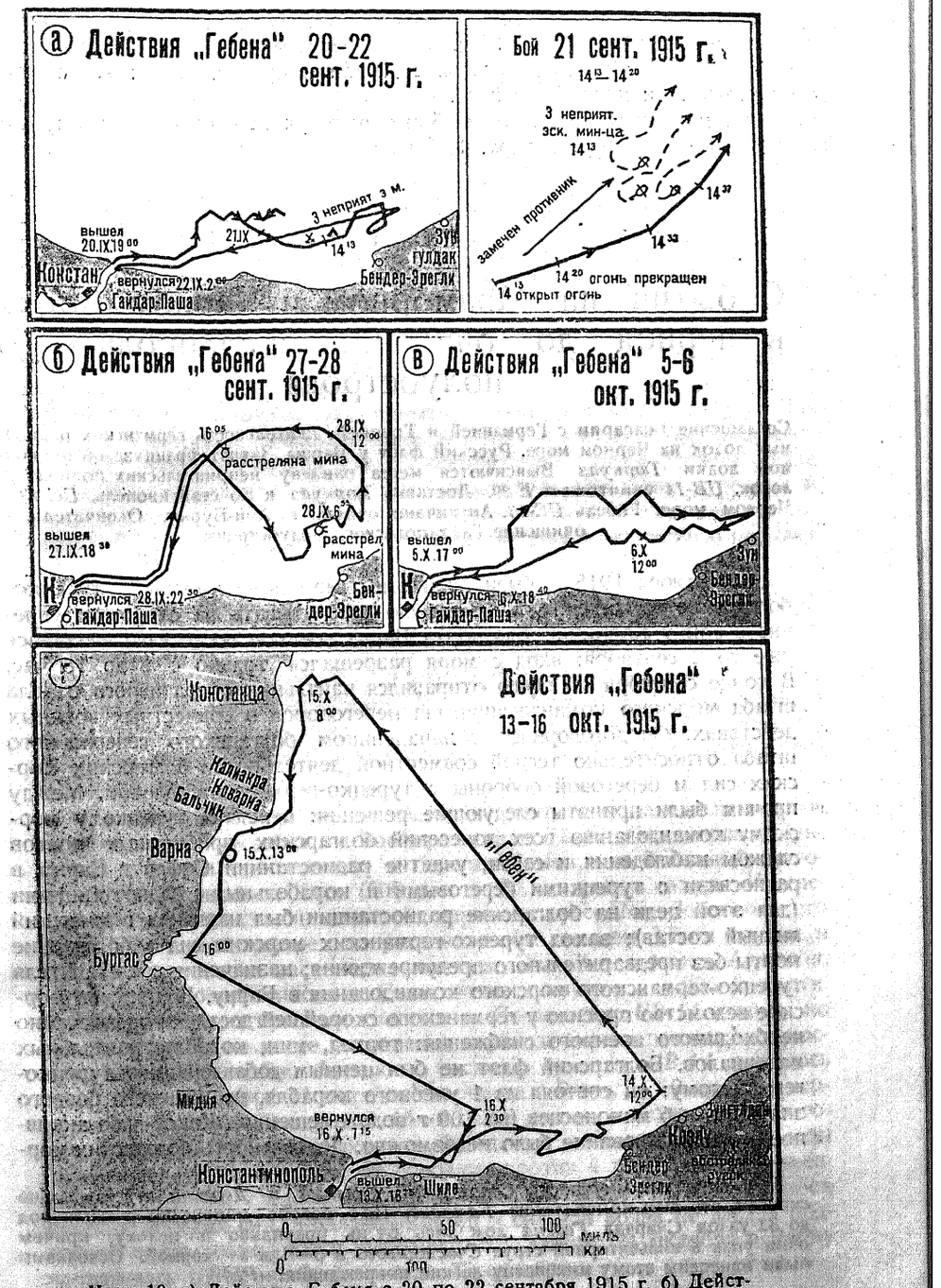
[1] С батареи у Двуякорной бухты.—*Ред.*

6 сентября *UB-7* (лейт. Вернер) вышла в море с целью крейсерства в районе между Сулинским гирлом и Одессой (черт. 9). В этом районе не было замечено судоходства; с 11 по 15 сентября командир держался у Одессы для точных наблюдений за движением судов и определения возможностей атаки. Он установил оживленное движение буксиров между Одессой и Очаковым. В одесском порту было усмотрено очень небольшое число пароходов. Сведения о большом количестве транспортов с войсками, которые заставляли предполагать подготовку десанта, оказались ложными. Последние наблюдения являлись чрезвычайно важными для общей оценки обстановки. 15 сентября командир мог отметить некоторый успех. В 8 ч. 32 м. он потопил английский пароход *Патагония (Patagonia)* вместимостью 6 011 рег. т бр., сопровождавшийся 2 небольшими судами. После гибели парохода его трубы, носовая часть и фок-мачта торчали вследствие небольшой глубины из воды. Запасы на *UB-7* приходили к концу, поэтому приходилось отправляться в обратный путь. При выходе из Одесского района лодка коснулась правым бортом мины; во внутренних помещения было отчетливо ощутимо соприкосновение с корпусом мины и трение минрепа. 20 сентября *UB-7* благополучно вошла в Босфор.

Донесения *U-21* о постановке заграждения в Дарданельском проливе заставили Сушона отправить туда *UC-13* (лейт. Кирхнер) для определения на месте характера заграждения. *UC-13* убедилась в том, что заграждение состояло из большого количества сетей, охранявшихся сторожевыми кораблями. После опыта *UB-14* было совершенно очевидно, что лодке не пробраться через эти сети. Попытка пройти под сетями тоже являлась невозможной, так как очевидно были установлены сети, соответствовавшие глубине. Береговые укрепления не имели возможности отогнать неприятельские дозорные суда, и таким образом выход для подводных лодок был прегражден. Оставалось проводить операции перед Дарданеллами подводными лодками, базировавшимися на Катарро. Находившиеся в Константинополе 5 небольших подводных лодок можно было использовать только на Черном море и в крайнем случае — в Дарданеллах против прорывавшихся кораблей.

20 сентября *Гебен* совместно с эскадренным миноносцем *Гайрет* сопровождал угольный транспорт. Вследствие выбытия из строя *Бреслау* приходилось рисковать кораблем, имевшим громадное политическое и военное значение, заставляя его конвоировать один груженый и два пустых угольных транспорта, подвергая его опасности атак неприятельских подводных лодок и не обеспечив его необходимым противолодочным охранением. 21 сентября в 11 ч. 52 м. было получено донесение из Зунгулдака о прохождении 3 эскадренных миноносцев курсом *W*. В 14 час. *Гебен* заметил три дыма, принадлежавшие 3 эскадренным миноносцам (черт. 10а). Неприятель направился полным ходом на *Гебен* и отвернул только, когда в 14 ч. 13 м. с дистанции 155 *гм* (85 каб.) *Гебен* открыл по нему огонь. Повидимому эскадренные миноносцы рассчитывали встретиться с *Гамидие*, а не с *Гебеном*. Несмотря на большую дистанцию они открыли ответный огонь. Но когда тяжелые снаряды стали ложиться очень близко, они отвернули и большим ходом, выпуская густой дым, направились на *NO*. Эскадренные миноносцы маневрировали с большой ловкостью, так что, по словам командира






Черт. 10. а) Действия *Гебена* с 20 по 22 сентября 1915 г. б) Действия *Гебена* с 27 и 28 сентября 1915 г. в) Действия *Гебена* 5 и 6 сентября 1915 г. г) Действия *Гебена* с 13 по 16 октября 1915 г.

*Гебена*, пристреляться было очень трудно и вероятно попаданий достигнуто не было[1]. До 15 ч. 15 м. *Гебен* преследовал эскадренные миноносцы в направлении на *NO*. Последние давали открытые радио: «*Гебен* обстреливает и преследует нас».

27 и 28 сентября, а также 5 и 6 октября *Гебен* снова конвоировал угольные транспорты (черт. 10б и в).

## Глава 18

# События на Мраморном и Черном морях в период до очищения Галлипольского полуострова

**Соглашение Болгарии с Германией и Турцией. Деятельность германских подводных лодок на Черном море. Русский флот у Варны. Захват французской подводной лодки *Тюркуаз*. Выясняются места рандеву неприятельских подводных лодок. *UB-14* уничтожает *E-20*. Доставка *Тюркуаз* в Константинополь. *UC-13* в Черном море. Гибель *UC-13*. Англичане очищают Ари-Бурну. Окончательное очищение Галлипольского полуострова.**

6 сентября 1915 г. были подписаны германо-болгарское и турецко-болгарское соглашения. Можно было рассчитывать на скорое вступление в войну Болгарии. Для порта Варна военное положение вводилось уже со 2 сентября: вход с моря разрешался только с 8 до 18 час. В конце сентября в Софию отправился начальник оперативного отдела штаба морского командования для переговоров о совместных военных действиях. Он договорился с начальником болгарского генерального штаба относительно тесной совместной деятельности болгарских морских сил и береговой обороны с турецко-германским флотом. Между прочим были приняты следующие решения: передача турецкому морскому командованию всех донесений болгарских прибрежных постов службы наблюдения и связи; участие радиостанций Софии и Варны в радиосвязи с турецкими береговыми и корабельными радиостанциями (для этой цели на болгарские радиостанции был назначен германский личный состав); заход турецко-германских морских сил в болгарские порты без предварительного предупреждения; назначение представителя турецко-германского морского командования в Варну. Болгарское морское ведомство просило у германского скорейшей доставки чрезвычайно необходимого военного снабжения: торпед, мин, кораблестроительных материалов. Болгарский флот не был ценным добавлением к турецко-германскому: он состоял из 1 учебного корабля, не имевшего боевого значения, и 6 миноносцев (по 100 *т* водоизмещения). Какое-либо активное его использование было невозможно. Деятельность болгарских морских сил должна была ограничиться охраной баз Варны и Бургаса. Со стороны Болгарии выражалось пожелание, чтобы германские подводные лодки взяли на себя оборону Варны, поэтому *UC-13* была послана туда в качестве первой германской подводной лодки для показа флага. Она прибыла 30 сентября в Варну и, захватив начальника оперативного отдела, вернулась 2 октября в Константинополь.

[1] Эскадренные миноносцы *Счастливый, Гневный* и *Дерзкий* действительно считали, что дым принадлежит *Гамидие*. При погоне миноносцы развили ход до 32 узлов. Снаряда *Гебена* ложились очень правильно по целику, причем один упал в кильватерной струе *Счастливого* в 6—8 *м* за кормой. Осколками были нанесены этому миноносцу легкие повреждения.—*Ред.*

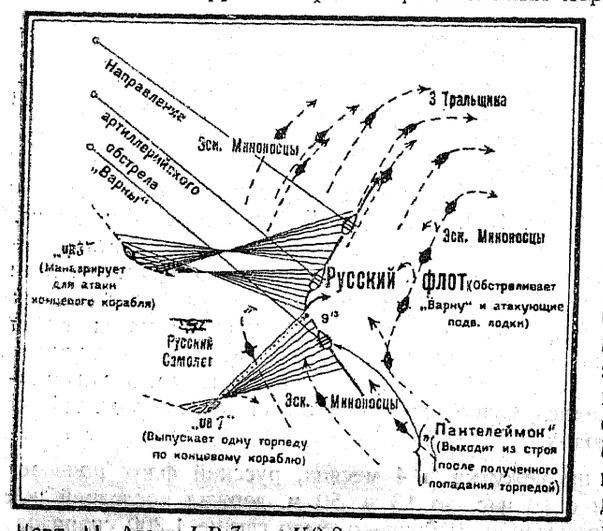


Болгарский флот поступил в подчинение к.-адм. Сушона. Командующий флотом решил при ближайшем конвоировании угольных транспортов предпринять и крейсерство *Гебена* вдоль румынского и болгарского побережий. 13 октября *Гебен* вышел в море и 15 октября в 8 час. показался у Констанцы, мимо которой прошел на расстоянии 4 миль малым ходом. Сушон хотел показать *Гебена* Румынии, а болгарам, опасавшимся атаки русских боевых сил, хотел появлением *Гебена* придать большую уверенность (черт. 10г). В 13 час. *Гебен* находился у Варны. Болгарские миноносцы, намеревавшиеся выйти навстречу *Гебену*, вынуждены были оставить эту попытку из-за сильного волнения. Для связи с болгарским командованием в Варну 8 октября был назначен кап.-лейт. Фирле. Ему предстояло организовать посты службы связи и служить связующим звеном при совместных действиях турецких и болгарских морских сил. Для противодействия неприятелю, десанта которого Болгария опасалась, Сушон предусматривал регулярную посылку в Варну подводных лодок.

1 октября, после промежутка в 4 месяца, русский флот появился снова у Зунгулдака и с 10 час. до 13 ч. 50 м. держал последний под обстрелом крупной артиллерии. Выпущено было свыше 1 200 снарядов; 19 снарядов попало в мол, 2 — в угольный транспорт, другой угольщик получил небольшие повреждения. Портовая железная дорога, краны и город мало пострадали; среди попавших снарядов оказалось много неразорвавшихся. Погрузка пароходов несколько задержалась, но не прекратилась вовсе.

С целью причинения беспокойства неприятелю у западных берегов Черного моря 3 октября из Босфора вышла *UB-14*. Она зашла в Зунгулдак и оттуда проследовала к берегам Крыма, где 7 октября потопила русский пароход *Катя* (500 рег. *т* бр.) с грузом сахара. На следующий день показался большой пароход русского Добровольного флота. Он сделал выстрел из установленного на нем 3,7-*см* орудия и только после этого застопорил машины. Это был пароход *Апшерон*, шедший из Новороссийска в Севастополь с грузом в 1 000 *т* нефти. Он был потоплен открытием кингстонов. После этого *UB-14* отошла, но успела заметить на месте потопления парохода 6 эскадренных миноносцев. Из-за необычайно большого расхода топлива *UB-14* пришлось прекратить операции. 11 октября она зашла в Варну, а 19 октября вернулась в Босфор. Между тем 16 октября вышла в море *UB-8*, которая прибыла в Варну 18 октября. Вследствие неблагоприятной погоды лодке пришлось отказаться от операции против 4 пароходов, по имевшимся сведениям следовавших из Сулина в Севастополь под конвоем русских морских сил. 8-балльный ветер и сильная волна не давали подводной лодке возможности выполнить эту задачу. 24 октября в Варну направилась *UB-7*, прибывшая туда 25 октября.

Невдалеке от Варны, в Евксинограде, вплотную к боковому заграждению, удалось найти хорошее место для стоянки подводных лодок. В здании, примыкавшем к дворцу болгарского короля, было обнаружено помещение для личного состава лодок. Преимущества этой стоянки выяснились 27 октября, когда перед Варной показался русский флот. Три линейных корабля с охранением из 11 эскадренных миноносцев, шли вслед за 3 небольшими кораблями яхтенного типа. *UB-8* и *UB-7* вышли тотчас же с целью атаковать неприятеля. Обе лодки маневрировали для выхода в атаку по концевому линейному кораблю, но были замечены вследствие зеркально-гладкой поверхности моря и обстреляны (черт. 11). *UB-8* не удалось выпустить торпеды, ввиду того что концевой линейный корабль отвернул. *UB-7* незадолго до этого выпустила торпеду с дистанции 9 *гм* (5 каб.), взрыв которой был хорошо слышен, но из-за сильного обстрела определить результаты было нельзя. Согласно позднейшим сведениям торпеда подорвала русский линейный корабль *Пантелеймон,* получивший столь значительное повреждение, что он на несколько месяцев выбыл из строя[1]. С 9—10 час. русские линейные корабли обстреляли портовые сооружения, однако без особых результатов, в то время как русские гидросамолеты сбрасывали бомбы на город и германскую радиостанцию. После атаки подводной лодки линейные корабли прекратили стрельбу и ушли в море. Впервые на театре был усмотрен новый дреднаут *Императрица Мария,* державшийся мористее, повидимому в качестве обеспечения.




**Черт. 11. Атака *UB 7* и *UB 8* русского флота во время обстрела им Варны 27 октября 1915 г.**

*UB-8,* требовавшая основательного ремонта, вернулась 12 ноября в Константинополь; *UB-7* оставалась в Варне до 19 декабря. Крейсерство к устью Дуная, совершенное ею за это время, оказалось безрезультатным: движения торговых судов замечено не было.

Несмотря на установку сетевого заграждения, которое правда еще не доходило до самого дна, неприятельские подводные лодки продолжали находиться в Мраморном море и постоянно мешали сообщению с Дарданеллами. 30 октября французская подводная лодка *Тюркуаз,*

[1] Атака была безрезультатна, и *Пантелеймон* оставался в строю в течение всей войны.—*Ред.*



выходя из Дарданелл, приткнулась к отмели в непосредственной близости к сетевому заграждению у Акбаша. Ее перископ был уже перед тем замечен противоаэропланными батареями и обстрелян. Для того чтобы освободиться, лодка всплыла, но, находясь в надводном положении, она окончательно села на мель. С берега ее держали под ружейным огнем; быстро подвезенное полевое орудие сделало по ней шесть выстрелов, из которых несколько попали в рубку; одним из выстрелов был уничтожен перископ. После тщетных попыток сойти с мели переменными ходами французский командир поднял белый флаг. Огонь тотчас же прекратился, командир и экипаж были взяты в плен и доставлены на берег. При осмотре подводной лодки выяснилось, что она всем корпусом сидела на ровной глубине в 4 *м* (13 фут.); корпус ее не имел пробоин. Личный состав так стремительно покинул подводную лодку, что даже забыл выключить электрический свет и электрический предупредительный сигнал, который продолжал звонить. Все найденные документы были доставлены в Константинополь для рассмотрения. Выяснилось, что французский командир не уничтожил важных секретных документов. Из них можно было установить места рандеву неприятельских подводных лодок, оперировавших в Мраморном море. На основании найденных заметок *UB-14* получила 4 ноября следующий оперативный приказ:

«З а д а н и е: атака неприятельских подводных лодок в Мраморном море.

С в е д е н и я о н е п р и я т е л е: 1) неприятельская подводная лодка 3—4 ноября у Муданиии; согласно документам подводной лодки *Тюркуаз* вероятно нахождение в Мраморном море подводных лодок *E-12, E-20* и *H-1;* 2) место рандеву неприятельских подводных лодок между 9—10 час. и 16—17 час. в долготе 28° 19′ к *Ost* от Гр. и широте 40° 45′ *N.*

В ы п о л н е н и е: *UB-14* 4 ноября в 24 час. выходит в море, из Босфора ее выводит канонерская лодка. Доставку подводной лодки *Тюркуаз* из Палатии в Константинополь надо ожидать 5 ноября.

В о з в р а щ е н и е: 7 ноября быть в 24 час. в расстоянии 2 миль к *Ost* от острова Проти, где будет ожидать канонерская лодка для проводки в Босфор. На сигнал патроном «*B*» будет отвечено белой ракетой. Подпись — С у ш о н».

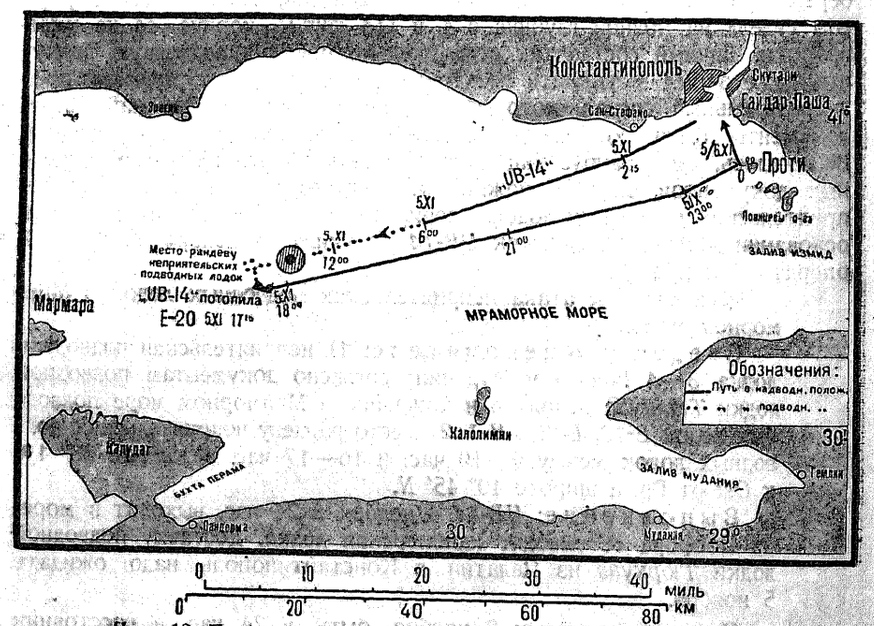
5 ноября 1915 г. в 12 ч. 10 м. *UB-14* вышла в море. Командир прямо направился к указанному пункту рандеву, намериваясь в течение дня в подводном состоянии дождаться неприятельских подводных лодок. В 6 час., находясь еще в 10—15 милях от места встречи, он погрузился, чтобы ни в коем случае не выдать себя (черт. 12).

О ходе операции, которая имела результатом уничтожение английской подводной лодки *E-20,* он пишет в своем военном дневнике:

«16 час. На *S* приблизительно в 5 милях видна рубка подводной лодки. Предположив, что подводная лодка идет к месту рандеву, я лег на курс 90°. Вскоре я смог определить, что лодка не двигается, а вероятно держится с застопоренными машинами.

16 час. 28 м. Курс 185°. Маневрирую таким образом, чтобы произвести атаку с *W* при заходе солнца. Зеркально-гладкая поверхность

моря заставила очень осторожно пользоваться перископом. При под'еме перископа для ориентировки каждый раз уменьшал ход. Атака затруднялась повреждением увеличительного аппарата перископа. Когда я подошел на дистанцию 2 000 *м* (11 каб.), неприятельская подводная лодка, постепенно развернувшаяся, подставила мне борт. Я направился на подводную лодку курсом 160°. На дистанции 1 200 *м* (6,5 каб.) я еще раз осмотрелся. Перед под'емом перископа я приказал приготовить торпеду. После под'ема нулевая нить находилась немного позади рубки, и я выпустил торпеду: дистанция 500*м* (3 каб.), глубина 1,5 *м*. Ввиду того что *UB-14* шла средним ходом, после выстрела рубка ее показалась




**Черт. 12. Потопление *UB 14* английской подводной лодки *E-20*.**

из воды. След торпеды был замечен неприятелем слишком поздно. Очевидно, все наблюдали за появлением рубки, предполагая, что всплывает своя подводная лодка.

17 ч. 16 м. На лодке ощущается удар. Неприятельская подводная лодка совершенно скрыта столбом дыма и воды; когда последний обрушился — подводная лодка исчезла.

17 ч. 20 м. всплыл, чтобы подобрать спасшихся. Спасены командир, 2 офицера и 6 чел. команды. Обломков не было видно. Отправился в обратный путь в надводном положении».

Судя по французским документам, в Мраморном море действовали еще 2 подводные лодки, поэтому повторение операции могло оказаться успешным. 7 ноября гидросамолет получил приказание держаться над местом рандеву, стараясь не привлекать внимания. Он действительно заметил в указанном месте неприятельскую подводную лодку, которая



погрузилась при его приближении. Гидросамолет должен был бы производить разведку незаметно, т. е. или с большой высоты, или наблюдая со стороны. Вследствие несколько «неуклюжего» выполнения задания неприятель был теперь настороже. Поэтому *UB-14*, снова вышедшая в море 7 ноября, не имела успеха и вернулась 9 ноября, не встретив неприятельских подводных лодок.

Однако трудно быть уверенным, что только появление гидросамолета было причиною безрезультатного крейсерства *UB-14*. Действительно 11 ноября вечером командир *Бреслау* встретил пленных английских офицеров с подводной лодки *E-20* в одной из наиболее посещаемых гостиниц столицы обедающими на свободе; оказалось, что вследствие настоятельных ходатайств со стороны американского посла Энвер-паша предоставил им полную свободу на 5 суток. Сушон узнал об этой слишком большой любезности из доклада командира *Бреслау*. Благодаря его энергичному вмешательству англичане немедленно были отправлены в Измид. При наличии в Константинополе множества враждебно настроенных иностранцев, явных симпатий американцев к неприятелю, а также наличии многих подозрительных элементов, легко могло случиться, что неприятельские подводные лодки были своевременно предупреждены.

Подводную лодку *Тюркуаз* удалось снять с мели к 31 октября; буксир *Нусрад (Nusrad)*, под конвоем эскадренного миноносца *Самсун*, повел ее в Константинополь. Этот поход не обошелся без аварий. Командир эскадреного миноносца *Самсун* отдал приказание о скрытии всех огней как на эскадренном миноносце, так и на буксире. Внезапно буксир исчез из виду, ввиду чего вахтенный начальник *Самсуна* повернул на обратный курс для его поисков; во время поворота он неожиданно увидел в темноте, что буксир полным ходом идет на *Самсун*. Последний не успел еще дать полного заднего хода, как в его носовую кочегарку врезался буксир. Вследствие внезапной остановки буксира, вызванной столкновением с эскадренным миноносцем, подводная лодка в свою очередь протаранила буксир в корму с такою силою, что приходилось считаться с вероятностью гибели последнего. *Самсун* находился в очень серьезном положении, передняя кочегарка была полна воды, а машинное отделение постепенно наполнялось ею. Ближайшим портом являлся Палатия, куда командир и попытался дойти. Едва было пройдено 2—3 мили, как наполнилась водою кормовая кочегарка, находившаяся за машиной, ввиду чего не стало больше пара. Пришлось спустить все 3 имевшиеся на эскадренном миноносце гребные шлюпки и на их буксире следовать почти до самой гавани; дальнейшую проводку в гавань взял на себя случайно находившийся здесь буксир. Протараненный буксир *Нусрад* тоже был введен в гавань с помощью другого буксира. Германский корабельный инженер с небольшой германской командой, оставшиеся на *Тюркуаз*, оказались после двойного столкновения брошенными на произвол судьбы. Подводной лодке следовало самостоятельно добираться до гавани, иначе она сделалась бы легкой добычей неприятельских подводных лодок. Корабельный инженер выяснил, что батарея еще находилась под током, благодаря чему ему удалось пустить в ход совершенно незнакомые, весьма сложные механизмы подводной лодки, которая таким образом самостоятельно

дошла до Палатии. 4 ноября к ней навстречу пришел эскадренный миноносец *Гайрет*, и 5 ноября она вошла в Золотой Рог. 10 ноября Энвер-паша торжественно включил ее в ряды турецкого флота под именем *Мюстедшиб Онбаши (Müstedschib Onbaschi)* [1]. Ввиду того что по своей конструкции подводная лодка была совершенно устаревшей и потребовала бы многомесячного ремонта, стоимость которого не оправдывалась, а также ввиду некомплекта в личном составе, было решено не вводить ее в строй, а использовать для зарядки аккумуляторов германских подводных лодок.

23—25 октября и 3—4 ноября *Гебен* совместно с эскадренными миноносцами выходил в море для конвоирования транспортов (черт. 13а и 13б). 13 ноября он снова вышел с 2 эскадренными миноносцами для этой же цели. При возвращении в Босфор 14 ноября в 14 ч. 40 м. была получена радио из Кавака, сообщавшая о присутствии подводной лодки в 8—10 милях от берега; в 15 час. было получено подтверждение этого известия (черт. 13в).

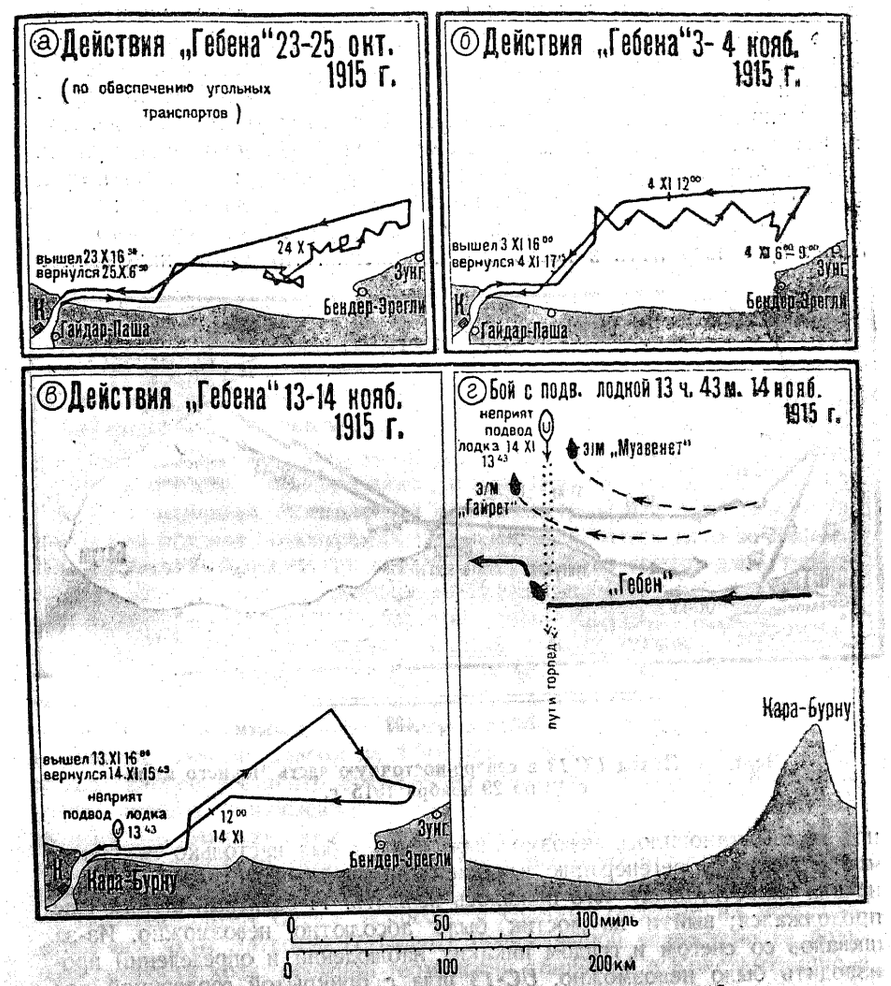
Слева от *Гебена* в качестве противолодочного охранения находился *Муавенет*, справа — *Гайрет*. В 13 ч. 40 м. *Муавенет*, перешедший по приказанию *Гебена* вправо от него, заметил воздушный пузырь и сейчас же открыл огонь по месту выпуска торпеды. *Гебен*, привлеченный этим обстоятельством, заметил два торпедных следа. Он повернул полным ходом, положив руль на-борт прямо на торпеды, благодаря чему они прошли в 20 *м* за его кормой (черт. 13г) [2].

*Гебен* являлся центральным стержнем всех операций Турции, поэтому командование не могло подвергать его без крайней необходимости опасности атак подводных лодок. Этот случай заставил командующего флотом отказаться от использования *Гебена* для конвоирования транспортов, к тому же в число транспортов было включено несколько более быстроходных германских пароходов. Более длинные темные ночи давали возможность покрывать расстояние Босфор — Зунгулдак в течение одного ночного перехода. При входе в Босфор на рассвете охрану против подводных лодок брали на себя 3 эскадренных миноносца.

12 ноября для борьбы с неприятельской морской торговлей в северо-восточной части Черного моря была выслана *UC-13* (черт. 14). Она не имела торпедного вооружения и для выполнения возложенной на нее задачи была снабжена одним английским 5,7-*см* орудием. После краткого пребывания в Евксинограде лодка направилась к Синопу. По пути маленькой подводной лодке пришлось перенести 8-балльный шторм и большую волну. Сильная бортовая качка совершенно вывела из строя компас. 18 ноября *UC-13* пришла в Синоп. Население, никогда до тех пор еще не видевшее подводной лодки, радостно приветствовало ее, а выполненный в гавани маневр погружения вызвал горячий энтузиазм. 19 ноября подводная лодка вышла снова и направилась к Туапсе. 22 ноября под берегом с помощью подрывных патронов и поджога она уничтожила русский трехмачтовый парусник *Украина* (150 *т*) с грузом цемента. Второй парусник с грузом дров был подожжен. Команды парусников спаслись на своих шлюпках. Вскоре после этого показался

[1] В честь унтерофицера Мюстедшиба, сбившего ее перископ.
[2] Атака была произведена подводной лодкой *Моржс* дистанции 10—11 каб.— *Ред.*



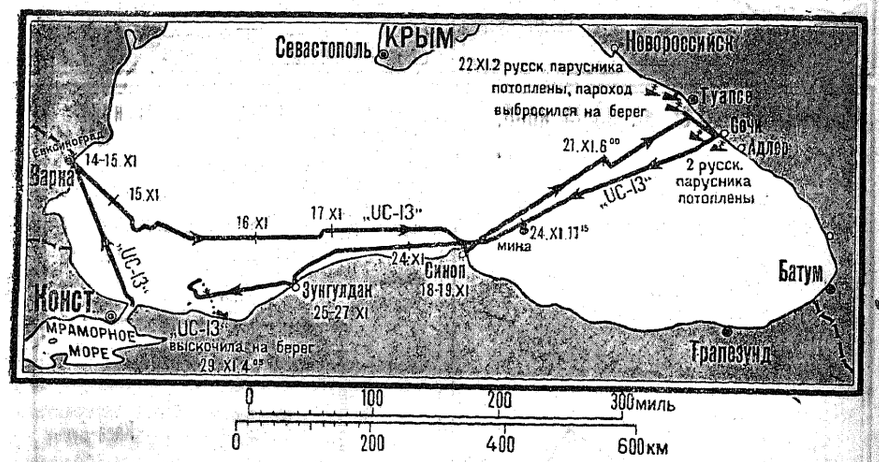



**Черт. 13.** а) Действия *Гебена* с 23 по 25 октября 1915 г.
б) Действия *Гебена* 3 и 4 ноября 1915 г.
в) Действия *Гебена* 13 и 14 ноября 1915 г.
г) Бой *Гебена* с подводной лодкой 14 ноября 1915 г.

пароход; это был нефтеналивной пароход № 57 (1 200 *т*), шедший под флагом русского Добровольного флота. Увидев подводную лодку, пароход сейчас же повернул к берегу; этому не удалось воспрепятствовать из-за неисправности орудия. Исправив орудие, *UC-13* открыла огонь; тогда пароход, идя большим ходом, выскочил на пляж и был покинут своею командою. Постоянные осечки орудия не дали возможности уничтожить пароход. Порча орудия и недостаток в смазочном масле заставили командира отправиться в обратный путь.

23 ноября в 12 ч. 30 м. *UC-13* зашла в гавань Сочи. Здесь находилось несколько парусников; несмотря на энергичный обстрел с берега

из ружей, пулеметов и мелких орудий подводная лодка уничтожила подрывными патронами 2 парусных судна. Затем *UC-13* вышла в море в надводном положении, не получив никаких повреждений. Отвечать на огонь она не могла из-за неисправности орудия. Отважное предприятие удалось несмотря на противодействие со стороны неприятеля. При переменной погоде и свежем ветре 25 ноября *UC-13* вошла в Зунгулдак. Отсюда она снова вышла в море 27 ноября. Вечером и ночью погода сильно испортилась. Ветер и волнение не прекращались и 28 ноября. Ввиду этого курс был проложен вдали от берега. Из-за сильного волнения пришлось итти в подводном положении. Но долгое нахождение




**Черт. 14. Поход *UC 13* в северо-восточную часть Черного моря, с 12 по 29 ноября 1915 г.**

под водой становилось невозможным: воздух был настолько испорчен, что несмотря на регенерацию дыхание было крайне затруднено. Команда начала слабеть, ввиду чего пришлось всплыть. 11-балльный шторм еще продолжался; выйти на мостик было абсолютно невозможно. Из-за шквалов со снегом и градом никаких наблюдений и определений производить было невозможно. *UC-13* шла с прикрытой горловиной под дизель-мотором. Около 1 ч. 30 м. 29 ноября представилось наконец возможным снова выйти на мостик, но ночь была очень темна и шквалы продолжались, так что вокруг ничего не было видно. Каждая волна перекатывала через рубку, и вода ручьями стекала внутрь, так что помпы работали непрерывно. В 4 ч. 5 м. *UC-13* неожиданно ударилась носом о грунт, повернулась лагом к волне и накренилась на 70° на правый борт. Возникло опасение, что лодка перевернется и что вылье тся кислота аккумуляторов. Поэтому, чтобы спасти хотя бы команду, командир дал полный ход вперед, положив руль право-на-борт. Попытка удалась; подводная лодка всплыла и выбросилась на песок без крена. Когда в 6 ч. 30 м. наконец рассвело, выяснилось, что лодка находится в 50 м от берега в сильном прибое. Через нее перекатывались тяжелые валы. Несмотря на жестокий *NO* команде удалось высадиться



на берег. Позднее оказалось, что снять подводную лодку невозможно; поэтому в течение последующих недель ее совершенно разгрузили; все механизмы по возможности были извлечены, и таким образом в результате аварии был потерян только пустой корпус [1].

Доставку предметов, снятых с *UC-13,* морское командование, не имевшее в своем распоряжении буксиров, поручило коменданту босфорской крепости. Последний направил для этой цели 2 канонерские лодки (тральщика) под командою германского офицера резерва. Согласно приказу канонерским лодкам надлежало следовать к месту аварии ночью и возвратиться в течение следующей ночи. Однако *Таш-Кеуприю (Tasch Keuprü)* и *Иесгар (Iesgar)* в темноте не нашли места аварии *UC-13* и вернулись на рассвете к острову Кефкен, чтобы укрыться за ним в течение дня. Здесь канонерские лодки были застигнуты 3 русскими эскадренными миноносцами, утром обстрелявшими Кефкен. Ввиду того что скрыться не представлялось возможным, командующий канонерскими лодками приказал открыть огонь. С первого же выстрела русские пристрелялись, и канонерские лодки вскоре были зажжены снарядами. Эскадренные миноносцы стреляли с дистанции, не доступной орудиям канонерских лодок. Экипаж спасся на о-ве Кефкен, где продолжал подвергаться обстрелу. Трое было убито, двое тяжело ранено. Эскадренные миноносцы удалились вдоль берега к *Ost*-у, не обнаружив местонахождения подводной лодки *UC-13.*

Наступление против Сербии открыло наконец осенью 1915 г. путь через Балканский полуостров; затруднения, создававшиеся Румынией, потеряли значение. До середины ноября в Константинополь прибыло 8 поездов с боезапасом и австрийская батарея в составе четырех 24-см гаубиц и с боевым запасом на 1 500 выстрелов. Теперь надлежало возможно скорее доставить артиллерию и боевые запасы в Дарданеллы, чтобы сменить вынужденное бездействие артиллерии энергичной деятельностью. Налицо имелись признаки предстоявшей эвакуации полуострова неприятелем; поэтому представлялось особенно важным использовать весь наличный тоннаж для скорейшей доставки боевого запаса.

В связи с этим Сушон испросил у Султана согласие на использование его яхты *Эртрогул (Ertrogul),* очень ценной вследствие ее большой скорости хода; прежний германский стационар в Константинополе *Лорелей* также был использован для этой же цели.

Опасность от подводных лодок, несмотря на значительное усовершенствование сетевых заграждений, далеко не была устранена. 3 декабря эскадренный миноносец *Ярхиссар* заметил в квадрате 221 перископ подводной лодки. В момент поворота в ее сторону он получил попадание торпедой и тотчас же переломился на две части. При этом погибли командир, 8 немцев и 28 турок. Английская подводная лодка всплыла, спасла оставшихся в живых, затем подозвала парусник, на который

---

1 Русское командование узнало об аварии *UC-13* 30 декабря из показаний пленных с угольных пароходов, сообщивших, что лодка лежит на отмели у устья р. Мелен. С целью маскировки она была с моря закрыта брезентом, выкрашенным под цвет песка, придававшим ей вид небольшого холма. 31 декабря несшие блокаду угольного района миноносцы нашли лодку в указанном месте и уничтожили ее артогнем, причем по присутствию на лодке людей можно было судить, что надежды на возможность стащить ее на воду оставлены не были.—*Ред.*

и передала спасенных. 5 декабря артиллерийским огнем с подводной лодки был потоплен германский пароход *Боспорус (Bosporus)* (вместимостью 5 000 *т*). Это была тяжелая потеря для снабжения галлипольской армии. 14 декабря у набережной в порту Гайдар-Паша подводная лодка потопила торпедой пустой пароход *Лерос (Leros);* торпеда повредила также часть стенки набережной. В качестве противодействия в Мраморное море была послана *UB-14.* 9 декабря после полудня командир ее заметил неприятельскую подводную лодку, но несмотря на преследование, длившееся несколько часов, не смог ее догнать. За время вторичного крейсерства с 13 по 17 декабря подводных лодок обнаружено не было.

Одновременно с 13 по 18 декабря в Мраморном море охотилась за неприятельскими подводными лодками *UB-8.* 13 декабря в 20 ч. 40 м., вскоре после выхода в море, она заметила неприятельскую подводную лодку. Но из-за темноты командиру не удалось подойти на дистанцию торпедного выстрела, и противник исчез. В дальнейшем никаких событий не произошло, так же как и во время крейсерства с 26 по 30 декабря.

В этот момент величайшего напряжения всех сил из Зунгулдака пришло известие, что вследствие задержки оплаты рабочим добыча угля все более падает. Сушон снова нажимал на ставку высшего командования с целью добиться устранения недопустимых злоупотреблений. Недохват угля был так велик, что в Мраморном море приходилось ограничивать даже крайне необходимые походы эскадренных миноносцев для конвоирования транспортов с боевыми запасами и для преследования подводных лодок. О походах больших кораблей в Черном море нечего было и думать. Длительное оставление такого положения вещей должно было иметь гибельным последствием перерыв военного и торгового судоходства и ограничение железнодорожного движения. Не лучше обстояло дело с добычей бурого угля на Черном море. Угольные разработки Беклеме на Черном море, первоначально эксплоатировавшиеся флотом, теперь разрабатывались главным интендантом. Добыча угля сильно страдала из-за недостатка рабочих рук: в день добывалось не более 50 *т*. До середины декабря было добыто всего 2 000 *т* угля, который из-за плохого состояния дорог остался невывезенным и подвергался выветриванию под открытым небом.

Оживленное движение пароходов и лихтеров перед Дарданеллами указывало на то, что неприятель думает о ликвидации своей затеи. В ночь на 20 декабря он оставил северные позиции возле Ари-Бурну. Густой туман способствовал отступлению, планомерно подготовленному, продуманному и выполненному без потерь. Остались однако значительные запасы — военное имущество и провиант, — которые неприятель пытался уничтожить обстрелом с кораблей, но без значительных результатов. Морской пулеметный отряд, после горячих августовских боев находившийся в окопах у северной группы войск, теперь оказался свободным. Командующий 5-й армией затребовал его в помощь южной группе. В организации отряда за это время произошли изменения. Совместно с другими находившимися на Галлиполи моряками, обслуживавшими посты для стрельбы по невидимой цели и наблю-



дательный пост Хирзенштанд, пулеметный отряд развернулся в десантный отряд морских сил под командою корветтен-капитана.

В Килия-Тепе, выше сетевого заграждения у Нагары, в самом узком месте Дарданелл, командующий десантным отрядом организовал место сбора и главный лагерь для всех своих разрозненных групп. Получение необходимого пищевого довольствия и доставка его отдельным группам были сильно затруднены бездорожной местностью и недостаточными средствами сообщения. Так же обстояло дело с подвозом боевых запасов и обслуживанием раненых и многочисленных больных. С приближением конца жаркого времени пришлось приступить к постройке зимних бараков. Последние были приготовлены к наступлению плохой погоды с расчетом на сильные штормы и ливни. В этот момент произошло очищение северных позиций. Согласно просьбе 5-й армии 12 пулеметов были посланы в помощь южной группе, куда и прибыли 23 декабря. 30 декабря после минного взрыва, произведенного англичанами, им удалось успешно участвовать в бою.

После очищения неприятелем позиций у Ари-Бурну турки пытались возможно больше мешать ему при ожидавшемся отходе от Сед-эль-Бара и при погрузке военных грузов на транспорты. Искусственная гавань у Сед-эль-Бара, образованная из затопленных судов, постоянно находилась под обстрелом турок. Это требовало значительного расхода боевого запаса и ставило высокие требования транспортным возможностям. Для доставки были использованы пароходы, которые могли покрывать расстояние до Дарданелл в течение одного ночного перехода; они были вооружены для стрельбы по подводным лодкам и кроме того сопровождались эскадренным миноносцем или канонерской лодкой. Грузы понемногу скоплялись, так как тем временем в Константинополь прибыли германские матросы и батареи. Яхта султана *Эртрогул*, приспособленная для транспорта боевого запаса, предприняла 31 декабря первый рейс в Дарданеллы с грузом бензина в 120 *т*. После выгрузки груза ей надлежало 1 января отправиться в обратный путь. В ясную ночь при входе в Босфор, близ порта Гайдар-Паша, яхта выскочила на берег. Несмотря на то что авария произошла с большого хода (14 узлов) и что яхта села на скалистый грунт очень прочно (при крене в 7° и глубине под форштевнем 1,5 *м* — 4,9 фут.), корпус ее не дал течи. 3 января яхту сняли с камней при помощи 5 буксиров; единственное повреждение яхты заключалось в погнутой лопасти левого винта.

3 января 1916 г. адм. Узедом запросил о доставке ему одного 15-*см* орудия, ввиду того что ранее предоставленное 15-*см* орудие *Гебена,* установленное на батарее «Явуз», выбыло из строя из-за разрыва снаряда в дуле. В связи с большим значением этой батареи, успешно обстреливавшей гавань у Сед-эль-Бара, *Гебен* получил приказание спешно передать еще одно из своих 15-*см* орудий. 5 января орудие было отправлено в Дарданеллы. Линейный корабль *Торгут* также получил приказ приготовить к отправке 2 последних своих 10,5-*см* орудия для усиления внешней батареи анатолийского побережья. Орудия предполагалось поставить на колесные лафеты. После очищения Ари-Бурну не было больше нужды в стрельбе по невидимой цели с линейного корабля *Торгут,* ввиду чего Сушон решил использовать его орудия и прислугу в том месте, где в данный момент шли решающие бои.

Но этим орудиям не суждено было больше стрелять, так как 9 января неприятель очистил южную конечность Сед-эль-Бара. Погрузка запасов и посадка войск противника затруднялись оживленным огнем турецкий батарей. Анатолийские батареи расстреляли за эти дни неприкосновенную часть боевого запаса.

Окончательным очищением Галлиполи неприятель отказался от операции, которая помимо материальных убытков принесла ему огромные потери в личном составе. Но наиболее тяжелым последствием операции должно было явиться сознание собственной беспомощности в отношении открытия своим союзникам — русским — пути из Черного в Средиземное море, вследствие чего доставка крайне необходимого русской армии военного снабжения становилась все затруднительнее. Турецкая армия, несколько лет тому назад терпевшая тяжелые поражения на Балканском фронте, теперь с полным правом могла гордиться своими подвигами. Флот имел свою долю в этом успехе. Турецкая армия не удержалась бы на полуострове Галлиполи, если бы не поддержка стрельбой линейных кораблей по невидимым с них целям, не оттеснение неприятельских кораблей германскими подводными лодками, не успешная борьба с подводными лодками противника, не обеспечение бесчисленных транспортов с войсками, провиантом и боевыми припасами в Мраморном море.

---

# V. Период до вступления Румынии в войну

Глава 19

## Деятельность крейсеров и подводных лодок на Черном море

**Обострение положения со снабжением углем. Встреча *Гебена* с линейным кораблем *Императрица Мария*. Ограничение производства военного снабжения. Воздушная атака Зунгулдака отбита. Тяжелое положение на турецком восточном фронте. *Бреслау* в Черном море. Преувеличенное представление о возможностях *Гебена* со стороны сухопутного командования. *Бреслау* доставляет войска на восточный фронт. *U 33* в Константинополе. *UC-15* ставит минные заграждения.**

Эвакуация неприятеля из Дарданелл 9 января 1916 г. разрядила крайне напряженную атмосферу, царившую в Константинополе. В среде чрезвычайно пестрого населения Константинополя быстро возникло ощущение, что война и связанная с ней опасность миновали. Когда в Мраморном море снова зажглись маяки, судоходство, не нарушаемое более неприятельскими подводными лодками, сразу оживилось. Создавалось впечатление, что восстанавливаются дела и привычки мирного времени. Только все прибывавшие многочисленные германские войска показывали, что об окончании войны нечего и думать. Успешные бои против Сербии создали возможность непосредственного железнодорожного сообщения с среднеевропейскими державами и организацию подвоза необходимого военного имущества. 17 января через Балканы прибыл первый поезд прямого сообщения Берлин—Константинополь. Путь через Балканы был одноколейным; германское военное ведомство намеревалось превратить эту важную линию в двухколейную. Потребность в военном имуществе всех видов у Болгарии и у Турции была очень велика, и одна железнодорожная колея не могла ее удовлетворить. Но, как и прежде, острее всего стоял угольный вопрос.

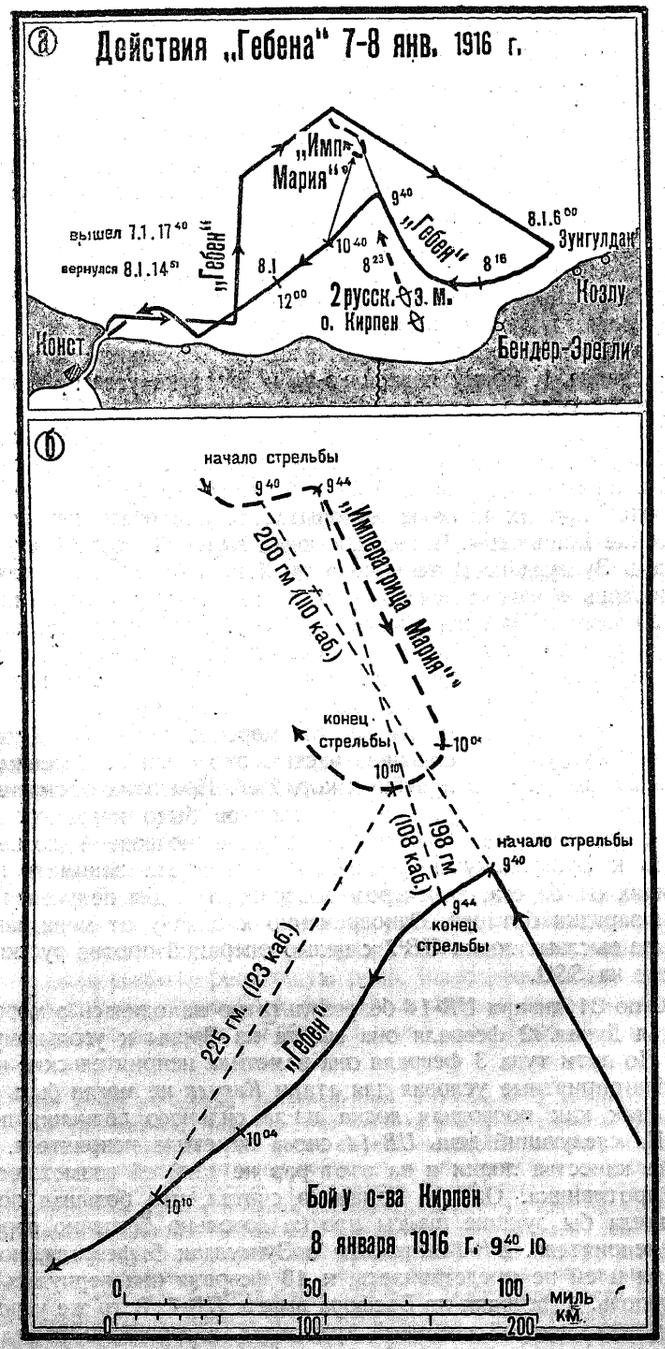
Из угольного района каждый день приходили известия о появлении неприятельских эскадренных миноносцев; они атаковывали и уничтожали буксиры и парусники. Но деятельность неприятеля не ограничивалась угольным районом, она распространялась и на восточную часть Черного моря; так 3 января эскадренный миноносец противника захватил 10 рыболовных судов. Постоянно приходилось откладывать переходы пароходов из Зунгулдака и обратно, хотя уголь был крайне необходим. Нельзя было обойтись без посылки в море *Гебена* с целью обеспечения похода пустого транспорта в Зунгулдак, ввиду того что там ежедневно крейсировали неприятельские эскадренные миноносцы. 7 января угольный транспорт *Кармен (Carmen)*, имея на борту 1 унтерофицера и

3 матросов с *Бреслау,* вышел из Босфора под конвоем эскадренных миноносцев, которые сопровождали его до 18 час. Далее ночью он должен был следовать самостоятельно. *Гебен* вышел из Босфора 7 января в 17 ч. 40 м. и на утро в 8 час. уже находился перед Зунгулдаком (черт. 15а). Здесь он узнал по радио о ночной встрече *Кармен* с 3 русскими эскадренными миноносцами и об его потоплении. Некоторая часть экипажа спаслась, достигнув берега. Во время возвратного пути на запад *Гебен* увидел в 8 ч. 23 м. 2 неприятельских эскадренных миноносца, за которыми он последовал самым полным ходом. Противник отходил на *NW*. В 9 ч. 15 м. на *NNW* показался густой дым. Это шел линейный корабль *Императрица Мария* в сопровождении одного эскадренного миноносца [1]. В 9 ч. 40 м. линейный корабль открыл огонь. *Гебен,* повернув на 8 румбов влево, тотчас же начал отвечать. Линейный корабль *Императрица Мария* лег на контркурс. Когда *Гебен* перешел за траверз линейного корабля, последний в 9 ч. 44 м. повернул вслед за *Гебеном;* в 10 ч. 10 м. он прекратил стрельбу и скрылся в направлении на *NNW* (черт. 15б). Сражение началось с дистанции около 200 *гм* (110 каб.). Залпы русского линейного корабля ложились кучно, в непосредственной близости от *Гебена,* и многочисленные осколки попадали на палубу; флаг на гафеле был пробит ими. Последние всплески ложились в расстоянии 15—20 *гм* (8—11 каб.) от *Гебена.* Неприятель сделал около 150 выстрелов, причем наибольшая дистанция стрельбы достигала 230 *гм* (125 каб.). *Гебен* произвел пять выстрелов и уже в 9 ч. 44 м. прекратил огонь из-за слишком большой дистанции. Сознавая артиллерийское превосходство неприятеля, *Гебен* стремился уйти из сферы огня противника. Но русский линейный корабль развил столь значительную скорость [1], что сильно обросший *Гебен,* к тому же имевший расшатанные гребные валы, с большим трудом увеличивал дистанцию. У входа в Босфор *Гебен* поднял на борт самолет, который вследствие неисправности руля был лишен возможности передвигаться. 8 января около 15 час. *Гебен* вошел в Босфор, имея в качестве противолодочного охранения эскадренные миноносцы *Муавенет, Нумуне* и *Басра.* Транспорт с углем вошел в Босфор еще утром того же дня.

С вступлением в строй нового русского линейного корабля трудность доставки угля усугублялась. 9 января Сушон поставил об этом в известность Энвер-пашу. Военные заводы и железные дороги не могли обойтись без зунгулдакского угля; имевшихся запасов хватало только до конца января. Сушон решил попытаться получать уголь из Германии. Для успешных действий против неприятельской блокады Сушон затребовал из Германии для Черного моря подводную лодку большого типа. Небольшие подводные лодки до сих пор не были в состоянии добиться реального успеха. На совещании, созванном Энвер-пашей, были установлены крайние нормы расхода угля для различных потребностей, но

[1] Это были очередные блокадные миноносцы, которые, утопив ночью *Кармен* и узнав от пленных об ожидавшемся выходе *Гебена* для прикрытия парохода, легли курсом на Босфор и, встретившись с *Гебеном,* повернули, стремясь навести его на находившийся в прикрытии линейный корабль *Императрица Екатерина,* который делал свой первый поход в боевой обстановке после прибытия из Николаева. *Императрица Екатерина* за время преследования развивал временами ход до 21 узла.—*Ред.*






Черт. 15. Операции *Гебена* 7 и 8 января 1916 г. Бой у о-ва Кирпен. (Русский линейный корабль был в действительности лишь *Императрица Екатерина.—Прим. перев.*).

общее впечатление было таково, что без поддержки из Германии не обойтись. Кроме того принимались меры к увеличению добычи бурого угля, для чего в первую очередь ускорилась постройка полевых железных дорог.

На требование большой подводной лодки морской генеральный штаб в Берлине ответил 11 января отказом. Но Сушон не успокоился и снова настойчиво требовал большую подводную лодку, указывая на крайний недостаток угля. Уже в начале года он вошел в сношения с комендантом Дарданелл по вопросу об обеспечении надежной возможности для входа подводных лодок. Надежда на получку угля железнодорожным путем из Германии не оправдалась. 20 января было получено сообщение от начальника полевого железнодорожного управления, что доставка угля пока невозможна, так как пути заняты перевозкой важного военного материала. К концу января из-за недостатка угля пришлось ограничить производство военного снаряжения.

Ввиду длительной блокады Зунгулдака русскими эскадренными миноносцами *UB-8* получила приказание направиться на позицию перед Зунгулдаком. Ей надлежало держаться в 10 милях на *NW* от ожидавшихся транспортов при их подходе и попытаться атаковать неприятельские эскадренные миноносцы. Подводная лодка вышла 10 января и 11 января прибыла в Зунгулдак. В течение 5 дней не представилось случая для атаки и лишь однажды ненадолго появилась неприятельская подводная лодка. 20 января *UB-8* направилась в Варну. Отсюда она ежедневно выходила в море для обучения болгарского личного состава, так как Болгария выразила пожелание иметь в составе своего флота 1 подводную лодку и уже сделала соответствующий заказ Германии.

В последних числах января русские морские силы непрерывно показывались у Зунгулдака; большею частью это были эскадренные миноносцы, а 29 января — 5 линейных кораблей. При этих обстоятельствах намеченное движение угольных транспортов было невозможным. Для борьбы с блокадой было отдано приказание подводной лодке *UB-14* следовать к Зунгулдаку и ежедневно до рассвета занимать позицию в 11 милях от берега, а вечером возвращаться для получения информации и зарядки батарей. Одновременно к западу от меридиана мыса Баба была выслана лодка *UB-7* с целью операций против русских в направлении на *SSO*.

С 20 по 31 января *UB-14* безрезультатно находилась в море в районе устья Дуная. 2 февраля она вышла из Варны к угольному побережью. По пути туда 3 февраля она заметила неприятельские корабли. Очень благоприятные условия для атаки *Кагула* не могли быть использованы, так как подводная лодка из-за сильного волнения показала рубку. На следующий день *UB-14* снова заметила неприятеля. Слабые активные качества лодки и на этот раз не дали ей возможности атаковать противника. Однако командир считал, что большая подводная лодка имела бы лучшие шансы против довольно беспечно передвигавшегося неприятеля. *UB-14* прибыла в Зунгулдак 5 февраля, но случая для атаки и ей не представилось, и 13 февраля она вернулась в Константинополь. 1 февраля из Босфора вышла *UB-7*. В то же утро в Зунгулдак прибыл пустой угольный транспорт, а груженый вошел в Босфор; перед самым входом в Босфор неприятельская подводная лодка



выпустила в него торпеду, но безрезультатно; у Зунгулдака же крейсировали 2 неприятельских эскадренных миноносца. *UB-7* с указанной ей позиции 3 февраля заметила 2 эскадренных миноносца. На следующий день ей удалось сделать выстрел по одному из них. Воздушный пузырь выдал подводную лодку; эскадренные миноносцы отвернули и торпеда прошла между ними. 5 февраля эскадренные миноносцы сделали несколько выстрелов по Зунгулдаку, но атака их подводной лодкой была невозможна. На следующий день на рассвете оба эскадренных миноносца появились снова, но вскоре удалились. В 9 ч. 45 м. к берегу приблизились два авиатранспорта, имея в качестве обеспечения 2 эскадренных миноносца. Для спуска самолетов корабли застопорили машины, в то время как эскадренные миноносцы кружились вокруг них. *UB-7* прошла через строй эскадренных миноносцев и в 11 ч. 20 м. выпустила бронзовую торпеду, взрыв которой был слышен на подводной лодке. Использовать перископ было невозможно, ввиду того что неприятель немедленно начал поиски на месте атаки, и *UB-7* пришлось погрузиться на 30 *м* (98 фут.). Успех атаки подводной лодки выразился в том, что в 11 ч. 50 м. авиатранспорты отошли, оставив 2 самолета, которые были взяты эскадренными миноносцами на буксир [1]. Еще несколько раз представлялись благоприятные возможности для атаки, однако на подводной лодке уже не имелось торпед. Для принятия последних *UB-7* отправилась в Константинополь, куда и прибыла 8 февраля.

Ставка турецкого высшего командования с вполне обоснованной тревогой относилась к обстановке на восточном фронте, в Армении. После решительных поражений турецких войск русские к концу января находились на расстоянии 10 *км* от Эрзерума. Турецкая 3-я армия занимала там заранее подготовленные позиции. Ее сильно уменьшившаяся численность и скудное снаряжение не давали уверенности в том, что ей удастся удержать Эрзерум и Трапезонд. Подкрепления были посланы в конце января. Но при скверных дорогах и за отсутствием железнодорожного сообщения они не могли прибыть раньше апреля. Падение Трапезонда имело бы огромное значение для военного положения, так как дало бы русским возможность удобно выгружать на берег свои подкрепления [2]. Большая подводная лодка могла бы и здесь сыграть решающую роль. Было решено для возможно скорейшей поддержки турецкого фронта доставить самое необходимое снабжение морским путем. *Гебен* принял на борт 29 офицеров,

---

[1] Подводная лодка атаковала авиатранспорт *Александр I*, который, заметив торпеду, успел уклониться, так что она прошла в 4 *м* за кормой. Ввиду того что атака была произведена уже после спуска самолетов на воду и их вылета в операцию, авиатранспорты отошли мористее, и это место было обыскано миноносцами. В налете приняло участие 11 аппаратов, но результаты налета были ничтожны ввиду наличия низких облаков, закрывавших об'екты обстрела.—*Ред.*

[2] Необходимость занятия Трапезонда в основном диктовалась тем, что после занятия Эрзерума русская кавказская армия, дойдя до Байбурта и Битлиса, была принужд на остановиться ввиду невозможности подвоза дальше из тыла продовольствия, фуража и боеснабжения. Захват Трапезонда с его дорогой на Байбурт и Эрзерум давал прежде всего возможность перенести снабжение армии на море, т. е. превратить Трапезонд в снабжающую базу армии, питаемую широким подвозом с моря.—*Ред.*

400 солдат, горную батарею, 8 пулеметных взводов, звено авиации, 1 000 ружей, 300 ящиков патронов и другое военное имущество. Из-за находившегося на палубе боевого запаса и огнеопасного груза (авиационные бомбы, бензин и т. п.) боеспособность *Гебена* была понижена и каждое попадание грозило большой опасностью. *Гебену* приходилось держаться вдали от берега, чтобы не встретиться с русскими эскадренными миноносцами, державшимися близ побережья угольного района. *Гебен* вышел в море 4 февраля после полудня под флагом командующего флотом и прибыл в Трапезонд, не входя в соприкосновение с неприятелем, 6 февраля в 6 ч. 40 м. (карта 16). Из Трапезонда сообщали, что русские эскадренные миноносцы каждую ночь осматривают побережье от Батума до Иероса. Тотчас же по прибытии *Гебена* войска и груз были выгружены, и в 8 час. *Гебен* уже вышел в обратный путь. 7 февраля в 20 ч. 20 м. он прибыл в Босфор.

6 февраля Зунгулдак был обстрелян русскими, причем стрельба корректировалась с самолетов; одновременно самолеты бросали бомбы. Одною из бомб был потоплен грузившийся под защитой мола угольный транспорт *Ирмингард* [1]. Обследование выяснило, что поднятие его возможно, но займет 15—20 дней. Пароход был поднят примитивными средствами и 25 февраля снова мог участвовать в доставке угля. Вследствие этой потери число исправных пароходов уменьшилось до 5. Это заставило Энвер-пашу запросить германское главное командование о посылке угольных поездов из Германии как о крайней необходимости. 14 февраля последовало согласие. С конца февраля ежедневно в Турцию должен был отправляться поезд с грузом в 400 *т* угля. Получаемые таким образом ежемесячно 12 000 *т* давали возможность поддерживать важнейшие железнодорожные пути и производство военного снаряжения. Ввиду того что месячная потребность достигала 30 000 *т*, нельзя было отказываться от разработки турецкого угля, который шел на поддержание судоходства, на заводы, для путей сообщения, освещения и т. п. Разработка бурого угля имела огромное значение для береговых установок. Флотом разрабатывались залежи у Родосто, на Мраморном море. Главная тыловая инспекция энергично содействовала постройке полевой железной дороги для доставки в Золотой Рог угля из угольных шахт Беклеме на Черном море.

Присылка большой подводной лодки была наконец разрешена морским генеральным штабом. Отправка из Полы *U-33* однако не состоялась, а взамен намечалось через 14 дней выслать подводную лодку *U-21*. Ввиду крупных успехов русских на восточном фронте Сушон не мог примириться с этой отсрочкой. На соответствующее заявление Морской генеральный штаб сообщил, что 21 февраля *U-33* выйдет из Каттаро в Дарданеллы.

12 февраля Энвер-паша с начальником генерального штаба и офицерами оперативного отдела отправился в двухмесячную рекогносцировочную поездку в Ирак и Сирию. Вскоре после его отъезда, 18 февраля, пришло известие о сдаче Эрзерума из-за отсутствия продовольствия и боевых припасов [1]. После эвакуации гражданского населения город был очищен без боя. Турки отошли на заранее подготовленные позиции. 25 февраля Энвер-паша приказал по телеграфу отправить морем в Трапезонд один пулеметный взвод.

[1] Фактически обстрел Зунгулдака миноносцами *Поспешный* и *Громкий* был произведен еще до подхода авиатранспортов с самолетами. Операция налета с воздуха была выполнена самостоятельно без бомбардировки с кораблей.—*Ред.*



В связи с неблагоприятными известиями о неустойчивости турецкого левого фланга, упиравшегося в побережье и грозившего отойти еще дальше назад, Сушон возложил выполнение вышеупомянутой задачи на *Бреслау*. Со времени своей аварии 18 июля 1915 г. крейсер еще не вступал в строй. Помимо заделки пробоин *Бреслау* подвергся перевооружению: на баке и шканцах было установлено по одному орудию 15 *см*/45, чем значительно повышалась его боеспособность. После основательного прохождения учебно-боевой подготовки, включая артиллерийские и торпедные стрельбы, командир *Бреслау* (кап. 2 р. Кнорр) донес, что крейсер находится в полной боевой готовности. Крейсер получил приказание принять пулеметный взвод в составе 4 офицеров и 63 солдат, авиационные бомбы и различное военное имущество и следовать 27 февраля в Трапезонд. В Синопе крейсеру надлежало сдать соляровое и смазочное масло для подводных лодок и по возможности взять муку и бобы для продовольствования столицы. С выполнением этих задач связывалась операция против неприятельской морской торговли и неприятельских морских сил.

*Бреслау* вышел из Босфора 27 февраля в 16 ч. 10 м. (карта 16). 28 февраля в 10 ч. 25 м. он получил радио, гласившую, что 2 эскадренных миноносца 28 февраля обстреляли Керасунду и направились на запад. Командир, опасаясь возможности боевого столкновения с ними, решили зайти в Синоп и там сдать находившееся на палубе жидкое топливо. В 5 ч. 10 м. новая радио известила, что эскадренные миноносцы в 10 час. находились возле Уние, в 12 час. — у Терме, держа курс на Самсун; в 17 ч. 15 м. радио известила, что эскадренные миноносцы направляются из Самсуна в Синоп. Тем временем *Бреслау* уже стоял на якоре в Синопе и передал на берег 5 *т* солярового и 1,5 *т* смазочного масла. В 17 ч. 43 м. *Бреслау* снялся с якоря. Встреча с эскадренными миноносцами должна была произойти в неблагоприятных условиях при наступавшей темноте. Тип русских эскадренных миноносцев заставлял считаться с опасностью попасть в сферу торпедных залпов раньше, чем начнут работать прожектора, и таким образом отражение атаки артиллерийской стрельбой не имело шансов на успех. Отделаться от преследования 2 эскадренных миноносцев при большой скорости их хода и светлой ясной ночи было бы почти невозможно. Командир повернул от Синопа на *W*, отчасти из желания отвлечь внимание неприятеля от своей главной цели — Трапезонда; кроме того он намеревался резким изменением курса уйти от него. В 18 ч. 10 м. стало быстро темнеть, видимость еще достигала 3 миль, но быстро ухудшалась.

В 18 ч. 20 м. на правом крамболе крейсера показались эскадренные миноносцы, шедшие полным ходом. Неприятель быстро прибли-

[1] Эрзерум был взят после пятидневного штурма передовых позиций у Деве-Бойну. В крепости было захвачено громадное количество боеприпасов и продовольствия. Автор повидимому цитирует официальное турецкое сообщение.—*Ред.*

жался, ввиду чего командир в 18 ч. 43 м. увеличил ход до 20 узлов; дистанция равнялась 70—80 *гм* (38—44 каб.). Головной эскадренный миноносец быстро достиг благоприятного пеленга для выпуска торпед (дистанция около 10 *гм*, 38 каб.); стремясь уклониться от ожидавшегося торпедного залпа, а также с целью отделаться от неприятеля, командир в 19 ч. 19 м. сделал поворот влево на контркурс. При повороте несколькими наблюдателями был замечен след торпеды за кормой; командир однако считал ошибку вполне возможной. На всякий случай он положил сперва право-на-борт, а затем — лево-на-борт, чтобы лечь на обратный курс. Внезапный поворот имел ожидаемый успех, и эскадренные миноносцы потеряли соприкосновение с крейсером.

29 февраля в 8 ч. 57 м. *Бреслау* прибыл в Трапезонд и выгрузил привезенный груз. Командир решил пройти вдоль берега в направлении на восток с целью отыскать неприятельские корабли, а после полудня и в течение ночи выйти на *NW* от мыса Константина, на морские коммуникации восточного побережья, проследовать до Новороссийска и затем повернуть назад. В 9 ч. 15 м. он снялся с якоря и в 10 ч. 30 м. повернул на *N*, не желая быть замеченным из Батума и вызвать переполох на всем побережьи. 29 февраля ничего не было замечено. 1 марта в 5 час. командир изменил курс с *N* на *W*. Никаких сведений о появлении неприятельского флота возле угольного побережья не имелось, поэтому *Бреслау* решил направиться в Синоп для приемки продовольствия, о чем донес морскому командованию. В 11 ч. 50 м. он получил радио, сообщавшую, что вследствие штормовой погоды погрузка на синопском рейде невозможна; тогда командир решил непосредственно возвращаться в Босфор. 2 марта в 6 ч. 30 м. были замечены оживленные радиопереговоры, а в 7 ч. 20 м. показались дымы 2 эскадренных миноносцев. Командир решил отрезать их и атаковать. В 7 ч. 40 м. неприятель сделал прожектором опознательные, на которые *Бреслау* отвечал тем же сочетанием. Очевидно они принимали *Бреслау* за *Кагул*, чему способствовала выкрашенная белой краской передняя труба и измененная закраской белым цветом форма форштевня. Приблизившись, эскадренные миноносцы увидели свою ошибку и отвернули полным ходом. *Бреслау* не смог их догнать несмотря на 26,5-узловую скорость. При наибольшем угле возвышения было сделано два выстрела из носового 15-*см* орудия, но снаряды легли недолетами. Дальнейшее преследование было бесцельным, а неприятель увлекал *Бреслау* в *N* направлении, поэтому командир прекратил погоню и взял курс на Босфор. К вечеру видимость испортилась, так что вход представил некоторые затруднения. В 17 час. *Бреслау* был встречен противолодочным охранением из 3 эскадренных миноносцев; кроме того разведку произвел самолет.

Несмотря на энергичную боевую деятельность русского флота в этот период начало развиваться оживленное судоходство между Констанцей, болгарскими портами и Константинополем. Пароходы и парусники перевозили в одну сторону хлеб и нефть, в другую — оливки и оливковое масло. В Варне постоянно находилась дежурная подводная лодка малого типа. *UB-14* была наготове для операций в восточной части Черного моря. 5 марта эта лодка получила приказание отправиться в дальнюю операцию в район Трапезонда — наиболее угрожаемого пункта побережья. Она вышла в 4 ч. 40 м. В это время Сушон получил телеграмму от Энвер-паши, который, как было сказано выше, находился в рекогносцировочной поездке. Телеграмма сообщала, что левый турецкий фланг лазистанской дивизии обстреливается 6 неприятельскими кораблями, в числе которых находится линейный корабль *Императрица Мария*, и что под их охраной противник продвигается вперед. Энвер считал необходимым немедленное вмешательство турецких морских сил для оттеснения неприятельского флота. Сушон смог указать в своем ответе на отправку *UB-14*, которая в согласии с телеграммой Сушона о серьезности положения тотчас направилась в Трапезонд, задержавшись в Зунгулдаке всего на одну ночь. По пути ее настиг шторм; даже при стоянке на якоре в Трапезонде размахи качки достигали 20°. При таких условиях не могло быть и речи о выходе малой подводной лодки в операцию, и 13 марта по приказанию морского командования она направилась в Зунгулдак. Лодка не встретила неприятельских морских сил. Пополнив запас солярового масла в Синопе 15 марта, *UB-14* вышла 17 марта в Зунгулдак и простояла там до 26 марта. Во время ее пребывания в Зунгулдаке неприятельские подводные лодки неоднократно пытались проникнуть в гавань с целью атаки буксира, обращенного в тральщик. 26 марта было даже замечено три перископа; выпущенная неприятельской подводной лодкой торпеда не дала результатов. Береговая батарея каждый раз открывала огонь по неприятельским подводным лодкам, а 26 марта на последние были сброшены бомбы гидросамолетом, незадолго перед тем прибывшим в Зунгулдак. 27 марта *UB-14* вернулась в Золотой Рог.

На ответную телеграмму Сушона от 5 марта Энвер-паша телеграфировал 6 марта, подтверждая критическое положение в Лазистане. Он требовал немедленной переброски в Трапезонд целого полка из Константинополя и считал необходимым появление флота у побережья. Сушон отвечал: «Рискуя боеспособными кораблями против превосходных сил, положению в Трапезонде не поможем. Отправлена подводная лодка. Считаю невозможным провести транспорт с войсками через русскую блокаду перед Трапезондом до достижения определенных успехов подводными лодками».

В своем дневнике Сушон подробно обосновал свой отказ. *Гебен* не мог доставить целый полк и точно так же не мог высадить в Трапезонде батальон, имея в виду противодействие со стороны русских кораблей, среди которых находился линейный корабль *Императрица Мария*. Турецкие корабли может быть и смогли бы оттеснить русские легкие силы, но против главных сил долго не продержались бы. Кроме того большая трата угля при полном ходе заставляла ограничивать операцию очень небольшим сроком времени. Трапезонд находится в 510 милях от Босфора, единственной операционной базы турецко-германского флота. Вести за собой транспорты с углем и боевыми припасами было немыслимо. Политическое положение в Румынии приближало возможность конфликта и начала русских операций на румыно-болгарском побережьи. На этот случай корабли должны были находиться наготове, хотя бы для устрашения неприятеля. Выход из строя *Гебена* или *Бреслау* делал невозможным обеспечение подвоза угля морем. Без

угля останавливались железные дороги; и так уже анатолийская железная дорога ограничила свою деятельность из-за многодневного *S*-го шторма и перерыва подвоза в порт Гайдар-Паша. Гибель обоих кораблей создала бы крайне трудное положение; кроме того это остановило бы доставку хлеба из Румынии.

Преувеличенное представление о возможностях *Гебена* и незнакомство сухопутного командования с ведением войны на море были снова причиной ложного представления об использовании флота. Командующий флотом однако не давал сбить себя с однажды принятого им направления, даже рискуя вызвать нарекания. То обстоятельство, что *UB-14* не нашла об'ектов для атаки, еще не было доказательством неправильности его мнения.

Насколько оживленна была деятельность русского флота, выяснилось несколько дней позднее. 9 марта в 10 ч. 30 м. у болгарских берегов показалось соединение, состоявшее из 1 линейного корабля, нескольких транспортов и 5 эскадренных миноносцев. Севернее Варны, у мыса Калиакры, германские гидросамолеты успешно атаковали неприятельский эскадренный миноносец бомбами и наблюдали попадания. В тот же день перед Трапезондом появился другой линейный корабль и 2 эскадренных миноносца. 10 марта у Варны русский эскадренный миноносец *Лейтенант Пущин* подорвался на мине и затонул; 5 офицеров и 10 матросов были взяты в плен [1].

Энвер-паша не успокоился, получив отказ от Сушона. 10 марта он снова телеграфировал из Конии, что необходима немедленная поддержка лазистанской дивизии; если *Гебен* или *Бреслау* не могут одновременно вместить батальона, то надо произвести переброску в два приема. Заместитель начальника штаба верховного командования не ожидал ничего хорошего от этой посылки: в Трапезонде почти что не было больше турецких войск, а русская армия стояла почти под самым городом [2]. Командующий флотом пришел к убеждению, что требование Энвера имеет основанием внутриполитическую обстановку. В тот же день вечером Энвер-паша вернулся из своей поездки; Сушон имел с ним совещание по поводу переброски войск. Энвер считал крайне важным не оставлять лазистанскую дивизию без подкрепления. Действительно положение согласно сообщениям германского военного атташе было таково: дивизия, насчитывавшая 7 000 штыков, постепенно дошла до 700; в Трапезонде имелся только один батальон для охраны складов; однако ввиду того что бои велись теперь в узких дефиле, большое значение имело хотя бы и небольшое число хорошо обученных войск; свежий корпус находился в пути на коммуникациях Эрзингжан—Трапезонд, так что здесь русские вероятно будут задержаны; достаточно было бы высадить войска в Тиреболи, западнее Трапезонда. Сушон уступил, и 11 марта *Бреслау* получил приказание выйти в море.

[1] Эта операция имела целью бомбардирование Варны самолетами с авиатранспортов под прикрытием линейного корабля *Императрица Екатерина* и миноносцев. Для освещения обстановки вперед были высланы миноносцы *Лейтенант Пущин* и *Живой*, из которых первый на обратном пути, уже отходя от берегов, подорвался на мине. Для спасения экипажа *Живой* спустил шлюпку, но затем, приняв какой-то предмет за перископ подводной лодки, бросил шлюпку и ушел к прикрытию, донеся о гибели *Лейтенанта Пущина* и о наличии подводной лодки. Ввиду появления в воздухе неприятельских гидросамолетов и доклада о подводной лодке, которой была приписана гибель *Лейтенанта Пущина*, операция была отменена.—*Ред.*

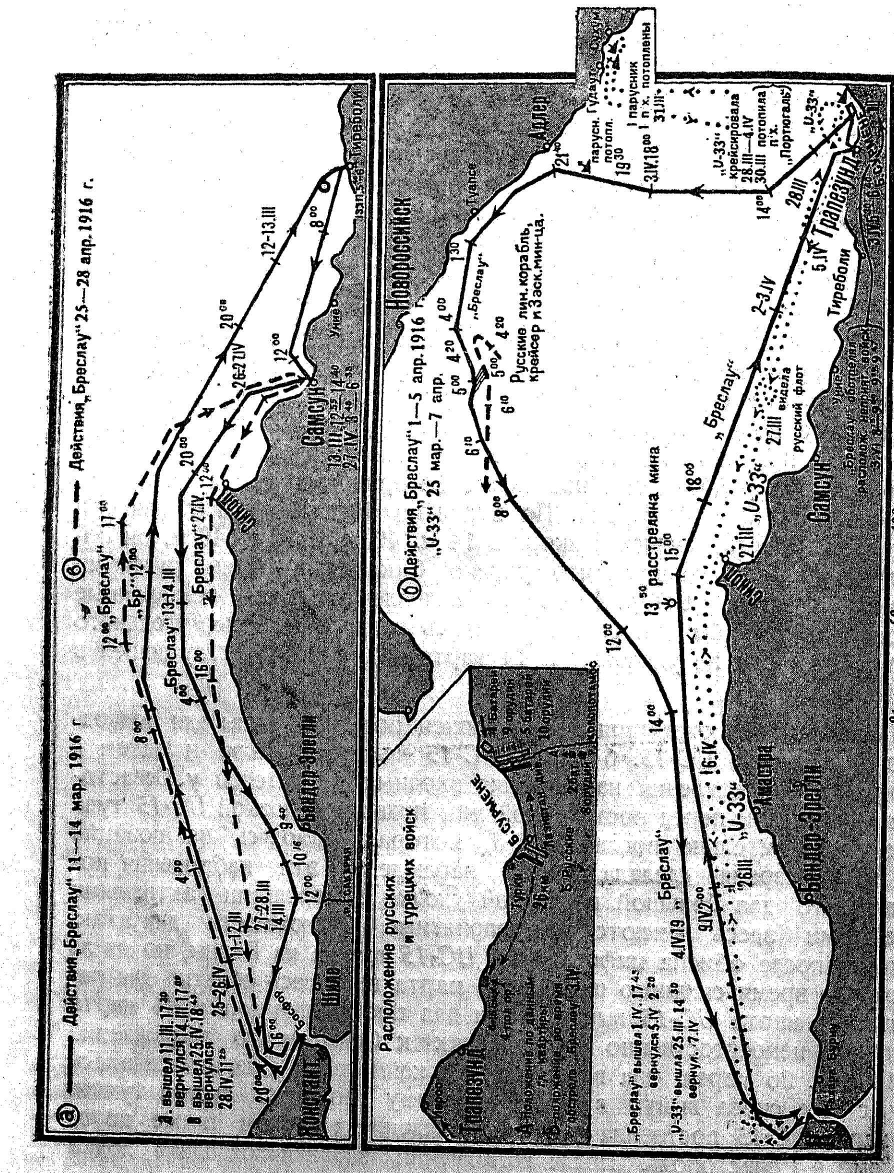
[2] Фронт в этот момент находился у Ризе в 60 *км* от Трапезонда. Занятие последнего произошло 18 апреля.—*Ред.*



Тем временем с прибытием большой подводной лодки *U-33* общее положение значительно улучшилось. 7 марта она зашла в базу на малоазиатском берегу, 10 марта — на наблюдательный пост Херзингштанд и на следующий день встала на якорь в Золотом Роге. После небольшого отдыха и переборки мощная подводная лодка могла принимать участие в операциях. 11 марта *Бреслау* взял 3 офицеров, 208 чел. пехоты, кроме того 12 бочек солярового и смазочного масла для подводных лодок. Обмундирование солдат было плохое, некоторые даже не имели сапог. Возникало сомнение, будут ли эти войска иметь военное значение.

В 17 ч. 30 м. *Бреслау* вышел в Черное море и, не встретив неприятеля, 13 марта в 5 ч. 40 м. встал на якорь у Тиреболи (черт. 16а). Местные власти сделали соответствующие приготовления, и высадка заняла всего полчаса. Затем *Бреслау* взял курс на Самсун, где предполагалось принять продовольствие. Появление *Бреслау-Мидилли* вызвало большую радость, местное население приносило цветы, папиросы, орехи и подарило 92 барана. По принятии 30 *т* муки, 1 *т* маиса и 30 *т* угля, *Бреслау* снялся с якоря в 14 ч. 40 м. В 17 ч. 40 м. он получил радио, сообщавшую, что у реки Сакария потоплен русскими пароход-угольщик *Сегар*. Командир надеялся отрезать эскадренные миноносцы, если бы они еще находились возле побережья угольного района. Это ему не удалось, и 14 марта в 17 час. *Бреслау* вошел в Босфор.

После долгого ожидания были наконец получены мины для подводного заградителя *UC-15*. 6 марта *UC-15* вышла в море и затем в Варну. Для определения направления входных фарватеров у Севастополя и разведки перед постановкой мин подводной лодкой *UC-15* туда была предварительно послана *UB-8*, которая, находясь на позиции с 5 по 8 февраля, сделала ценные наблюдения; эти наблюдения показали, что для большой подводной лодки с хорошими активными качествами здесь имеются благоприятные возможности для атак. 9 марта после обмена информацией *UC-15* вышла из Варны, но из-за аварии во время сильного шторма 13 марта вернулась обратно для ремонта. 21 марта *UC-15* вышла снова для постановки мин и 24 марта поставила непосредственно на подходах к Севастополю заграждение из 11 мин. 26 марта она вернулась в Евксиноград. Она намеревалась тотчас же снова выйти в море, но этому помешал густой туман. 31 марта *UC-15* поставила новое заграждение в 11 мин также перед входом в Севастополь. После выполнения задания подводная лодка вернулась в Константинополь (см. черт. 24 на стр. 246).



Черт. 16. а) Действия *Бреслау* с 11 по 14 марта 1916 г.; б) действия *Бреслау* с 1 по 5 апреля 1916 г. и *U-33*—с 25 марта по 7 апреля 1916 г.; в) действия *Бреслау* с 25 по 28 апреля 1916 г.

Глава 20

# Операции германских подводных лодок на Черном море

**U-33 в восточной части Черного моря. Пароход *Портюгаль* получает попадание торпедой. Протест русского правительства отклоняется. *Бреслау* у Трапезонда. Встреча с русскими главными силами. Мелкие операции подводных лодок. U 33 снова в восточной части Черного моря. Воздушная атака англичан против Константинополя. Минные операции *Бреслау*. Передача UB 8 болгарскому флоту. U-38 на пути к Константинополю. U 38 в Черном море. Полное закрытие входа в Дарданеллы. Меры противодействия. U 38 в критическом положении.**

*U-33* (кап.-лейт. Ганссер) вышла 2 марта из Каттаро, направляясь в Константинополь. 7 марта она зашла в базу Макри на малоазиатском берегу и затем, не встретив об'ектов для атаки, проследовала на пост Херзингштанд. Она вошла в Дарданеллы в подводном положении, в бухте Морто всплыла и продолжала путь к Константинополю, куда прибыла 11 марта. После 14-дневного приведения в боевую готовность *U-33* вышла 25 марта для операций на Черном море (черт. 16б). Оперативный приказ для нее гласил:

1) атаковать русские морские силы, оперирующие из Батума против турецкой армии, расположенной за рекой Колопотамос (к востоку от бухты Сурмене) и против Трапезонда;

2) вести операции против морской торговли вдоль кавказского побережья, у Керченского пролива и у южного побережья Крыма;

3) встать на позицию у Севастополя.

27 марта при походе на восток подводная лодка встретила линейный корабль *Императрица Мария*, шедший контркурсом зигзагами с охранением из 2 эскадренных миноносцев. Подойти на дистанцию выстрела не удалось. 30 марта в бухте Сурмене *U-33* заметила корабль, шедший вплотную к берегу курсом *W* (черт. 16б). Он был сильно нагружен, вел на буксире несколько больших лихтеров и имел на палубе много людей, ввиду чего командир принял его за транспорт. С дистанции около 10 *гм* (6 каб.) в 4 ч. 10 м. в корабль, тем временем ставший на якорь, была выпущена торпеда из носового аппарата; вследствие неблагоприятного угла встречи торпеды с целью попадания достигнуто не было; торпеда, выпущенная вслед за тем с дистанции в 5 *гм* (3 каб.) из кормового аппарата, попала в корабль. Последний переломился посредине и вскоре затонул. Исключительно громкий взрыв заставлял предполагать, что на погибшем корабле имелось большое количество взрывчатых веществ. Непосредственно после выстрела один из находившихся при корабле эскадренных миноносцев полным ходом направился к подводной лодке и сбросил 2 противолодочные бомбы, которые взорвались возле нее. Корабль оказался пароходом *Портюгаль* (вместимостью 5 358 *т*), по русским утверждениям — госпитальное судно.

На основании донесения командира подводной лодки Сушон отправил по телеграфу морскому генеральному штабу в Берлин подробный доклад:

«Командир подводной лодки, потопившей утром 30 марта корабль у побережья Черного моря, сообщает: корабль был замечен в ночь с 29 на 30 марта, когда он шел вплотную к берегу к неприятельскому десантному пункту, имея погашенные огни и лишь один зажженный топовый огонь. С рассветом можно было различить, что это большой, сильно загруженный корабль, имевший на буксире загруженные боты с многочисленной командой. Он встал на якорь прямо у неприятельского десантного пункта. Один из плотов, полный людей, был взят к борту. Командир и офицеры подводной лодки приняли корабль за неприятельский транспорт, намеревавшийся высаживать войска и выгружать материалы. Подводная лодка пошла в атаку. При приближении было видно, что корабль выкрашен в серую краску с узкой красной полосой, что он имеет на корме русский торговый флаг, что на палубе — множество людей, что плоты и большая висящая за кормой шлюпка не имеют никаких отметок и выкрашены ровной серой краской. Нигде не было заметно красного креста или наименования корабля. Все это укрепило командира в его мнении. Первая торпеда не попала в цель; вторая торпеда достигла попадания в корабль под капитанским мостиком. За взрывом торпеды немедленно последовал грандиозный рокочущий взрыв внутри корабля, корабль переломился пополам и затонул. Тотчас же после выстрела подводную лодку атаковал эскадренный миноносец.

Отсюда следует: что корабль не имел всех установленных внешних обозначений; что он доставил в район военных действий нагруженные лихтера с многочисленными людьми, которые не были явно предназначены для санитарной службы, и что он сам имел груз взрывчатых веществ на борту.

Согласно статьи 8 приложения 5 к заключительному постановлению II международной Гаагской конференции этим самым потопленный корабль терял право на защиту Красного креста, если даже действительно он являлся госпитальным судном. Заявление русского правительства, гласившее, что корабль получил два торпедных попадания, не соответствует истине; заявление, что на борту имелось множество раненых, идет вразрез с тем обстоятельством, что корабль только ночью приблизился к неприятельскому пункту высадки и накануне тоже не подходил к нему. Турецкое правительство сожалеет, если в данном случае погибли лица, состоящие исключительно на службе Красного креста. Но ответственность за их смерть должно нести русское правительство, так как эти лица были отправлены на место военных действий на корабле, который в то же время использовался для участия в нанесении ущерба Турции»[1].

---

[1] *Португаль* имел все опознательные знаки, положенные для госпитальных судов. Слышанный на подводной лодке взрыв об'ясняется взрывом котлов, так как торпеда попала в котельное отделение и переломила пароход, который мгновенно пошел ко дну с задранными кверху носом и кормой. Однако командир лодки имел данные для атаки судна, так как по приказанию начальника Батумского отряда кап. I ранга М. Римского-Корсакова *Португалю* было приказано взять на буксир несколько десантных ботов, на которых были поставлены военные флаги. В момент атаки *Португаль* стоял с застопоренными машинами и отливал воду из одного бота, который при буксировке зачерпнул бортом.—*Ред.*



После потопления транспорта *U-33* взяла курс на *N*, чтобы произвести впечатление ухода из данного района. 31 марта она потопила у Сухума, севернее Батума, небольшое русское парусное судно и уничтожила артиллерийским огнем русский пароход вместимостью в 1 500 *т*, который после первого выстрела выбросился на берег. После этого артиллерийским огнем был уничтожен маяк. При попытке обстрелять стоявший неподалеку на якоре пароход подводная лодка была неожиданно обстреляна ружейным огнем с берега и получила 14 незначительных попаданий. Она тотчас же ответила обстрелом города из орудий и произвела около 30 выстрелов. В течение следующих дней *U-33* держалась перед Трапезондом и бухтой Сурмене, но неприятеля не встретила. 1 апреля она получила приказание ждать у Трапезонда крейсер *Бреслау*.

30 марта Энвер-паша вновь запросил Сушона о возможности посылки войск и военного снабжения (главным образом ружей) для поддержки лазистанской дивизии. Командующий флотом согласился, считая, что появление подводной лодки *U-33* заставило неприятеля ослабить свои операции в восточной части Черного моря. 1 апреля высшее военное командование сообщило, что части 3-й турецкой армии в ближайшие дни произведут атаку на левый фланг русского расположения, и просило, чтобы *U-33* оставалась поблизости для облегчения положения турецкого левого фланга. Морское командование пошло навстречу этому желанию и в свою очередь заявило о необходимости иметь в Трапезонде специального офицера, хорошо знакомого с тактической обстановкой, который мог бы давать указания относительно русских позиций крейсеру *Бреслау;* последний получил задание, если позволят условия, обстрелять тыловые позиции и пути сообщения (черт. 166).

1 апреля *Бреслау* принял 2 офицеров, 105 солдат, 794 ящика снарядов, 5 000 ружей, 4 пулемета и 56 седел. В 17 ч. 45 м. он вышел в море (черт. 166). Командир предполагал выйти раньше, но в 9 ч. 45 м. у мыса Галата-Бурну, близ входа в Босфор, неприятельская подводная лодка потопила торпедою пароход *Дубровник (Dubrownik),* шедший с грузом угля[1]; пароход затонул на мелководьи. Опасаясь присутствия неприятеля, командир отложил выход в море. 3 апреля в 5 ч. 30 м. *Бреслау* прибыл в Трапезонд, не встретив неприятеля по пути. Высадка и выгрузка привезенных войск и материалов заняла 1 час времени. Говоривший по-немецки турецкий сухопутный офицер был принят на борт для дачи сведений относительно русских позиций. Было условлено с командиром *U-33,* что во время обстрела крейсером побережья подводная лодка, держась в 4—6 милях от *Бреслау,* будет прикрывать его с моря. *Бреслау* направился к бухте Сурмене (квадрат 1117) и с 8 ч. 45 м. до 9 час. обстрелял следующие русские позиции: 1) с дистанции 48 *гм* (26 каб.) — лагерь из 200 палаток, расположенный на берегу; 2) с дистанции 58 *гм* (32 каб.) — лагерь из палаток (с наличием лошадей), расположенный на половине высоты горы; 3) с дистанции 60 *гм* (33 каб.) — два больших сарая, служивших в качестве складов; 4) вооруженный нефтеналивной пароход (700—800 *т*). Несколько попада-

---

[1] Подводная лодка *Тюлень.—Ред.*

ний в ватерлинию парохода зажгли нефть; позднее взорвался груз боевого запаса. С 9 ч. 20 м. до 9 ч. 47 м. *Бреслау* обстреливал загон с лошадьми и русские окопы на половине горы с дистанции 59 *гм* (32 каб.). *U-33* окончательно уничтожила артиллерийским огнем горевший пароход. Подводную лодку безрезультатно обстреливали с берега пулеметным огнем. По окончании обстрела *U-33* встала на якорь в Трапезонде. *Бреслау* направился на *N* и в 19 ч. 30 м. потопил русский парусник (108 *т*) с грузом сена и соли. Командир имел намерение крейсеровать восточнее Новороссийска [1], но из-за сноса корабля на *N* вследствие сильного течения должен был отвернуть на *W*, чтобы не быть замеченным с высоко расположенных наблюдательных пунктов. На рассвете 4 апреля, в 4 ч. 49 м., он заметил на левом крамболе (2 румба влево от курса) 2 больших корабля, шедших в кильватерной колонне контркурсом в расстоянии около 120 *гм* (66 каб.). Повидимому это были крейсер *Кагул* и линейный корабль *Императрица Мария* [2], за ними 3 эскадренных миноносца. *Бреслау* не был сразу замечен неприятелем (хотя и развивал сильный дым из-за чистки топок) вероятно потому, что находился в темной стороне горизонта. Он находился в угле обстрела всех орудий линейного корабля и решил скрыться полным ходом, взяв *N*-й курс. Но неблагоприятное в данный момент состояние топок заставляло опасаться, что искры и дым обнаружат присутствие корабля раньше, чем он выйдет из дальности обстрела артиллерии противника. Существовала еще опасность, что *Бреслау* будет оттеснен к берегам Крыма и по выходе новых морских сил из Севастополя — уничтожен. Командир решил, как можно незаметнее, пройти мимо русских кораблей и только в случае необходимости, приведя противника на кормовые курсовые углы, уйти от него любым курсом. В машину было передано приказание приготовиться для развития полного хода. Первоначально маневр *Бреслау* удался, но в 4 ч. 36 м. на дистанции около 100 *гм* (55 каб.), когда противник уже находился на кормовом курсовом угле крейсера, один из эскадренных миноносцев заметил *Бреслау* и, сблизившись с линейным кораблем *Императрица Мария*, донес ему об этом. *Бреслау* тотчас же развил самый полный ход. Неприятельский отряд повернул сначала на контркурс, затем отвернул несколько влево и снова лег на параллельный курс. Очевидно линейный корабль *Императрица Мария* сомневался, не имеет ли он перед собой русский крейсер.

В 4 ч. 55 м. линейный корабль сделал опознательные прожектором, на которые *Бреслау* отвечал такими же сочетаниями. Дистанция увеличилась до 190 *гм* (104 каб.), и скорость *Бреслау* все возрастала. Считая, что опасность миновала, командир *Бреслау* на новые опознательные с линейного корабля приказал ответить прожектором по между-

[1] Появление *Бреслау* у Новороссийска, где в это время было сосредоточено 28 транспортов и шла посадка двух пластунских бригад для перевозки на побережье Лазистана к Ризе, можно объяснить лишь тем, что десантные приготовления и прибытие из Одессы столь значительного числа транспортов не было секретом для германского командования и *Бреслау* было дано задание произвести нападение на транспорты. Однако последние под охраной флота были проведены в Новороссийск за 5 дней до прихода *Бреслау*.—*Ред.*

[2] В действительности—линейный корабль *Императрица Екатерина*.—*Прим. перев.*



народному своду «Счастливого пути». Немедленно в 5 час. линейный корабль открыл огонь, причем стрельба продолжалась до 5 ч. 15 м. и была прекращена на дистанции около 260 *гм* (142 каб.). Однако неприятель продолжал преследование полным ходом, следуя в строе пеленга. Линейный корабль *Императрица Мария* вновь показал свою замечательную стрельбу: третьим залпом он накрыл крейсер: один всплеск поднялся под носом слева, другой за кормой справа. Сотрясение, испытанное крейсером, было не меньше, чем при минном взрыве. Осколки снаряда, разорвавшегося под носом корабля, пробили борт и нанесли легкие повреждения в нескольких помещениях, пустых во время боя. После этого залпа *Бреслау* пошел зигзагообразным курсом, избежав дальнейших попаданий. Поддерживая полный ход, *Бреслау* в 10 час. потерял неприятеля из виду. Из-за большого расхода угля и аварий турбовентиляторов командир решил вернуться еще вечером 4 апреля и продолжал итти полным ходом. 5 апреля в 2 ч. 20 мин. *Бреслау* прошел минные заграждения перед Босфором.

Рано утром 4 апреля *U-33* вошла в бухту Сурмене (черт. 16б). В 7 ч. 30 м. она увидела два транспорта, шедших с востока под охраной нескольких эскадренных миноносцев. Командир приготовился к атаке; но перед самым выстрелом эскадренный миноносец прошел полным ходом над подводной лодкой и потянул ей кормовой перископ. *U-33* тотчас же погрузилась на 40 *м* (131 фут); поблизости были слышны взрывы. Только в 11 час. лодка смогла снова всплыть. Перископ оказался согнутым под углом в 45° в сторону кормы, верхняя часть — сбитой с винтовой нарезки и потерявшей водонепроницаемость [1]. Пришлось прервать операцию. *U-33* 7 апреля в 9 ч. 45 м. вернулась в Босфор.

Прибытие мин в Константинополь позволяло закрыть не только подход к военноморской базе — Севастополю, но и ставить их в Одесской бухте. Неточные сведения о движении судов в Одесской бухте обусловливали необходимость предварительной разведки. *UB-7* получила приказание тотчас же по прибытии сменявшей ее *UB-14* выйти в море для разведки курсов русских кораблей между Севастополем, Одессой и Николаевым. 1 апреля *UB-14* прибыла в Евксиноград, у Варны *UB-7* вышла в море. Она определила, что в указанном районе никакого пароходного движения нет и сообщение поддерживается только отдельными парусниками. Два небольших парусных судна было потоплено, а команды их отправлены на берег. Перед Севастополем наоборот было очень оживленное движение военных кораблей; кроме линейного корабля *Императрица Мария* *UB-7* заметила еще один дредноут, вероятно *Екатерина II*. Командир установил, что для подводных лодок с небольшими активными качествами наилучшей позицией являлся район у мыса Херсонес.

[1] Атаку произвел бывший здесь миноносец *Строгий*, который таранил лодку, причем ее перископ прочертил у него по правому борту, а ударом о надстройку лодки у винта был вырван кусок лопасти. На миноносце только что были приняты противолодочные бомбы, но ненатренированные люди, растерявшись, не успели сбросить их в момент прохождения миноносца над лодкой. Этот случай очистил район от подводной опасности как раз к моменту высадки пластунских бригад 7 апреля у Ризе.—*Ред.*

11 апреля подводная лодка вернулась в Евксиноград (см. черт. 18 на стр. 202).

Как указывалось, 1 апреля близ входа в Босфор попадание торпедой получил угольный пароход *Дубровник*. Торпеда попала в корму парохода, ввиду чего он смог выброситься на берег. Корма лежала на каменистом грунте, погруженная в воду до верхней палубы. Повидимому существовала возможность поднять пароход, поэтому были начаты соответственные работы. Но неприятельская подводная лодка, наблюдавшая за судоподъемными работами, выпустила 16 апреля еще одну торпеду, результатом взрыва которой явились большая пробоина под мостиком и ранение 8 чел. [1]. Работы пришлось прекратить, и ничего другого не оставалось, как снять с парохода все годное к употреблению. Таким образом наличное число пароходов сократилось до 4 с общей грузоподъемностью в 22 800 *т*. В январе 1916 г. из Зунгулдака было доставлено 20 100, в феврале — 20 100, в марте — 30 300 *т* угля. Насколько затруднительно было сообщение с угольным побережьем даже для мелких судов из-за постоянной неприятельской блокады, настолько оживленным становилось движение парусников у берегов Румынии. В течение апреля бывали дни, когда из Констанцы прибывало до 40 небольших парусников с мукой и растительным маслом; небольшие пароходы также участвовали в этом судоходстве.

Командир *UB-7* просил разрешения у морского командования произвести операцию перед Севастополем, на что получил согласие. 23 апреля *UB-7* вышла из Варны и с 26 апреля по 2 мая находилась на позиции (см. черт. 18). 2 мая *UB-7* усмотрела парусно-моторную шхуну. После длительного преследования выстрелом и сигналом шхуне было предложено остановиться. Когда при дальнейшем преследовании дистанция начала уменьшаться, *UB-7* открыла огонь. Шхуна опустила паруса, но мотор ее продолжал работать, ввиду чего *UB-7* продолжала стрелять. С дистанции в 20 *гм* (11 каб.) парусник внезапно открыл орудийный и оружейный огонь, так что *UB-7* была вынуждена быстро погрузиться [2]. Противолодочное судно-ловушка, здесь впервые наблюдавшееся, работало чрезвычайно искусно. Не достигнув успехов, *UB-7* вернулась 4 мая в Евксиноград. 21 апреля вышла на постановку мин и *UC-15;* 25 апреля лодка поставила заграждение из 12 мин на протраленном и обставленном тральными вехами входном фарватере в Севастополь [3] (см. черт. 24). Оживленная деятельность самолетов и движение тральщиков вынуждали подводную лодку к неоднократному погружению на большие глубины. Между прочим лодка усмотрела крейсер *Кагул* и линейный корабль *Императрица Мария* с эскадренными

[1] Подводная лодка *Морж*, дежурившая в районе Босфора.—*Ред.*

[2] В качестве „ловушек" были использованы 2 парусно-моторных шхуны. Вследствие новизны этого дела при оборудовании был допущен ряд „наивных" промахов: шхуны были окрашены в шаровый (боевой) цвет, снабжены новыми парусами, рангоут вытянут, словом им был придан „воинский" вид. Это была единственная боевая встреча, после которой лодки, как видно из дальнейшего описания, легко разгадывали противника.—*Ред.*

[3] На этих минах с надписью „Воскресенье христово" взорвался и погиб эскадренный миноносец *Живучий*, возвращавшийся совместно с крейсером *Кагул* из Батума. Здесь было вытралено 8 мин, поставленных на фарватере и наискось.—*Ред.*



миноносцами, выходившими из Севастополя за тральщиками и сопровождавшимися низколетящими самолетами в качестве противолодочного охранения. Отряд повидимому прошел вплотную к только что поставленному заграждению. После полудня показался трехмачтовый парусник; восемью выстрелами подводная лодка заставила его привести к ветру. Шхуна с грузом зерна была потоплена подрывными патронами, а личный состав ее доставлен на берег. 27 апреля *UC-15* вернулась в Евксиноград.

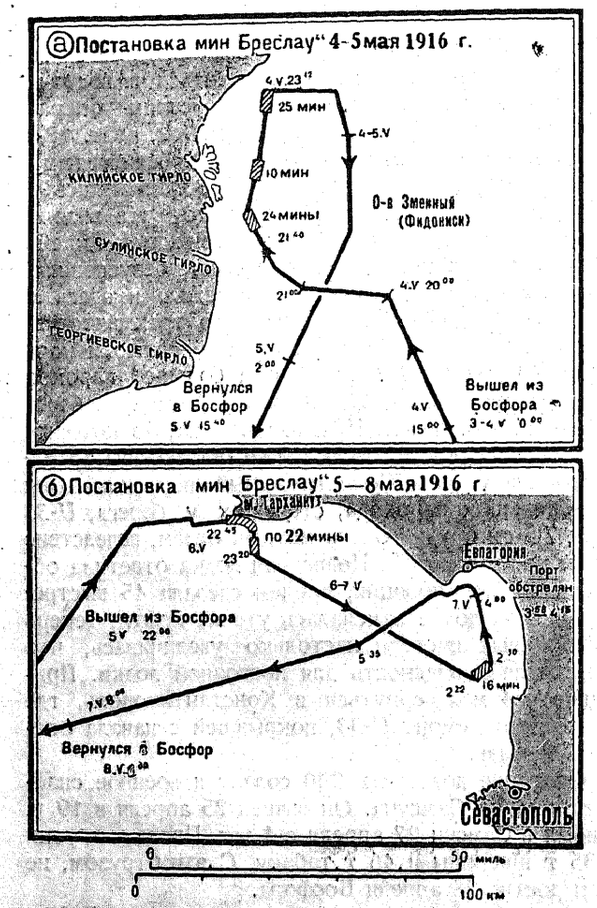
Обстановка у Трапезонда становилась для турецкой армии все серьезнее. *U-33* получила приказание спешно отправиться в восточную часть Черного моря и по возможности мешать русским операциям у Трапезонда. Она вышла 18 апреля в 19 ч. 30 м. (см. черт. 18). В 23 часа подводная лодка приняла открытую русскую радиограмму о падении Трапезонда. В течение нескольких дней *U-33* держалась в районе Керасунды, Трапезонда и восточнее последнего, где видела дважды — линейный корабль *Императрица Мария* и трижды — крейсер *Кагул*. Ее попытки занять позицию для атаки были безуспешны. 28 мая *U-33* направилась к северо-восточному побережью и здесь у Адлера потопила артиллерийским огнем 300-*т* русскую трехмачтовую шхуну, а затем — небольшой 50-*т* парусник, груженый солью и картофелем. В полдень того же дня *U-33* преследовала большой пароход вместимостью в 2 500 *т*, который затем выбросился у Адлера на берег и был уничтожен артиллерийским огнем. Некоторые дома, из которых стреляли по подводной лодке из ружей, были также обстреляны артиллерией. Затем *U-33* потопила у мыса Сочи груженый парусник. При попытке обстрелять 2 небольших парохода, стоявших у берега, *U-33* была обстреляна из двух 7,5-*см* орудий очень метким огнем, вследствие чего должна была отойти полным ходом. Подводная лодка ответила обстрелом города и артиллерийской позиции, причем сделала 45 выстрелов. Уже в начале операции на лодке замечалась утечка нефти; теперь выяснилось, что течь нефтяных цистерн настолько увеличилась, что потеря нефти уже представляла опасность для подводной лодки. Пришлось прервать операцию и 4 мая вернуться в Константинополь, где был произведен основательный ремонт *U-33*, покрывшей с начала операций расстояние в 30 000 миль.

*Бреслау* получил приказание доставить 200 солдат и военное снабжение для поддержки гарнизона Самсуна. Он вышел 25 апреля в 19 ч. 45 м. (черт. 16в) и прибыл в Самсун 27 апреля в 4 час. После выгрузки и высадки он принял 35 *т* пшеницы и 46 *т* табаку. С этим грузом, не встретив неприятеля, он достиг 28 апреля Босфора.

Для производства ремонта дейдвудных подшипников на *Гебене* были построены кессоны, рассчитанные таким образом, что можно было проверить линию валов и отремонтировать подшипники. Кессон находился у внешнего левого вала с 26 марта по 25 апреля и у внешнего правого вала — с 26 апреля по 22 мая.

Во время жесточайших боев за Галлиполи неприятельские самолеты никогда не тревожили столицы и не разрушали жизненно важных предприятий. 14 апреля 1916 г. в 22 ч. 40 м. английские самолеты впервые произвели воздушную атаку по Сан-Стефано и пороховому заводу Сейтин-Бурну, расположенному невдалеке от столицы. Бомбы,

сброшенные с большой высоты, не причинили повреждений. Ради экономии угля *Гебен* и *Бреслау* стояли в Стении вплотную друг к другу, без паров. Освещение подавалось с городской станции. Воздушная атака показала, что оба корабля представляли собою весьма удобную цель для воздушных атак, по которой можно было производить бомбометание без промаха; к тому же на противовоздушную оборону при отсутствии прожекторного освещения рассчитывать не приходилось. Необходимость заставила рассредоточить корабли и мириться со связанным с этим расходом угля. В ближайшие дни получались неоднократные донесения о появлении неприятельских самолетов. Однако сведения эти почти всегда оказывались ложными. Самолеты не сбрасывали бомб. В Стении руководство противовоздушной обороной было возложено на командира *Гебена*, в Золотом Роге — на младшего флагмана Арифа, державшего свой брейд-вымпел на лин. корабле *Торгут*.



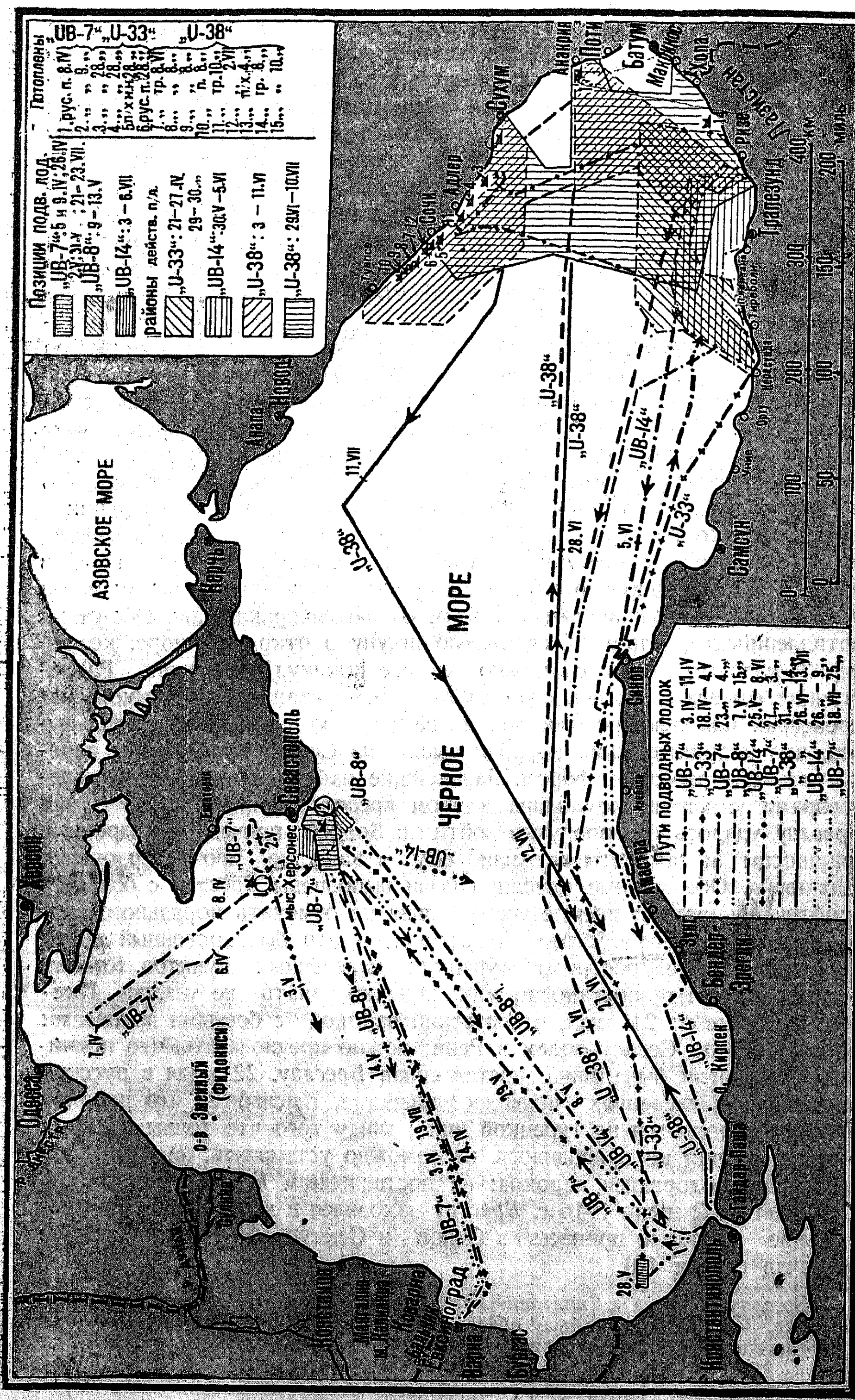

Черт. 17. а) Постановки мин *Бреслау* 4—5 мая 1916 г.
б) Постановки мин *Бреслау* 5—8 мая 1916 г.

Наряду с минами для подводных лодок из Германии прибыли мины для активных постановок с крейсеров. Из агентурных сведений выяснилось, что русские корабли пользуются Очаковским и Стамбульским гирлами Дуная, причем русские эскадренные миноносцы и подводные лодки были несколько раз замечены у Рени. Ввиду этого *Бреслау* получил приказание поставить мины у устья Дуная с целью прервать коммуникации с Одессой. 3 мая, приняв 60 мин, крейсер вышел в 24 часа из Босфора (черт. 17а). Он шел курсом вне видимости с берега и избегая обычных путей пароходов. 4 мая вечером *Бреслау* пришел в назначенный район и с 21 ч. 40 м. до 23 ч. 12 м. поставил



три заграждения в 24, 10 и 25 мин. 5 мая после полудня крейсер снова стоял на якоре в Босфоре, принял там уголь, 60 мин и только что прибывшую аппаратуру для дымовых завес. Согласно новому приказу *Бреслау* надлежало поставить мины у мыса Тарханкут, на путях Севастополь—Николаев; затем в соответствии с обстоятельствами командиру предоставлялось право обстрелять базу эскадренных миноносцев и подводных лодок в Евпатории. 5 мая в 22 часа *Бреслау* вышел из Босфора. 6 мая в 22 ч. 45 м. по счислению корабль находился в начальной точке постановки мин, к западу от мыса Тарханкут; однако выяснилось, что место крейсера находится на 6 миль восточнее и южнее счислимого; поэтому первое заграждение было поставлено не вполне удачно; ввиду этого второе заграждение пришлось поставить южнее с целью достижения большей его действительности. Всего было выставлено два заграждения, по 22 мины в каждом, у мыса Тарханкут и третье (в 16 мин) на путях Севастополь—Евпатория (черт. 17б). Затем *Бреслау* направился к Евпатории. Город и порт оказались хорошо затемненными, огни совершенно отсутствовали. С первыми лучами рассвета с 3 ч. 58 м. до 4 ч. 15 м. *Бреслау* успешно обстрелял в порту большой 6 000-*т* пароход, трехмачтовый парусник и еще несколько парусников. На огонь крейсера с берега не отвечали, поэтому по городу *Бреслау* не стрелял [1]. Русские тотчас же по радио известили Севастополь о происходившем. Радиостанция *Бреслау* могла установить, что различным кораблям отдаются приказания. Обстрелян артиллерийским огнем двухмачтовую шхуну в открытом море, командир 21-узловым ходом возможно скорее покинул побережье. Радиостанция отмечала оживленную работу трех станций, повидимому на крейсерах или эскадренных миноносцах; отсюда командир сделал вывод, что неприятельские корабли вышли из Севастополя, чтобы перехватить его перед Босфором. Дальнейшие наблюдения над радиопереговорами укрепили командира в этом предположении. Однако 8 мая *Бреслау* удалось благополучно войти в Босфор, причем эскадренные миноносцы и самолеты служили ему в качестве противолодочного охранения. Обе минные операции были выполнены *Бреслау* с большой осмотрительностью; прежде всего нельзя не отметить морального воздействия утреннего обстрела Евпатории — это был достойный ответ на многократные обстрелы турецких населенных пунктов. Каковы были результаты постановки мин, конечно узнать не удалось. Имелось известие от 21 мая, что русский пароход с боевыми припасами затонул между Севастополем и Рени; можно предполагать, что причиною его гибели была мина, поставленная *Бреслау*. 22 июля в русских официальных сведениях появилось известие, гласившее что пароход *Неркург* подорвался на турецкой мине; ввиду того что точных данных о месте аварии не приводилось, невозможно установить, на каком заграждении подорвался пароход: на поставленном *Бреслау* или *UC-15*. С 30 мая по 2 июня 1916 г. *Бреслау* находился в море, доставляя снаряжение и боевые припасы в Синоп и Самсун. Неприятеля он не встречал (карта 18).

[1] *Бреслау* подошел к Евпатории под русским флагом и обстрелял транспорт *Леванцо*. Заграждения не были обнаружены, так как в этих районах в военное время почти не было судоходства.—*Ред.*




Черт. 18. Операции германских подводных лодок на Черном море с начала апреля до конца июля 1916 г.

7 мая *UB-8* выполнила свою последнюю операцию под германским флагом (черт. 18). С 9 по 13 мая, находясь на позиции у Севастополя, *UB-8* неоднократно усматривала эскадренные миноносцы, но случая для торпедного выстрела не представилось. 15 мая подводная лодка вернулась в Евксиноград. За это время болгарский личный состав, обучавшийся на подводных лодках во время их базирования в Варне—Евксинограде, был уже в состоянии самостоятельно управиться на маленькой подводной лодке. По приходе *UB-8* в Варну она произвела несколько выходов, связанных с ее передачей, и наконец 25 мая была торжественно передана Болгарии. Освободившийся германский личный состав отправился в Германию для укомплектования новой подводной лодки.

Между тем настоятельные требования командующего флотом о посылке дополнительных подводных лодок в Черное море увенчались успехом. 9 мая был получен благоприятный ответ морского генерального штаба. 12 мая из Каттаро в Константинополь вышла подводная лодка *U-38* (командир Макс Валентинер) [1]. Эта подводная лодка выполнила успешную операцию в декабре 1915 г. в восточной части Средиземного моря, посетив Яффу и Бейрут, а 1 января 1916 г. — базу подводных лодок на западном берегу Малой Азии, приняв военное снаряжение, предназначенное для выгрузки на побережьи Триполи для арабского племени Сенуссов. В оперативном приказе, отданном на поход в Константинополь, указывалось, что подводной лодке надлежит показаться в Средиземном море, с тем чтобы ее присутствие в восточной части Средиземного моря стало известным. 16 мая *U-38* усмотрела к югу от острова Крита пароход, пытавшийся уйти после предупредительного выстрела подводной лодки; когда же она открыла огонь, он начал отвечать из небольшого орудия; после первого попадания в пароход последний был покинут экипажем. Сняв с парохода 4,7-*см* орудие, *U-38* потопила его артиллерийским огнем, это был английский пароход *Клиффорд (Clifford)* вместимостью в 487 *т*. 17 мая подводная лодка вступила в бой с другим пароходом на дистанции около 90 *гм* (49 каб.). Пароход стрелял из орудий того же калибра, что и подводная лодка, ввиду чего *U-38* пришлось прервать бой. В последующие дни она наблюдала движение пароходов севернее пролива Доро; 21 мая в 20 ч. 20 м. она прибыла на пост Херзингштанд. 22 мая, не будучи замеченной неприятелем, *U-38* под проводкой лоцманов вошла в Дарданеллы. На следующий день она встала на якорь в Золотом Роге. В качестве замены *U-33*, находившейся в ремонте и надолго выбывшей из строя, на Черном море теперь появилась равноценная ей по своим боевым качествам подводная лодка. Для очередного ремонта последней достаточен был недельный срок.

Несмотря на дальность расстояния до Трапезонда (туда и обратно— 1 000 миль) *UB-14* отправилась к лазистанскому побережью для операций против русских кораблей и транспортов (черт. 18). По сведениям, полученным от турецкой 3-й армии, во второй половине мая много неприятельских военных кораблей и транспортов стояло на якоре у Трапезонда, Платаны и Иомура. Первоначально *UB-14* пришлось бороться с непогодой, но вскоре погода улучшилась и 4 июня ран-

[1] Один из наиболее опытных германских подводников.—*Прим. перев.*

ним утром подводная лодка подошла к Трапезонду при полном штиле. Здесь стояли на якоре несколько небольших пароходов и буксиров. Из-за зеркально-гладкого моря подводной лодке пришлось выпустить обе свои торпеды с большой дистанции 30 *гм* (16 каб.). В 8 ч. 15 м. торпеды были выпущены из обоих аппаратов одновременно, каждая — в небольшой пароход, но взрыва не последовало; очевидно пароходы, снявшиеся с якоря, уклонились от обеих торпед. Три небольших парохода долго кружили по гавани, но не обратили внимания на перископ, который *UB-14* намеренно показывала. Командир *UB-14,* действовавший до сих пор особенно успешно, отмечает в своем военном дневнике, что вследствие переутомления экипажа за поход по прибытии в Трапезонд невозможно было произвести предварительную разведку и затем итти в атаку в соответствии с полученными сведениями. Для небольшой подводной лодки не было другого выхода, как атаковать немедленно по прибытии в район операций. 5 июня подводная лодка получила приказание возвращаться. 7 июня в 13 ч. 55 м. при благоприятной для подводных лодок погоде (сила ветра 2 балла, волнение 1—2) на левом крамболе в расстоянии 5 *гм* (2,7 каб.) был замечен перископ подводной лодки. Крутым поворотом и быстрым погружением *UB-14* избежала опасного соседства; при погружении за кормой был замечен след торпеды. 8 июня *UB-14* вошла в Золотой Рог.

Ввиду постоянно повторявшихся сообщений о появлении неприятельской подводной лодки перед Босфором [1] *UB-7* получила приказание выйти 27 мая для атаки этой подводной лодки, а затем — для занятия позиции у Севастополя (черт. 18). 31 мая в 6 час. утра, стоя на позиции у Севастополя, *UB-7* увидела неприятельскую подводную лодку с парусником на буксире, но из-за слишком большой дистанции от атаки ей пришлось отказаться. Серьезная поломка соединительной муфты валов заставила подводную лодку вернуться; 3 июня после преодоления ряда технических трудностей она вошла в Босфор.

В этот же период с 30 мая по 2 июня *Бреслау* доставил в Синоп и Самсун военное снаряжение и боевые припасы и принял на обратном пути продовольствие.

31 мая *U-38* вышла в операцию против русских морских сил к побережью Лазистана (черт. 18). На подводную лодку было принято 3 черкеса, которых предстояло высадить на кавказском берегу у Анакрии, около 45 миль к северу от Батума, и которые имели задачей организовать в Грузии помеху снабжению русской кавказской армии. Черкесы были высажены 3 июня без помехи. У лазистанского побережья подводная лодка не заметила особенного оживления; из-за временной порчи левого дизель-мотора ей пришлось отказаться от атаки встреченного нефтеналивного парохода. 7 июня *U-38* заметила при первых лучах рассвета 3 нефтеналивных парохода, шедших без огней в кильватерной колонне. Подводная лодка заняла позицию для атаки, однако пароходы с дистанции 20—30 *гм* (11—16 каб.) открыли из 8,8-*см* орудий меткий огонь. *U-38* вынуждена была погрузиться и выпустила торпеду, от которой пароходы уклонились маневрированием. Впервые было

[1] С конца 1915 г. русские подводные лодки несли систематическую дозорную службу у Босфора.—*Ред.*



с достоверностью установлено наличие артиллерии на русских торговых судах на Черном море. 8 июня подводная лодка действовала в том же районе с бо́льшим успехом. В 3—4 милях от берега она потопила торпедой пустой русский транспорт *№-21,* служивший для перевозок военного снаряжения; второй пароход *№-77* уклонился от торпеды и выбросился на берег. В это время появился транспорт *№-39* и также выбросился на берег. *U-38* всплыла и уничтожила оба транспорта артиллерийским огнем (оба парохода — вместимостью по 3 000 *т*). Позднее артиллерийским огнем была потоплена 70-*т* трехмачтовая шхуна. Попытка произвести атаку в гавани Туапсе оказалась невозможной. 10 июня артиллерийским огнем был потоплен груженый пароход в 400 *т*. Во время обстрела парохода с берега по подводной лодке открыли энергичный огонь из орудий небольшого калибра, но снаряды ложились недолетами [1]. Во время крейсерования в южной части Черного моря 11 июня подводная лодка заметила линейный корабль типа *Императрица Мария,* шедший загзагообразным курсом. Командир выпустил с дистанции 15—18 *гм* (8—10 каб.) две торпеды, но неудачно. Благодаря гладкой поверхности моря и продолжительному ходу торпед (около 100 секунд) противник вероятно заметил их след и уклонился. Четыре минуты спустя, услыхав артиллерийскую стрельбу, подводная лодка погрузилась на 40 *м* (131 фут). Позднее выяснилось, что линейный корабль, развивая большой дым, удалился на юг, а эскадренные миноносцы искали подводную лодку в *W*-м направлении. Затем *U-38* отправилась в обратный путь. 12 июня она еще раз увидела на короткое время линейный корабль *Императрица Мария,* который вскоре скрылся из виду. 14 июня подводная лодка вернулась назад.

8 июня *UB-42* вышла из Полы, направляясь в Дарданеллы. В тот же день пришло донесение, что самолеты обнаружили у входа в Дарданеллы, приблизительно в *SSW*-м направлении от мыса Геллес минное заграждение. Первая мина находилась в 1 000 *м* (5,5 каб.) от мыса Геллеса, минный интервал — около 20 *м*. Перед Теке-Бурну в направлении на остров Мавро летчики заметили водовороты, указывавшие на наличие подводных сетевых заграждений; сети находились приблизительно в 2 000 *м* (11 каб.) от Теке-Бурну. Тотчас же было приступлено к удалению сетей. Но наблюдения специально командированного в Дарданеллы начальника штаба флота показали, что за безопасность входа нельзя ручаться, так как фарватер шел слишком близко к малым глубинам и безопасность плавания по нему всецело зависела от условий видимости. 14 июня воздушная разведка установила, что заграждены минами районы перед Зигиндере и в бухте между Габа-Тепе и Сувла, а также обнаружила минную позицию перед Ари-Бурну — в направлении на северную оконечность острова Имброс; кроме того повидимому имелось сетевое заграждение между *N*-м мысом бухты Сувла и островом Самофракия. Указанная обстановка заставила отправить *UB-42* обратно, предварительно снабдив запасами на посту Херзингштанд.

[1] Это были транспорты, подвозившие снабжение для кавказской армии в порты Лазистана, главным образом в Трапезонд. Успехи германских подводных лодок привели к оборудованию на кавказском побережьи ряда портов-убежищ для отстаивания в них транспортов при появлении лодок.—*Ред.*

Нельзя было предположить, что эти заграждения поставлены за последнее время, их происхождение следовало вернее отнести ко времени эвакуации англичан. Благополучный проход обеих больших подводных лодок *U-33* и *U-38* приходилось отнести за счет счастливой случайности. Сушону пришлось против воли просить морской генеральный штаб отложить до окончательной очистки входа в Дарданеллы присылку еще одной большой подводной лодки, предназначенной в его распоряжение. 18 июня *UB-42* прибыла на пост Херзингштанд, приняла там нефть и продовольствие и на следующий день отправилась обратно в Каттаро, куда прибыла 30 июня. Работы по очистке фарватера усиленно продолжались, и 24 июня крепость донесла, что вход в Дарданеллы и подходы к проливу от поста Херзингштанд настолько обследованы с помощью воздушных наблюдений и траления и настолько хорошо обставлены, что вход подводных лодок в значительной степени обеспечен. Ввиду того, что в дальнейшем не приходилось считаться с приходом малых подводных лодок, а подводные лодки большого типа могли получать нужные известия и топливо на посту Херзингштанд, решено было упразднить опорные базы на малоазиатском побережье. В пользу такого решения говорило и то, что со времени открытия радиостанции в Аидине, обслуживавшейся морским личным составом, передача информаций происходила исправно.

*UB-14* вышла 26 июня на позицию перед Севастополем (черт. 18). 4 июля линейный корабль *Императрица Мария* с 3 эскадренными миноносцами подошли к подводной лодке на дистанцию торпедного выстрела. К сожалению лодка непосредственно перед выстрелом была обнаружена одним из сторожевых кораблей и жестоко обстреляна, так что от атаки ей пришлось отказаться [1]. Других случаев для атаки не представилось. 6 июля на глубине 8 *м* (26 фут.), имея подводный ход, подводная лодка ударилась правым бортом о какой-то жесткий предмет, который после остановки машин еще трижды ударился о корпус подводной лодки; между ударами было слышно шуршание вдоль борта. По этому звуку надо было предполагать, что лодка коснулась мины. 9 июля после непродолжительного захода в Зунгулдак *UB-14* вернулась в Константинополь.

После 8-дневного ремонта *U-38* вышла 26 июня в Черное море для новой операции (черт. 18). Согласно оперативному приказу подводной лодке надлежало действовать против русских кораблей и транспортов в восточной части Черного моря, в частности же — у побережья Лазистана. Как и в первый раз, на борт было взято 5 чел. кавказцев со специальной миссией. Их высадили 29 июня у Анакрии. Накануне против Трапезонда *U-38* увидела 10 неприятельских кораблей; однако 30 июня никаких кораблей она не обнаружила. Поэтому командир перенес район своих действий на кавказское побережье. Здесь он увидел 2 июля в 8 ч. 45 м. 4 корабля, шедшие вплотную к берегу. Это были 3 больших парохода вместимостью по 4 000 *т* под конвоем вооруженной паровой яхты. В 8 ч. 59 м. в первый сильно нагруженный пароход была выпущена торпеда; через несколько секунд после взрыва торпеды

[1] По русским данным была загнана под воду гидросамолетом, сбросившим ряд бомб.—*Ред.*



раздался вторичный взрыв, вызванный очевидно детонацией боевых припасов.

Военный дневник сообщает: «Во время хода торпеды слева неожиданно показался эскадренный миноносец, направлявшийся прямо на подводную лодку, вероятно заметив перископ. Погрузился на 20 *м* (66 фут.). Но на глубине 11 *м* (36 фут.) лодка касается дна. Тотчас же сильные взрывы возле носа и немного позднее — возле рубки. Приказываю задраить водонепроницаемые двери. Повреждения: в носовом отделении — водомерное стекло торпедного аппарата № 2; в рубке выведены из строя глубомер, диферентометр и оба машинных телеграфа, стеклянные части уничтожены; отлетают под'емное приспособление кормового перископа и краны продувания. Выпадает несколько ламп; указатели гирокомпаса в рубке и в кормовом отделении перескакивают с 58° на 86° и стопорятся; указатель числа оборотов правой машины в центральном посту заклинивается на отсчете «полный ход назад». Шум винтов слышен над подводной лодкой. Напрасная попытка задним ходом отойти на глубокую воду. Только пуская в ход все средства, удавалось избежать всплытия. В это время — три взрыва с левого борта. В иллюминатор рубки видно, что эскадренный миноносец, подходя слева, проходит над рубкой. Перископ поднят и застопорен, подводная лодка стоит параллельно берегу. Одновременно полным ходом подходит паровая яхта, имея на носу два орудия среднего калибра. Приказание: «Обе машины полный вперед, руль право-на-борт». Тем самым подводная лодка постепенно сходит на большие глубины и погружается на 25 *м* (82 фута). Почти в течение 15 мин. лодка находилась на глубине 11 *м* (36 фут.) под длительным обстрелом. Три больших взрыва вероятно были взрывами противолодочных бомб. После всплытия выяснилось, что аварии подводной лодки незначительны; был сорван левый отличительный огонь и на верхней палубе вылетело несколько заклепок.

Из-за противодействия противника район операций *U-38* был перенесен к Поти. 4 июля здесь подводная лодка увидела несколько военных кораблей на дистанции, превышавшей дальность торпедного выстрела. Небольшой пароход вместимостью около 500 *т* выбросился у форта Анакрия на берег, откуда открыл по подводной лодке безуспешный огонь из мелкокалиберных орудий. На следующий день подводная лодка обнаружила отряд, атакованный ею накануне. С дистанции 20 *см* (11 каб.) *U-38* выпустила торпеду по концевому линейному кораблю. Вследствие острого угла встречи торпеды с целью попадания достигнуто не было. Через 2½ мин. противник открыл огонь и тотчас же скрылся из виду. 8 июля у лазистанского побережья подводная лодка увидела большой нагруженный пароход вместимостью 3 000—4 000 *т*, шедший вплотную к берегу. Торпеда попала в цель, и через несколько минут пароход затонул. Продолжая итти на север, 10 июля *U-38* увидела 4 парохода вместимостью от 3 000 до 6 000 *т*, среди которых один нефтеналивной пароход имел на носу 8,8-*см* орудие со щитом. Атака не удалась, так как пароходы шли слишком близко к берегу. Вскоре показался пятый пароход вместимостью около 3 000 *т*, и подводная лодка направилась к нему с целью атаки. Пароход был потоплен торпедой. После этого *U-38* повернула обратно и 13 июля прибыла в Золотой Рог. Здесь она стала в ремонт и в начале августа была снова в боевой го-

товности. Тем временем в Константинополь начали прибывать подводные лодки укрупненного типа *UB*, поэтому *U-38* смогла вернуться в свой первоначальный район операций — Средиземное море. 12 августа она покинула Константинополь и, благополучно пройдя протраленный фарватер у дарданельских укреплений, вышла в Эгейское море.

Глава 21

# Участие Средиземноморской дивизии в военных действиях на азиатском театре

**Разнородные задачи Средиземноморской дивизии. Деятельность в Акабском заливе. Постановка мины в Суэцком канале. Обстановка в Ираке. Речная флотилия на Тигре. Расширение штаба Средиземноморской дивизии. Прикомандирование офицера к штабу 4-й армии. Наблюдательные пункты на Сирийском побережьи. Образование Евфратского морского отделения. Пути сообщения в Малой Азии. Основание верфи в Джераблусе. Способ постройки шартуров Евфратское речное отделение. Изучение реки. Изготовление карт. Содействие флота при взятии острова Кестен.**

Несмотря на военные успехи среднеевропейских держав войне не предвиделось конца. Командующему флотом приходилось думать не только о чисто военных вопросах. Уже в начале 1916 г. в столице и ближайших окрестностях чувствовался недостаток в продовольствии, так как снабжение армии требовало значительного подвоза из Малой Азии. Сушон намеревался поднять возделывание хлебных полей и огородов близ стоянок кораблей с помощью моряков. Как раз на европейской стороне было много земли под паром, нехватало только рабочих рук, чтобы ее возделать; осматривались также предложенные частными лицами земельные участки, и в середине февраля 1916 г. можно было приступить к полевым работам. В долине у Стении возникло большое садоводство — дело рук команд с *Гебена* и с дивизиона эскадренных миноносцев, — которое процветало до конца войны. Такая культурная работа действовала заразительно и на местное население.

Добрые отношения командующего флотом к руководящим лицам турецкого правительства заставляли его брать на себя решение вопросов, не входящих в круг его обычной работы. К таким вопросам относилась борьба с саранчей. Каждую весну земледельческим поселениям анатолийского побережья грозит опасность саранчи; в Германии найдены средства для борьбы с этим стихийным бедствием. В Анатолии обрабатывалось только 30% удобной земли, поэтому в случае непринятия своевременных мер для уничтожения саранчи вопрос о прокормлении населения мог встать очень остро. Сушон совместно с германскими специалистами выработал организационный план. Турецкое высшее командование по его почину выделило для работ вспомогательный отряд из 74 офицеров и 50 000 чел. из состава рабочих команд.

Из Германии по железной дороге для флота было отправлено важное военное снаряжение. Кроме боевых припасов для *Гебена и Бреслау*, торпед, мин, всяких материалов и инвентаря, котельных трубок и трубок для холодильников, в пути на Константинополь находилось также



несколько орудий. Это были шесть 28-*см* орудий (для линейного корабля *Торгут*, на котором после его аварии намечалось установить новые орудия в носовой башне), два 10,5-*см* орудия и два 8,8-*см* орудия также для *Торгута* взамен отданных на сухопутный фронт. Кроме того — два 15-*см* орудия для *Бреслау* и шесть 8,8-*см* — для *Гебена* и наконец доставлялось еще 4 моторных катера и 4 лихтера для реки Евфрата. Для регулирования и улучшения тяжелого транспортного положения был организован морской транспортный отдел. В тесном сотрудничестве с турецким высшим военным командованием и полномочным представителем начальника германских полевых железных дорог обеспечивалась регулярная доставка грузов для флота и морского министерства из Германии и дунайских портов. Флот через посредство вновь организованного отдела помогал и гражданским учреждениям: он обеспечивал закупки германских фирм в Малой Азии, которые иначе встретили бы различные затруднения со стороны турецких учреждений.

До этого времени все военные операции были тесно связаны с черноморским театром или Дарданеллами. Командующему флотом пришлось однако распространить свою деятельность и на более отдаленные районы, в частности на Сирию и Ирак. Сирия и Палестина являлись районом сосредоточения сухопутных сил для операций, направленных против Суэцкого канала. Здесь находилась турецкая 4-я армия под командой энергичного и умного, но в то же время ни с чем не считавшегося морского министра Джемаль-паши. Операцией против пустыни и Суэцкого канала руководил германский полковник Кресс-ф.-Крессенштейн. В помощь ему Сушон еще в 1914 г. назначил офицера морского резерва (лейт. Браша), знакомого с местными условиями и работавшего в мирное время в качестве лоцмана в Суэцком канале.

В декабре 1914 г. на него была возложена постановка мин в Акабском заливе (карта 17). В крайнем углу Красного моря, образованном азиатским материком и Синайским полуостровом, на турецко-египетской границе находился египетский пост Таба, напротив — в турецких владениях — местечко Акаба, на которое еще в мирное время зарились англичане ввиду его местоположения на караванных путях к святым местам. С некоторых пор английский легкий крейсер *Минерва (Minerva)* регулярно появлялся у Акабы и обстреливал ее. Местный турецкий комендант просил о принятии мер к прекращению этих обстрелов. Акаба лежит вдали от железнодорожных линий и хороших дорог. Поэтому приходилось доставлять различный материал, мины и принадлежности к ним только на верблюдах. Лейт. Браш узнал от коменданта Акабы, что англичане внезапно снова обстреляли местечко, так что население было вынуждено поспешно бежать и с тех пор вело жалкое существование среди скал. После обстрела англичане высадили десант, но комендант встретил его ружейным огнем, причем несколько англичан было убито. Результатом явился дальнейший обстрел определенных секторов, хотя местечко представляло собою жалкую деревню без всякого военного значения. На месте не имелось никаких вспомогательных средств, например шлюпок. Под руководством Браша был сооружен из старых бочек и стропил довольно убогий плот, на который погрузили мину с якорем. Средством передвижения служили доски. Чтобы не быть застигнутым крейсером врасплох, первая мина была благополучно по-

ставлена ночью. Попытка поставить вторую не удалась, так как бочки, дававшие плоту плавучесть, получили течь. Плот сдрейфовал, и только с трудом удалось обрубить минреп, чтобы, при недостаточной глубине в данном месте, всплывшая мина не выдала наличие самого заграждения. На следующий день крейсер пришел опять и встал на якорь перед Акабой. Ночью он время от времени освещал побережье. Это было использовано для ружейной стрельбы по прожектору. Прожектор погас, и на утро корабль исчез. Прибывшие вскоре караваны доставили складные шлюпки и новые мины, так что дальнейшая постановка последних не представляла больше затруднений. В конце октября Браш вернулся в Иерусалим.

3 февраля 1915 г. турки произвели энергичную разведку вплоть до Суэцкого канала, которая правда не имела прочного результата, но все же показала англичанам активный дух турок. Затем небольшими набегами турки продолжали беспокоить и держать под угрозой своего противника. Вышеупомянутая операция имела также целью заградить канал минами. Но условия не позволили сделать этого. Однако лейт. Браш не оставил этой мысли и приготовлял новый набег на канал. Нашелся бедуин, предложивший указать место канала, охранявшееся англичанами менее тщательно. Это место находилось на 37-*км*, там, где англичане затопили восточный берег канала. По словам бедуина подход к этому месту вел сперва через болото, потом по воде, которая однако не доходила выше груди. Эти сведения были использованы с целью обучения 25 чел., предназначенных для выполнения этой операции. Солдаты приучались часами тащить по болоту тяжелую оболочку мины; кроме ружья и патронов каждый нес инструменты и части мины. В качестве якоря был использован железный бак, наполненный песком и камнями настолько, чтобы сохранять плавучесть на воде; при малейшем крене бак наполнялся водой и шел ко дну, увлекая за собой мину. После многодневных упражнений, 31 марта 1915 г. экспедиция вышла в поход. Она состояла из 70 верховых на верблюдах, 40 черкесов и 25 натренированных минеров с 2 пулеметами. До болот мина доставлялась на верблюде. 6 апреля отряд подошел к пункту, откуда путь должен был указывать бедуин. После перехода, длившегося несколько часов (под конец — вдоль болота), проводник об'явил, что теперь придется итти через болото и через воду. По заранее разученному плану мина и отдельные части ее были распределены между офицерами и матросами. Во избежание преждевременной тревоги, не раз вредившией успеху подобных операций, у матросов были отняты патроны, ружейные замки сняты, взамен чего примкнуты штыки. Путь действительно оказался проходимым; вода доходила по колено, местами — по грудь. В глубоком мраке, изредка прерывавшемся слабым светом луны, поход длился часами. На канале царило оживление: уже издали отряд увидел 9 судов, шедших по каналу и ярко освещенных. После прохождения последнего из судов отряд вышел на берег канала. Почти тотчас же прошло дозорное судно, ничего не заметив; лейт. Браш собрал мину. Благодаря хорошей выучке и наличию всех нужных частей сборка была быстро выполнена. Несколько участников экспедиции выплыли с минным якорем на середину канала, где и поставили мину. Все произошло без шума, и можно было ожидать, что предприятие, выполненное со смелостью и



осмотрительностью, будет увенчано успехом. Тем же путем отряд вернулся назад и на заре добрался до оставленных верблюдов. К сожалению о результатах этой постановки ничего неизвестно.

Уже поздней осенью 1914 г. в Ираке разыгрывались бои между турками и англичанами (карта 17). Стремления англичан были направлены ко взятию Багдада. Правда бездорожные пустыни и степи этого района представляли собою большие естественные преграды, а сам захват Багдада непосредственно не угрожал Турции ничем; тем не менее падение старой столицы халифов должно было произвести тяжелое моральное впечатление на магометанские народы и докатиться до самой Персии. 23 ноября 1914 г. англичане заняли Басру, 9 декабря — Корну. Дальнейшее продвижение было остановлено турками. Весной 1915 г. англичане прошли двумя колоннами вверх вдоль Тигра и Евфрата, сопровождаемые канонерскими лодками. Вдоль Тигра происходили бои, и речные канонерские лодки оказывали существенную поддержку англичанам. Поэтому с турецкой стороны возникло желание оказать сопротивление противнику на реке. Имевшаяся турецкая канонерская лодка *Мармарис (Marmaris),* укомплектованная исключительно турецким личным составом, была захвачена англичанами во время продвижения последних в июне 1915 г.

По приказанию Сушона работы по перестройке в Багдаде речного парохода в канонерскую лодку были поручены отставному кап.-лейт. германского флота Энгелькингу, который еще в 1914 г. был командирован Сушоном на Каспийское море для организации операций, правда не удавшихся вследствие отсутствия подходящих вспомогательных средств. Для вооружения канонерской лодки было предоставлено одно 6-*см* десантное орудие с *Гебена.* Тому же офицеру была поручена постановка мин на Тигре. В Кут-эль-Амаре он нашел буксир, принадлежавший германской фирме, который он и перевел для перестройки в Багдад. В Багдаде все работы по снаряжению буксира велись в мастерских Багдадской ж. д.; в качестве вооружения были поставлены одно 6-*см* десантное орудие, четыре 4,7-*см* орудия (бельгийские), одно 3,7-*см* орудие английской конструкции. Судно, получившее название *Доган (Doghan),* имело водоизмещение в 130 *т,* 36 *м* длины, 7 *м* ширины и скорость хода в 12 узлов. Команда состояла из 30 турецких матросов и прежней вольнонаемной команды, оставшейся в качестве машинистов и кочегаров. В начале июня 1915 г. Энгелькинг спустился с канонерской лодкой вниз по реке и по пути присоединил турецкую моторную канонерскую лодку *№ 7,* вооруженную двумя 3,7-*см* орудиями. В начале июня англичане захватили Кут-эль-Амар и теперь продвигались вверх по реке. Канонерская лодка *Доган* получила задание занять местечко Али-Гарби, теснимое английскими речными канонерскими лодками и отличавшееся благожелательным настроением окружающих шейхов к англичанам. 4 июля канонерская лодка *Доган* прибыла на место; одновременно для поддержки подошел турецкий кавалерийский полк. Получив сведения, что английские канонерские лодки идут вверх по реке, *Доган* пошел им навстречу. Утром 8 июля на дистанции около 40 *гм* (22 каб.) произошел бой между *Доганом* и 4 английскими канонерскими лодками, вооруженными 7,5-*см* орудиями. Головная английская канонерская лодка получила повреждения и сильно накренилась, 2 других взяли

ее на буксир. После получасового боя неприятель отошел. Позднее пострадавшая канонерская лодка затонула; *Доган* же совершенно не имел повреждений. Тем временем прибыла 35-я турецкая дивизия с артиллерией и заняла укрепленные позиции. Неприятель, находившийся у Кумейта, приблизился 12 июля в составе 5 канонерских лодок и 2 лихтеров, вооруженных 12-*см* орудиями. Все орудия сосредоточили огонь по канонерской лодке *Доган,* так что последняя вынуждена была отойти из сферы огня. Бой длился 2 часа, но противник не достиг дальнейших успехов. В конце августа Энгелькинг тяжело заболел и отбыл на родину. Он временно никем не был заменен ввиду малого оживления в боевых действиях на этом театре и в связи с некомплектом офицеров.

Почти одновременно с высадкой англичан у Персидского залива на побережье Каспийского моря высадились русские войска в числе 50 000 чел. под командой ген. Баратова, которые шли через Персию для поддержки английского наступления. В течение ноября 1915 г. русские продвинулись до Тегерана, в то время как турки проникли в персидские пограничные владения до Гамадана. В середине ноября англичане достигли Ктесифона и тем самым серьезно угрожали Багдаду. Но здесь был положен конец их дальнейшему продвижению.

Ф.-д.-Гольц, принявший главное командование над турецкой 6-й армией, разбил англичан и вынудил их 25 ноября к отступлению. Ему удалось окружить и отрезать английского главнокомандующего ген. Таунсенда в Кут-эль-Амаре, в петле, образуемой Тигром. Турки захватили несколько английских канонерских лодок, и их использование против неприятеля на Тигре обещало значительные успехи.

5 декабря по просьбе Энвер-паши канонерские лодки были укомплектованы немцами и 11 декабря начальник флотилии (кап.-лейт. Ней), 1 лейтенант, 1 инженер-механик, 1 врач и команда в составе 7 унтерофицеров и 10 матросов отправились из Константинополя. 1 января 1916 г. они прибыли в Моссул; очень много времени отнял переход от Рас-эль-Аина, конечного пункта Багдадской железной дороги, до Тигра. Передвигаться приходилось на телегах, а из-за дождливой погоды глинистая почва очень затрудняла передвижение. 4 января отряд отправился из Моссула по реке, для чего были использованы два местных плота, известных под названием «келлек». Каждый из этих плотов выдерживал 13 *т* груза; благодаря постройке на них хижин они давали и укрытие для личного состава, ввиду чего не было необходимости высаживаться на берег для ночевок. 10 января после 6-дневного путешествия отряд прибыл в Багдад.

К канонерской лодке *Доган* и моторной канонерской лодке *№ 7* теперь присоединилась канонерская лодка *Сульман-Пак (Sulman Pak).* Эта лодка была построена в 1915 г. для китайских рек; турки отобрали ее у англичан путем нападения с берега (кроме того 2 английские канонерские лодки были потоплены в Тигре; одна из них была выведена из строя артиллерийским огнем с *Догана,* другая подорвалась на турецкой мине). Наличный корабельный состав приводился в боевую готовность, и с помощью изменения расположения орудий тактические качества его улучшались. Но и здесь возникали трудности со снабжением топливом. В 180 *км* от Багдада находились угольные шахты, производительность которых однако была очень низкой. Транспорт представлял большие сложности. Для доставки угля от шахт до берега Тигра (110 *км*) требовалось 6 000 верблюдов. Погонщики верблюдов, не получив во-время своего недельного заработка, уходили с верблюдами через персидскую границу, и вся доставка останавливалась. Нефть имелась в достаточном количестве главным образом из нефтяных фонтанов у Моссула.



Англичане были крепко заперты у Кут-эль-Амара. Деятельность флотилии заключалась в ночных обстрелах английских позиций с канонерских лодок. Фланговый огонь причинял англичанам значительные потери. Полученные мины были пущены вниз по течению Тигра. По английским источникам они тоже сыграли значительную роль в ослаблении противодействия противника. Кроме того флотилия принимала участие в службе снабжения между Багдадом и линией фронта. 29 апреля английская армия у Кут-эль-Амара капитулировала и была взята в плен турками. Ф.-д.-Гольц не дожил до этого торжества своего искусства полководца; он умер за 10 дней, 19 апреля, от сыпного тифа. С падением Кут-эль-Амара военные действия на этом фронте прекратились.

В то время как англичане были еще заперты в Кут-эль-Амаре, русские двигались вперед. В январе 1916 г. они достигли Гамадана, а в марте, пройдя Керманшах, приблизились на 140 *км* к Багдаду. Находившиеся в Персии слабые турецкие силы не могли представлять собой серьезных препятствий дальнейшему продвижению русских. Однако после падения Кут-эль-Амара русские отошли назад к Гамадану.

Несмотря на успехи положение турецкой 6-й армии было не блестящим, так как надо было предвидеть, что неприятель возобновит свои усилия захватить Багдад с помощью более сильных средств, в то время как снабжение турецкой армии при длинных тыловых коммуникациях и недостаточных средствах сообщения да еще среди враждебно настроенного населения представляло огромные трудности.

Осенью 1915 г. Джемаль-паша и полковник Кресс-ф.-Крессенштейн встретились в Константинополе для переговоров с высшим военным командованием о дальнейших мероприятиях, связанных с походом против Суэцкого канала, и о необходимых отправках войск и военного имущества. При этом была отмечена важность использования германских подводных лодок на сирийском побережьи, и Джемаль-паша просил о назначении в его штаб офицера, который мог бы освещать морские вопросы. Сушон назначил для этой цели корв.-кап. Буссе, своего бывшего начальника оперативного отдела. В середине декабря последний отбыл в 4-ю армию. В первую очередь необходимо было организовать службу наблюдения и связи, вернее усовершенствовать ее, а также создать возможности базирования для подводных лодок, прибытия которых ожидали со временем. Сирийское побережье не имеет хороших гаваней, все ее гавани — открытые рейды (карта 17). Лоции не давали достаточно точных указаний; на побережьи не имелось пунктов, которые могли бы служить базами для подводных лодок. На побережьи существовал целый ряд наблюдательных пунктов, укомплектованных турецкими морскими офицерами и матросами, которые с бо́льшим пониманием и интересом исполняли свои обязанности, нежели это случалось на других береговых пунктах. И для Буссе не представилось особых

трудностей при об'езде этих пунктов раз'яснить личному составу новые задания, в первую очередь собирание сведений и передачу их на германские подводные лодки. Движение неприятельских кораблей тщательно наблюдалось. В каждом пункте побережья, где имелся командир порта, теперь существовала возможность в кратчайший срок получить сведения о противнике. Перед Адалией, Аясом, Александреттой, Триполисом, Суром, Саидом, Аккой, Хайфой ежедневно производились тралевые работы. Таким образом в течение ближайших месяцев создавалась возможность для постоянных заходов германских подводных лодок в сирийские береговые пункты. В Бейруте были устроены склады нефти, а поблизости района операций для наблюдения за Суэцким каналом организованы новые наблюдательные пункты. Совместно с начальником экспедиционного корпуса полк. Крессом были рассмотрены все ожидавшиеся при операции против канала способы противодействия со стороны неприятеля: высадка десанта, постановка мин. Это совещание имело тем большее значение для представителя высшего сухопутного командования что у последнего вследствие незнакомства с морской обстановкой, не имелось на этот счет ясных представлений.

В начале февраля 1916 г. Буссе получил приказание отправиться на р. Евфрат для организации судоходства. В Алеппо он встретился с Энвером, который совершал поездку по Сирии. Тыловая служба турецких 4-й (сирийской) и 6-й (иракской) армий находилась в беспорядочном состоянии. Каждая армия имела свое снабжение, и единообразие и согласованность железнодорожного и сухопутного транспорта отсутствовали. Для разрешения этой путаницы Энвер-паша в вопросах постройки и использования водного транспорта непосредственно подчинил турецкого коменданта Евфрата — лейт. Буссе, который получил в свое распоряжение значительные суммы. Между морским командованием и морским министерством в течение последних недель в Константинополе шли совещания по вопросу улучшения снабжения Ирака и о посылке германского личного состава для проведения в жизнь намеченного плана.

К концу 1915 г. условия подвоза из Европы значительно улучшились вследствие поражения Сербии и возникновения возможности сквозного железнодорожного движения до Константинополя. Однако, чем дальше от Константинополя, тем условия снабжения ухудшались. Анатолийская ж. д., которая от Конии носила название Багдадской ж. д., имея одну колею и среднюю скорость 15—16 *км* в 1 час, покрывала расстояние в 1 100 *км* до местечка Боканти, расположенного у подножия Таврского хребта, в 3 дня. Здесь приходилось выгружать все грузы, так как железнодорожный туннель в горах не был закончен. Дальнейшая доставка более тяжелых и крупных предметов представляла значительные трудности. Их приходилось везти по горным дорогам на телегах, приспособленных для передвижения по ровному месту с легкими грузами; в телеги впрягались мулы или волы. Пользовались и караванами верблюдов, хотя каждый верблюд мог поднять всего лишь несколько центнеров. Дороги были плохие; большинство из них относилось еще ко времени римского владычества; вдоль гор дороги часто образовывали такие резкие повороты и изломы, что предметы длиной от 8 до 10 *м* уже невозможно было везти. Старые деревянные мосты через многочисленные



потоки требовали укрепления. После преодоления Таврских высот у Гюлек-Богаса все снова грузилось на железную дорогу и везлось по ней в течение полусуток вплоть до Мамурэ, у подножья хребта Аманус. Здесь туннель тоже не был готов, поэтому приходилось повторять ту же процедуру, что и у подножия Тавра. После пересечения хребта Аманус грузы доставлялись в течение 12 часов по железной дороге до Мослемие, близ Алеппо. Здесь отходит ветка Багдадской железной дороги на Месопотамию. Расстояние в 129 *км* до Евфрата покрывалось в срок от 6 до 22 час. У Джераблуса через реку ведет железнодорожный мост. Далее после однодневного переезда грузы достигали окончания железнодорожного пути у Рас-эль-Аина. Начиная отсюда, зиял прорыв в 600 *км* через пустыню и степь до Самарры на Тигре. На протяжении последних 119 *км* до Багдада опять имелся железнодорожный путь.

После освобождения балканского пути германские войска энергично взялись за исправление горных путей. Прокладывались новые дороги, и грузовые автомобили заменяли телеги и волов, подкреплялись мосты. Обстановка явно улучшалась, и только постоянные перегрузки представляли еще затруднения и задержки; однако организованное снабжение совершенно обрывалось, начиная от Рас-эль-Аина. Отсюда и до Мосула и далее до Самарры транспорты подвергались разбойничьим налетам со стороны курдов и бедуинов. Арабские племена, ничуть не заботясь о войне, продолжали вести свою обычную разбойничью жизнь и, поскольку оба главных племени, Анезе—справа от Евфрата, Шамары—слева, воевали между собой, постольку они были солидарны, когда речь шла о грабеже остатков турецкого снабжения, избежавших расхищения курдами.

Таким образом турецкая 6-я армия была почти что отрезана от родины. Снабжение с такими мучительными усилиями, прошедшее тысячи километров, исчезало в пустыне. Положение было тем более опасным, что добытые разбойниками оружие и боевые припасы не только укрепляли надолго их хищническое существование, но представляли непосредственную военную опасность. Так например в Кербела сын главного шерифа (рекомендованный с самой плохой стороны командою *Эмдена* и *Аэши*) пытался поднять арабские племена против турок.

Повидимому не было возможности улучшить условия снабжения между Евфратом и Багдадом по суше; ввиду этого морское командование решило принять меры для обеспечения необходимого снабжения 6-й армии речным путем. Решено было использовать Евфрат в качестве главного пути подвоза. Если бы это удалось, то грузы могли бы доходить до Редвание. Дальнейшие 40 *км* пути до Багдада не представляли уже никаких трудностей. Водный путь имел значительные преимущества. Направлять грузы приходилось только по течению, поэтому, используя силу течения, можно было покрывать бо́льшие расстояния, чем при использовании телег или верблюдов. С другой стороны водный транспорт был в большей безопасности, чем сухопутный. Поэтому в январе 1916 г. на флот была возложена организация евфратской речной флотилии.

Путь по Евфрату начинался от местечка Джераблус, являвшегося одновременно и железнодорожной станцией у моста через Евфрат. Рас-

положение его на берегу реки делало его удобным для судостроения, поскольку железная дорога могла доставлять материал. Со времени постройки железнодорожного пути и моста здесь остались здания мастерских и бараки, которые могли быть использованы. Привезенные из Константинополя инструменты и машины устанавливались в этих помещениях. Здесь же был построен стапель. Лес, необходимый для постройки судов, приходилось срубать в горах. Лесопромышленники ставили доставку в зависимость от немедленной оплаты, которая задерживалась из-за запаздывания затребованных денежных сумм. Прибывший германский корабельный инженер ознакомился с местным речным судостроением. В 30 *км* вверх по течению от Джераблуса, в Биредшике, процветала уже в течение столетий судостроительная промышленность. Изготовлявшиеся здесь суда—«шартуры»,—отличаясь умелым использованием судостроительных материалов и примитивным выполнением, представляли собой своеобразный тип [1]. Материалом служили различные сорта лиственных и хвойных деревьев, произраставших в данном районе, — как ясень, бук, кедр, тополь, — хотя и не всегда в непосредственной близости от реки. Привозился лес издалека на мулах, ввиду чего длина бревен не превышала 2—2,3 *м;* доставка обычно длилась несколько суток. Лишь стволы тополей, растущих повсюду вдоль притоков Евфрата и служивших в качестве главных продольных креплений для придания шартурам жесткости, доставлялись длиною до 4 *м.* Размеры материала обусловливали величину судна. Способ постройки шартуров с древних времен считался удобным, и поэтому курдские турки с их пристрастием к старине точно придерживались формы и способа производства. Постройка судна происходила сравнительно очень быстро. Нарезка дерева требовала мало работы: стволы обрабатывались в том виде, в каком прибывали; случайные неровности выравнивались тем, что доски из одного и того же ствола подгонялись друг к другу. Подгонка внутренних и соединение соседних частей, а также достижение водонепроницаемости стыков путем набивки коротких деревянных дощечек производились на-глаз и с большой быстротой, причем в выполнение не вкладывалось ни внимания, ни аккуратности. Все части соединялись гвоздями. Заделка пазов на шартурах, которые для этой цели переворачивались вверх дном, производилась с помощью тряпок, причем пазы слегка промазывались дегтем. Эту работу выполняли дети. Работой было занято 300 чел., и при этом числе ежедневная производительность равнялась 7-8 ординарным шартурам или 3-4 двойным.

Шартуры представляли собой очень легкие суда, весом от 1,2—1,4 *т;* при средней нагрузке грузоподъемность шартура равнялась его утроенному весу. За отсутствием шпангоутов, а также сплошных продольных креплений, шартуры обладали большой эластичностью. При посадке на грунт можно было приподнять сидящий на грунте угол шартуры на 10—20 *см,* не изменяя положения других его углов. С другой стороны, посадка на грунт таких судов сильно влияла на их крепость. До тех пор существовал обычай по окончании пути вниз по течению продавать шартуры на дрова, так как обратный путь при наличии сильного течения являлся невозможным без буксира. Но совершенно очевидно, что

[1] См. также приложение, II стр. 310.



при возраставших требованиях в отношении снабжения доставка дерева для безостановочного производства шартуров должна была натолкнуться на трудности. Военной необходимостью являлась поэтому организация обратной буксировки шартуров вверх по реке с помощью моторных судов, приспособленных к особенностям русла. Наряду с этим необходимо было строить речные суда, способные выдержать неограниченное число походов. Для этого в Джераблусе была организована судостроительная верфь. В Германии были заказаны особые моторные катера, размеры которых соответствовали строившимся через хребты Тавра и Аманус тоннелям. Эти катера имели винты в тоннелях. Для сбора сведений о совершенно запущенном фарватере Евфрата, карт которого вовсе не имелось, каждый немец, следовавший по реке, получал подробный вопросник, в который надлежало заносить свои наблюдения. Полученная мозаичная картина в связи с рекогносцировкой, произведенной на реке германским морским офицером, могла служить в качестве первого приближения к речной лоции.

27 марта 1916 г. из Константинополя по Евфрату отбыли первые прибывшие из Германии 3 моторных катера, 2 лихтера и 8 *т* топлива; увеличивалась соответственно и численность личного состава на 1 офицера и 11 матросов. Во главе евфратской речной флотилии был поставлен кап.-лейт. Мюкке (бывш. 1-й офицер крейсера *Эмден,* известный в Турции своим смелым переходом через Аравию). Кап.-лейт. Буссе получил задание отправиться в Багдад в фельдмаршалу ф.-д. Гольцу для получения указаний о количестве снабжения, необходимого для 6-й армии, и установления, какая часть этого снабжения должна следовать по Евфрату. Главная задача кап.-лейт. Мюкке состояла в руководстве строительством речной флотилии. Для этого надо было выяснить различные вопросы: 1) имелись ли участки на реке, на которых невозможно сквозное сообщение, и необходима ли организация перегрузки, 2) каковы были наибольшие допустимые размеры судов для мелководных участков и каковы должны быть свойства этих судов, 3) какие снабженческие базы необходимо организовать для удовлетворения требований перегрузки и прочих речных условий и каково должно быть их комплектование личным составом и снабжение материалами? Кроме того приходилось заниматься промером и обвехованием фарватера и составлением упоминавшейся уже речной лоции. Для изучения санитарных условий Евфрата испрашивалось командование врача — специалиста по тропикам. Сушон отлично сознавал, что в связи с ограниченной провозоспособностью Багдадской ж. д., запоздалым в отношении уровня воды в реке началом работ и полным незнакомством немцев с данной обстановкой, регулярного водного транспорта нельзя ожидать раньше, как через несколько месяцев. Однако оказалось возможным, исправив уже существующие средства транспорта, несколько наладить снабжение 6-й армии, установить нужную организацию и связаться с турецким начальством. К середине марта 1916 г. строительство шартуров и общая организация настолько подвинулись вперед, что ежедневно на шартуры грузилось 20 *т* грузов. Рост достижений был тесно связан с доставкой строительного материала, а последняя зависела исключительно от денежного вопроса. Во избежание задержек было необходимо дальнейшее денежное снабжение со стороны Средиземноморской дивизии. Турецкое

армейское командование доставляло необходимые рабочие руки. В его интересах было как можно скорее наладить регулярное сообщение. К середине мая положение значительно окрепло. Доставку материала для постройки шартуров можно было считать обеспеченной. 80 шартуров грузоподъемностью в 7-8 *т* было готово, и ежедневно изготовлялось по 1 шартуру грузоподъемностью в 20 *т*. При слабой провозоспособности полевой железной дороги через хребет Аманус этих судов хватало для дальнейшей доставки подвозимого материала. Буксировку шартуров в более широких масштабах можно было организовать только после дальнейшего более точного обследования реки, установки ограждения фарватера и, в случае возможности, доставки судов на буксире вверх по течению. Из Германии прибыло 4 моторных катера, а в Джераблусе строились 3 колесных парохода с кормовыми колесами, из которых первый успешно выполнил пробные испытания в начале сентября 1916 г. Пароходы предназначались для буксировки шартуров вниз по реке и обратной доставки команды последних. Достигнутое этим скорейшее возвращение команды заметно сказывалось на успехе деятельности речной флотилии. Надежда на наличие на берегах Евфрата необходимой нефти не оправдалась. И без того загруженной железнодорожной линии из Константинополя приходилось еще подвозить топливо. В середине июня кап.-лейт. Буссе вернулся в Константинополь и добился посылки небольшого гидрографического отряда для дальнейших промеров Евфрата и постановки вех.

6-я армия считала необходимым усиление речных боевых средств. Поэтому на плотах, построенных в Джераблусе, было установлено два 10,5-*см* орудия с линейного корабля *Торгут;* плоты эти могли, смотря по необходимости, доставляться в нужные места или становиться на якорь у берега.

В середине июля положение железнодорожного транспорта улучшилось очень незначительно. Правда с трудностями переброски грузов через хребет Аманус удалось настолько справиться, что грузы, накопившиеся у его подножия и подвозимые через Тавр, свободно продвигались дальше, но у Тавра затруднения оставались все те же. Пять автомобильных колонн были не в состоянии доставить снабжения, требовавшегося армиями. Доставку дальнейшего материала для судостроения на Евфрате пришлось временно приостановить. Около ⅓ ежедневно прибывающих грузов — в среднем 17 *т* — свободно доставлялось имевшимися транспортными средствами.

В июле 1916 г. кап.-лейт. Мюкке прошел на моторном катере при спаде воды вниз по течению до Редвание. Плавание прошло без затруднений; обратный путь вверх по реке, вызвавший величайшее изумление среди местного населения, никогда не видевшего судов, двигающихся против течения, подтвердил мнение о возможности организации регулярного сообщения в любое время года.

Тем временем удалось составить карту большого масштаба [1], охватывавшую 1 266 *км* течения Евфрата от Джераблуса до Редвание, в масштабе 1 : 25 000, на 32 листах (длина каждого листа — 1 *м*). При

[1] Для составления карты из Германии был вызван проф. Тафель, известный исследователь Малой Азии.



отсутствии необходимых специальных средств пришлось ограничиться лишь возможно точной схемой реки, что было однако достаточно для надежного плавания. Во время дальнейшего хода войны действовавшие на Евфрате германские суда плавали без турецких лоцманов, причем плавание обходилось почти без посадок на грунт.

Летом 1915 г. кап.-лейт. Мюкке отбыл в командировку в Берлин для обработки карты реки и составления лоции. К этому времени штаты речной флотилии были сокращены. В Джераблусе осталась небольшая команда.

Да и весь германский отряд Ирака 20 августа 1916 г. тоже получил приказание о возвращении ввиду плохого состояния здоровья его личного состава, сильно пострадавшего от жары и связанных с нею явлений; многих офицеров и матросов пришлось еще раньше откомандировать по той же причине. К тому же на значительный период флотилия была лишена возможности получать уголь и боевые припасы и тем самым германский личный состав обрекался на бездеятельность. В Ираке остался лишь врач-гигиенист, прикомандированный к 6-й армии.

К району подчинения 5-й турецкой армии относились Смирна и малоазиатское побережье. Расположенные при входе в Смирнский залив, остров Кестен был занят неприятелем и служил базой для кораблей и самолетов. Командующий армией ген. Лиман.-ф.-Сандерс просил у морского командования помощи при перевозке орудий, предназначенных для обстрела острова Кестена. Незаметно для неприятеля морским путем удалось доставить в течение двух ночей из Смирны в бухту Аспро-Каво [1] австрийскую 15-*см* гаубицу и два 12-*см* орудия с прислугой (черт. 3). Сухим путем перевозка была бы невозможна. После установки этих орудий 6 мая в 5 час. англичан взяли под перекрестный огонь с трех сторон, причем удалось уничтожить монитор. Но в связи с тем, что штаб 5-й армии не мог установить факта очистки неприятелем острова ввиду отсутствия в его распоряжении самолетов, а в то же время считалось необходимым во что бы то ни стало использовать достигнутый успех, командующий 5-й армией запросил Сушона о присылке морской команды и 8 пулеметов с прислугой. Ввиду этого морское командование командировало офицера с 3 унтерофицерами, 12 матросами и 8 пулеметами. Произведенная ими разведка установила, что остров Кестен покинут неприятелем. Монитор, потопленный при обстреле 6 мая, представлял собою груду обломков: очевидно он был уничтожен внутренним взрывом. Согласно желанию командующего флотом на острове остался военный гарнизон.

[1] Небольшая бухта на восточном побережье полуострова Кара-Бурун, в заливе Гюльбагтши.—*Ред.*

Глава 22

# Операции на Черном море в период до августа 1916 г.

***Гебен* и *Бреслау*** в восточной части Черного моря. ***Гебен*** производит проверку линий внутренних валов. ***Бреслау*** выходит в море для минных операций. Бой с линейным кораблем *Императрица Мария*. ***Бреслау*** в опасном положении. Удавшееся уклонение от неприятеля. Дирижабль *SL-10* над Константинополем. Его гибель. *U-33* у Кавказского побережья. Адм. Колчак назначается командующим русским черноморским флотом. Увеличение числа подводных лодок. *U-38* возвращается в Полу *UB-45* добивается успеха у Трапезонда. Русская воздушная атака Варны отбита.

Воздушные силы, имевшиеся налицо для производства воздушной разведки перед Босфором, были далеко недостаточны: 2 июля в связи с гибелью за последние дни 2 гидросамолетов для разведки оставалось всего 3 гидросамолета. По этой причине большое значение имело базирование на Ямболи (в Болгарии) военного дирижабля *SL-10*. Правда дирижабль находился в подчинении армии, но на основании соглашения Сушона с его командиром *SL-10* можно было использовать для участия в операциях на Черном море. Такими операциями являлись: дальняя операция против Севастополя, дальняя разведка для обслуживания кораблей, разведка для обеспечения пароходов-угольщиков. Дальняя разведка на море имела наибольшую ценность для флота, и поэтому было бы рационально подчинить морской аэродром в Варне морскому командованию, тем более что там находился морской офицер и Варна постепенно развивалась в главную базу германских подводных лодок. Однако морской аэродром находился в подчинении у стоявшего в Варне германского пехотного батальона. На первые числа июля 3-я турецкая армия наметила большое наступление на левом фланге в районе Трапезонда. В качестве поддержки этой операции *Гебену* и *Бреслау* ставилась задача пытаться уничтожить русские транспорты у кавказского побережья и у Керченского пролива. В случае встречи с слабейшими русскими морскими силами надлежало их атаковать. Однако впоследствии турецкое наступление не состоялось.

3 июля в 1 час *Гебен* вышел в Черное море и соединился с несколько ранее вышедшим *Бреслау* (карта 18). Согласно приказу 4 июля утром *Гебен* должен был находиться перед Туапсе, а *Бреслау* перед Гаграми. На основании радио, полученной от подводной лодки *U-38* и сообщавшей, что в 65 милях на *NO* от Трапезонда находятся 3 неприятельских линейных корабля и 1 крейсер, командир *Гебена* изменил задачу *Бреслау* и приказал последнему обстрелять Сочи. 4 июля ранним утром *Гебен* направился полным ходом к Туапсе и, следуя с юга, обстрелял с 3 ч. 44 м. до 4 ч. 07 м. с дистанции 45—32 *гм* (25—18 каб.) противоминной артиллерией нефтяные склады, 2 парохода, многочисленные парусники и портовые сооружения; результаты стрельбы были хорошие, что можно было заключить по большим пожарам. По городу не стреляли. Для соединения с *Бреслау* *Гебен* прошел вдоль берега курсом *SO* и обстрелял между 5 ч. 18 м. и 5 ч. 23 м. из 8,8-*см* орудий 2 сарая у мыса Лазаревского. В 5 ч. 12 м. показался



*Бреслау* и присоединился к *Гебену*. *Бреслау* потопил у Сочи торпедою транспорт вместимостью около 1 500 *т*, нагруженный железнодорожными материалами и артиллерийским огнем — небольшой парусник. *Бреслау* стрелял торпедой ввиду безусловной необходимости избегать нанесения повреждений береговым пунктам неизбежными перелетами; у поста Вардане артилелрийским огнем *Бреслау* уничтожил транспорт № 55, бывший английский пароход *Рокклиф (Rockcliff)* (вместимостью около 2 000 *т*)

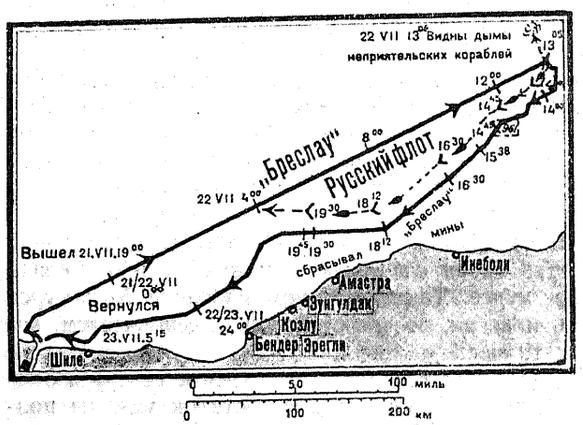
Командир *Гебена* предполагал, что русские силы, о которых доносила подводная лодка, подойдут с юга, и считался с бесспорным наличием дредноута в составе этих сил. На основании этого он решил отослать *Бреслау* для истребления торговых судов между Одессой и Севастополем, а поставленную задачу — пересечение Черного моря и попутное уничтожение торговых судов — выполнить самостоятельно. Никаких торговых судов не было встречено. 5 июля радиостанция Османие у Константинополя обнаружила громкие радиопереговоры, которые указывали на присутствие неприятельских эскадренных миноносцев на линии Севастополь — Константинополь [1]. С целью пересечения этой линии возможно дальше к северу *Гебен* решил подходить к Босфору со стороны болгарского побережья. 6 июля в 9 ч. 15 м. *Гебен* получил известие от морского командования о том, что в 30 милях к *N*-у от Эрегли находится русский дредноут, сопровождаемый эскадренными миноносцами и идущий на восток. Было очевидно, что неприятель намерен отрезать *Гебен* от Босфора и думает это сделать на обычном входном *S-м курсе*. Таким образом избрание *N*-го курса оказывалось правильным, и *Гебен*, не встретившись с неприятелем, вошел в Босфор 6 июля в 19 час.

Для выполнения своего задания *Бреслау* выдвинулся к северу и оказался к *N* от Змеиного острова (Фидониси). Недостаток угля не позволял ему растянуть операцию на более длительное время. Не встретив неприятеля, он 7 июля так же вернулся в Босфор. По возвращении *Гебен* и *Бреслау* встали в ремонт. На *Гебене* производилась проверка внутренних валов для устранения образовавшейся со временем слабины и устанавливались приборы центральной наводки. Работа над валами производилась, как и в свое время заделка минной пробоины, с помощью кессонов, специально построенных для этой цели. На готовность кессонов можно было рассчитывать только к сентябрю, и таким образом *Гебен* выходил тогда из строя на продолжительный срок. На *Бреслау* надо было заменить один поврежденный турбовентилятор и отремонтировать другой; кроме этого необходимо было заменить

1 Впервые за войну, отойдя от Босфора к северной части кавказского побережья почти на 500 миль, *Гебен* давал русским при наличии двух дредноутов шансы отрезать себя от Босфора. Накануне выхода неприятеля из пролива русское командование уже знало о готовившемся выходе от агентурной разведки. Однако к Босфору был выслан лишь линейный корабль *Екатерина* Только после получения известия о бомбардировке *Гебеном* и *Бреслау* Туапсе и Сочи Эбергард вышел на л/к *Императрица Мария*. Пробыв в море два дня и не встретив противника, Эбергард решил, что последний уже вернулся в Босфор и, признав дальнейшие поиски излишними, вернулся в Севастополь отозвав от Босфора и второй дредноут Вечером того же дня (6 июля) дозорная у пролива лодка сообщила, что *Гебен* только что вошел в Босфор со стороны румелийского побережья. Результатом этой операции была смена адм. Эбергарда.—*Ред.*

трубки в холодильниках и установить шесть 15-*см* орудий. Ремонт турбовентилятора имел огромное значение, так как в случае порчи и второго корабль был бы ограничен в скорости хода и значительно уступал бы противнику; это обстоятельство было особенно важно в связи с большой скоростью, развивавшейся русскими дредноутами и эскадренными миноносцами. Предполагалось, что *Бреслау* быстро будет приведен в боевую готовность, тем более, что барабаны для 15-*см* орудий уже прибыли из Германии, а сами орудия ожидались в ближайшем будущем.

В ответ на обстрел кавказского побережья русский флот снова появился у побережья угольного района и близ Босфора. 10 июля русская подводная лодка произвела два неудачных выстрела по возвращавшимся нагруженным угольным транспортам; 11 июля ночью 3 эскадренных миноносца потопили артиллерийским огнем у р. Сакарии небольшой пассажирский пароход. 10 июля в Самсуне эскадренный миноносец обстрелял и зажег находившиеся там суда.




Черт. 19. Бой *Бреслау* с русским флотом 22 июля 1916 г.

До начала ремонта *Бреслау* было поручено произвести еще одну операцию в восточной части Черного моря. Ему надлежало поставить мины у Новороссийска и по усмотрению командира заняться потоплением судов у кавказского побережья. *Бреслау* принял 65 мин и вышел в море 21 июля в 19 час. (черт. 19). Командир предполагал подойти к берегу севернее Новороссийска и затем, направляясь на юг, в ночь с 22 на 23 июля поставить мины. 22 июля в 13 ч. 05 м. на левом траверзе *Бреслау* заметил 4 дыма. По пеленгам можно было определить что это—русские военные корабли, шедшие курсом Севастополь—Трапезонд. Один из них повидимому шел более *S*-м курсом, т. е. за *Бреслау*. Чтобы оставить за собой возможность возвратного пути, *Бреслау* самым полным ходом перешел на *S-й*, а затем на *SW-й* курс. В 13 ч. 45 м. в отделившемся неприятельском корабле был опознан эскадренный миноносец типа *Быстрый*. Для обеспечения необходимого угла обстрела кормовому 15-*см* орудию и подачи боевого запаса пришлось сбросить за борт 9 мин. С 13 ч. 55 м. до 14 ч. 05 м. эскадренный миноносец, находившийся на курсовом угле около 60° правого борта, стрелял, причем залпы его ложились хорошо. *Бреслау* отвечал, ввиду чего эскадренный миноносец отвернул и вышел из дальности обстрела. Постепенно к первому эскадренному миноносцу присоединились еще два и построились в строе кильватерной колонны на траверзе *Бреслау*, вне дальности выстрела. Несмотря на то, что *Бреслау* имел скорость около 24—25 узлов, четвертый дым, судя по окраске — нефтяной, быстро приближался. В 14 час. стал виден линейный корабль типа *Императрица Мария;* дистанция до него достигала 250 *гм* (136 каб.). Для уменьшения площади цели командир в 14 ч. 14 м. приказал отвернуть на *S;* затем *Бреслау* стал развивать густой дым и приготовился к постановке дымовой завесы. В это время русский линейный корабль развернулся и открыл огонь с дистанции 220 *гм* (121 каб.). Два первые залпа легли недолетами в 6 и 4 *гм* (3¼ и 2¼ каб.), но по целику очень хорошо. *Бреслау* выпустил дымовую завесу (зажег «туманный ящик» — Nebelkasten), вследствие чего неприятель прекратил огонь. Опасаясь быть прижатым к берегу при следовании *S*-м курсом, командир под защитой дымовой завесы стал постепенно отворачивать на *SW*. Когда завеса рассеялась, выяснилось, что линейный корабль значительно приблизился; он тотчас же развернулся и в 14 ч. 45 м. снова открыл огонь и сделал четыре залпа, которые легли недолетами в 15 и 10 *гм* (8¼ и 5½ каб.), но кучно и по целику очень хорошо. *Бреслау* снова выпустил дымовую завесу, чем опять заставил неприятеля приостановить обстрел. Русский линейный корабль очевидно имел превосходство в скорости хода и во всяком случае развивал до 25 узлов; ввиду этого обстоятельства, а также принимая во внимание хорошую стрельбу русских, надо было признать положение *Бреслау* критическим. Командир крейсера сообщил в 15 час. по радио командованию: «Нахожусь квадрат 1 961, курс *SW*. *Императрица* обстреливает, сближается, несколько эскадренных миноносцев держатся в соприкосновении, необходима поддержка при входе, крейсер в угрожаемом положении. *Бреслау*» [1].

Командир надеялся, что противник не выдержит долго полного хода. Однако и *Бреслау* по истечение часа должен был сбавить ход ввиду засорения топок; поэтому командир решил, выпуская дымзавесы, по возможности оттянуть возобновление обстрела противником. Быстрое сгорание «туманных ящиков» не давало больших надежд на уменьшение скорости противника. Каждый раз после рассеивания завесы неприятель вновь открывал огонь. С дистанции 240 *гм* (131 каб.) после двух недолетов линейный корабль достиг двух накрытий. Осколками снаряда, легшего недолетом в 10 *м*, были тяжело ранены 1 офицер и 3 матроса и легко — 3 матроса. Корабль получил лишь незначительные повреждения. В этот критический момент командир *Бреслау* приказал сбросить 8 мин, чтобы противник при дальнейшем преследовании подорвался на них. Одновременно *Бреслау* вновь выпустил дымза-

[1] Разведка своевременно известила русское командование о намеченном выходе *Бреслау*, и потому вышедшие для встречи с ним *Императрица Мария*, *Кагул* и дивизион миноносцев встретили его прямо по курсу и начали преследование. Попытки миноносцев атаковать его, *Бреслау*, незадолго перед этим переменивший артиллерию, легко отражал, поэтому миноносцам было приказано, держась на траверзе *Бреслау*, вне его обстрела, корректировать огонь линейного корабля. Дымовые завесы сильно помогли *Бреслау*, не давая русскому кораблю пристреляться, к тому же крейсер, выпустив завесу, „вилял", и это несколько уменьшало расстояние до противника. Это повидимому и дало его командиру основание считать, что линейный корабль *Императрица Мария* развил ход 25 узлов. Фактически он не превышал (на короткое время) 21 узла.—*Ред.*

весу. В 15 ч. 52 м. был сожжен последний «туманный ящик», но в это время дистанция до противника значительно увеличилась. Линейный корабль действительно не мог долго поддерживать такую большую скорость, но постепенное засорение топок на *Бреслау* отражалось и на его скорости хода. В 16 час. положение неприятеля по отношению к *Бреслау*, шедшему курсом 235°, было следующее: линейный корабль на курсовом угле правого борта 155°, в расстоянии около 250 *гм* (136 каб.), головной эскадренный миноносец на правом крамболе по пеленгу 315°, средний эскадренный миноносец на правой раковине по пеленгу 340°, оба на дистанции около 190 *гм* (104 каб.). В 16 ч. 20 м. *Бреслау* получил радио от морского командования, сообщавшую, что *Гебен* и 3 эскадренных миноносца скоро выйдут навстречу. В 16 ч. 30 м. хвостовой эскадренный миноносец отвернул влево, повидимому с целью поддержать соприкосновение с *Бреслау* с кормы. При этом он оказался на некоторое время в обстреле артиллерии *Бреслау*, ввиду чего по нему было сделано 15 выстрелов из 15-*см* орудия с дистанции 140 *гм* (76 каб.). Заметив около себя несколько всплесков, эскадренный миноносец отвернул.

Расстояние до Босфора было еще значительное, а соединение с *Гебеном* до наступления темноты — невозможно. С наступлением же темноты надо было ожидать атаки эскадренных миноносцев противника, причем легко было принять свои за неприятельские; поэтому в 17 ч. 45 м. командир *Бреслау* дал радио, в которой просил, чтобы *Гебен* и эскадренные миноносцы не выходили из Босфора, особенно принимая во внимание, что неприятельский линейный корабль уже прекратил огонь вследствие увеличения дистанции. В 17 ч. 55 м. из-за линейного корабля показался четвертый эскадренный миноносец, который быстро приближался; остальных пока не было видно, но в 18 ч. 30 м. они показались опять. Линейный корабль легко было узнать по дыму. Считаясь с возможностью атак эскадренных миноносцев, для освобождения кормового 15-*см* орудия и облегчения подачи боевых припасов было сброшено за борт еще 6 мин. Остальные 42 мины сохранялись в качестве весьма ценного оружия. Это было вполне безопасно, принимая во внимание, что мины не взрываются от попаданий снарядов.

В 19 ч. 45 м. 3 головных эскадренных миноносца поочередно отвернули и на дистанции 180 *гм* (98 каб.) исчезли из виду, в то время как четвертый продолжал держать соприкосновение, находясь на правой раковине. Можно было ожидать, что они готовятся к атаке, а четвертый — доносит об изменениях курса *Бреслау*. Но в надвигавшихся грозовых облаках и этот эскадренный миноносец исчез из виду на правом траверзе. Ввиду того что все эскадренные миноносцы находились на *N* от *Бреслау*, командир решил с наступлением темноты уклониться к *S* и войти в Босфор по восточному фарватеру. Выполнить свое задание хотя бы в меньшем масштабе и зайти в Самсун являлось невозможным из-за большого расхода угля, утомления машинной команды, работавшей усиленно в течение многих часов, и состояния раненых. 23 июля в 5 ч. 15 м. *Бреслау* под охраной эскадренных миноносцев *Муавенет* и *Гайрет* вошел в Босфор. Помимо хороших артиллерийских достижений нового русского дредноута за этот день особенно проявилась чрезвычайно большая скорость его хода, временами достигавшая 25 узлов. Превосходство над *Бреслау* могло оказаться опасным для последнего, если бы он не имел возможности скрываться за дымовой завесой. Чтобы обеспечить крейсер от подобного положения на будущее время, решено было снабдить его нефтяным отоплением для усиления его боевых возможностей, что и было сделано во время ремонта, начавшегося после описанной операции.

23 июля турецкое командование запросило о возможности перевозки морем одного или нескольких батальонов в Тиреболи, западнее Трапезонда. Предполагалось доставить войска на восток ночью, на угольных транспортах из Зунгулдака. Но ввиду того что на переход пароходов требовалось 48 час., открытая же часть берега восточнее Синопа регулярно обыскивалась неприятельскими кораблями, а для конвоирования транспортов налицо имелся только *Гебен*, морскому командованию пришлось отклонить эту операцию.

Положение на фронте 3-й турецкой армии еще ухудшилось. 25 июля русскими был занят Эрсингжан, и комендант порта Тиреболи уже готовился к его эвакуации; находившееся там соляровое масло для подводных лодок было отправлено в Керасунду.

12 июля *UB-7* отправилась в Варну, откуда 18 июля вышла на позицию к Севастополю. С 21 по 23 июля подводная лодка наблюдала оживленное движение; кроме тральщиков, дважды был виден дредноут *Императрица Мария* с 6 эскадренными миноносцами. Атаковать его не удалось из-за присутствия самолета, сбрасывавшего бомбы на подводную лодку, и из-за внимательного наблюдения эскадренных миноносцев. Почти все подводные лодки, оперировавшие на Черном море, видели неоднократно военные корабли, но ни разу не удалось произвести их успешной атаки.

Как указывалось, на Ямболи [1] базировался германский армейский дирижабль *SL-10*. 15 июля он летал над Константинополем, вызывая удивление среди населения. После ряда разведывательных полетов, проводившихся всегда в тесной связи с морскими силами (в том числе и в отношении радиопеленгования), дирижабль вылетел 28 июля в разведку, из которой не вернулся [2]. 13 августа у входа в Босфор на европейский берег был прибит бензиновый бак с пропавшего дирижабля. Вероятно он сделался жертвой местного смерча. Уже 2 августа в Ямболи взамен погибшего прибыл дирижабль *LZ-101*. Командующий флотом и командир дирижабля условились, что ввиду малой исследованности аэрологических условий в районе Черного моря использование дирижабля должно было производиться с осторожностью. Однако разведывательные полеты в связи с русской блокадой и для определения заминированных районов перед Босфором продолжали признаваться чрезвычайно желательными. После возвращения *UB-7* с 2 по 5 августа на позиции у Севастополя находилась *UB-14*. На очень большой дистанции она видела 5 августа 2 русских дредноута, производивших повидимому эволюции (черт. 20).

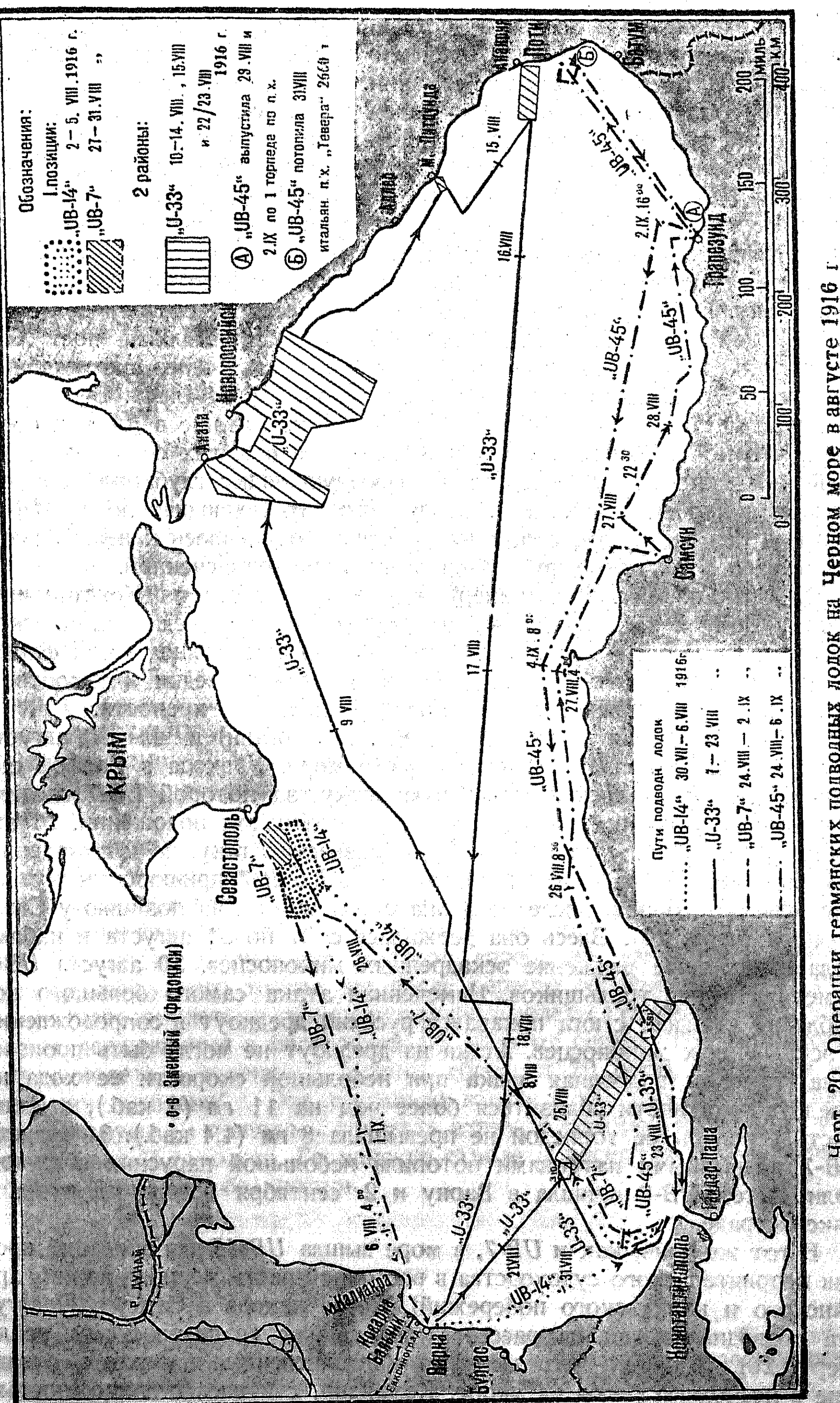
[1] Болгарин, несколько западнее Бургаса; см. карту 6 — *Прим. перев.*

[2] Русское командование было предупреждено о готовящемся налете дирижабля на Севастополь, но своевременно узнало и о его гибели. — *Ред.*

После трехмесячного ремонта в начале августа вступила в строй подводная лодка *U-33*. Она получила приказание следовать для операций в районе Новороссийска и вдоль кавказского побережья, а 15 августа вступить в связь у Анакрии со специальной кавказской миссией, высаженной с подводной лодки *U-38*. Согласно предварительному условию подводной лодке надлежало ожидать у Анакрии световых сигналов с берега (черт. 20). 6 августа *U-33* вышла в море, а 8 августа увидела линейный корабль *Императрица Мария* в сопровождении 2 эскадренных миноносцев. К сожалению не было никаких возможностей для атаки. У кавказского побережья подводная лодка встретила только груженую дровами шхуну, которая, заметив лодку, выбросилась на берег. В условленное время *U-33* находилась у Анакрии. Уже в дневное время подводная лодка заметила парусное судно типа яхты, переменными курсами крейсеровавшее у побережья. С возвышенности на берегу делались далеко видимые световые сигналы; на этом основании *U-33* приблизилась на расстояние в 6 *гм* (3¼ каб.) к берегу. Световые сигналы не повторялись, но парусник продолжал крейсеровать переменными курсами на некотором расстоянии от подводной лодки. И парусник и сигналы показались командиру подозрительными и в 22 часа после двухчасового ожидания он повернул и под электромотором начал медленно отходить от берега. В 22 ч. 55 м. на расстоянии около 20 *гм* (11 каб.), на курсовом угле около 20° левого борта был замечен корабль. При свете ярких зарниц можно было различить подводную лодку в надводном положении, делавшую сигналы по азбуке Морзе. Из-за темноты подводная атака была невозможна, ввиду чего командир погрузился на 24 *м* (78,7 фут.) и затем взял курс на Варну. 19 августа *U-33* пришла в Варну. Там она получила приказание на обратном пути в Босфор выйти в операцию против главных русских сил, присутствие которых предполагалось в районе квадратов 561 до 310. Помимо неприятельских подводных лодок, атаковать которые было невозможно, *U-33* никого не встретила и 23 августа вошла в Босфор (черт. 20).

Оживленную деятельность русских дредноутов, их хорошее обеспечение против атак подводных лодок и тактику эскадренных миноносцев следует отнести за счет вступления в командование черноморским флотом в качестве приемника адм. Эбергарда нового молодого и энергичного командующего, в.-адм. Колчака, назначенного в июле 1916 г. Повидимому под его влиянием усилилась и деятельность эскадренных миноносцев перед Босфором. 14 и 16 августа у Босфора показались 2 эскадренных миноносца, которые очевидно имели задачей выяснение направления морских коммуникаций. Они удалились отчасти вследствие обстрела их с береговых батарей, отчасти вследствие воздушных атак. Несколько дней спустя они снова появились перед Босфором, так что пришлось прекратить судоходство. Таким образом сношения с Зунгулдаком были крайне стеснены и доставка угля очень ограничена. Опять сильно чувствовалась недохватка угля. Шахты бурого угля в Беклеме на Черном море поставляли ежедневно всего 20 *т* угля; соответствующей организацией несомненно можно было во много раз увеличить эту добычу. Сооружение полевой железной дороги для доставки этого угля в Золотой Рог было закончено 12 августа, и таким образом затруднений с доставкой угля не могло быть ввиду возможности про-






Черт. 20. Операции германских подводных лодок на Черном море в августе 1916 г.

пускать ежедневно 2 поезда и доставлять 80 *т*. Вследствие недостатка угля морскому командованию временно пришлось отказаться от своей доле в угле, прибывавшем из Германии. Ввиду того что дарданельский фарватер был теперь достаточно надежен для входа и выхода подводных лодок, являлось возможным направить на восток подводные лодки, предназначенные для усиления Средиземноморской дивизии. *UB-42, UB-44* и *UB-45* вышли 3 августа из Полы в Дарданеллы. *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) 14 августа после благополучного плавания прибыла на пост Херзингштанд и была проведена лоцманом через заграждения; 16 августа подводная лодка встала на якорь в Золотом Роге. *UB-45* (кап.-лейт. Палис) без особых приключений, если не считать встреченной свежей погоды при силе ветра в 9 баллов, прибыла на пост Херзингштанд 10 августа и была так же проведена через заграждения; 12 августа она прибыла в Константинополь. *UB-44* (лейт. Вегнер) не достигла места назначения: германский морской аташе в Афинах сообщал, что по газетным сведениям 8 августа в 6 милях от Паксоса английский миноносец *368* потопил подводную лодку глубинной бомбой, причем никто не был спасен. Ввиду того что подводная лодка *UB-44* пропала без вести, это сообщение очевидно относилось к ней. И позднее судьба этой подводной лодки оставалась невыясненной.

*U-38* (кап.-лейт. Валентинер) вышла 11 августа из Константинополя в Полу и таким образом выбыла из состава Средиземноморской дивизии. Свободный ход и выход по недавно еще полному мин фарватеру был результатом планомерной воздушной разведки и самоотверженной работы дивизии тральщиков дарданельской крепости.

Малая подводная лодка *UB-7* (лейт. Лютиоганн) вышла 20 августа для операций в западной части Черного моря. У входа в Босфор она заметила неприятельскую подводную лодку, за которой *UB-7* следила в течение нескольких часов, находясь в подводном положении. 21 августа в 8 ч. 30 м. удалось наконец произвести атаку, но к сожалению обе выпущенные торпеды не попали в цель. *UB-7* пришлось вернуться для приемки торпед, после чего она снова вышла на позицию у Севастополя (черт. 20). Здесь она держалась с 27 по 31 августа и наблюдала оживленное движение эскадренных миноносцев. 30 августа *UB-7* заметила отряд тральщиков. Намеченная атака самого большого корабля не удалась: с юга показался русский дредноут в сопровождении 4 эскадренных миноносцев. Атака на дредноут не могла быть произведена, так как подводная лодка при небольшой скорости ее хода не имела возможности сблизиться более чем на 11 *гм* (6 каб.), а дальность стрельбы ее торпедой не превышала 8 *гм* (4,4 каб.). 31 августа *UB-7* подрывными патронами потопила небольшой парусник с грузом соли. Затем *UB-7* пришла в Варну и 2 сентября встала на якорь в Ебксинограде.

В тот же день, как и *UB-7*, в море вышла *UB-45* для операций против неприятельского судоходства в восточной части Черного моря (у армянского и кавказского побережий). После захода в Самсун 29 августа подводная лодка на рассвете подошла к трапезондскому рейду (черт. 20). У берега она заметила многочисленные пароходы, стоявшие в несколько рядов на якоре. Командир, считаясь с возможностью наличия мин у такой важной базы, как Трапезонд, оставался в рас-



стоянии 1 мили от пароходов и в 14 час. выпустил торпеду, снабженную ножницами. Пароходы, проектируясь один за другим, представляли собой длинную цель. Через 5 мин. после выстрела на подводной лодке был слышен взрыв. Тем временем подошел дозорный эскадренный миноносец, открывший по подводной лодке огонь и сбрасывавший противолодочные бомбы. *UB-45* слышала в продолжении 1¼ часа много взрывов различной силы. В 15 ч. 55 м. командир решил осмотреться, но безошибочно установить результаты выстрела ему не удалось; затем *UB-45* перенесла район своих операций к Поти. 31 августа она увидела здесь 2 парохода, шедших в Батум. Головной пароход был обстрелян артиллерийским огнем с дистанции от 40 до 12 *гм* (22—7 каб.); после неудачной попытки скрыться ему пришлось застопорить машины. После спуска шлюпок пароход был потоплен торпедой; он оказался итальянским пароходом *Тевере (Tevere)* в 2 660 *т* вместимостью, использовавшимся в качестве русского государственного транспорта. Второй пароход ушел в гавань Поти. Наблюдения подводной лодки показали, что в гавани стоят еще и другие пароходы. Ночью они вышли в море, но *UB-45* находилась на позиции, неудобной для атаки. После этого она снова направилась к Трапезонду. 2 сентября обстановка была такая же, как и 29 августа. В 9 час. подводная лодка снова выпустила торпеду по группе пароходов с большой дистанции; через 4 м. 50 с. был услышан взрыв. Командир заметил только облако дыма, поднявшееся над пароходом. Вследствие появления эскадренного миноносца *UB-45* погрузилась на 40 *м* (131 фут) и отошла от берега; в подводном положении подводная лодка услышала рядом с собой три очень сильных взрыва. Однако в 9 ч. 49 м. командиру удалось выпустить и последнюю торпеду в группу пароходов. Через 5 мин. был отчетливо слышен взрыв. Наблюдение было невозможным из-за обстрела и сбрасывания бомб эскадренными миноносцами. 6 сентября *UB-45* вернулась в Константинополь.

Для оказания давления на Болгарию в критические дни, предшествовавшие вступлению Румынии в войну, 25 августа к Варне подошла русская эскадра в составе дредноута ***Императрица Мария,*** легкого крейсера, 2 авиатранспортов, 8 эскадренных миноносцев и 19 гидросамолетов. Однако на германском морском аэродроме немедленно пробили тревогу, ввиду чего тотчас же после первого сбрасывания бомб русскими гидросамолетами германские гидросамолеты атаковали авиатранспорты, державшиеся в расстоянии 4,5 миль от берега. Три германских гидросамолета в течение 7 залетов сбросили 70 бомб, достигнув нескольких попаданий[1]. Это помешало взлету остальных русских самолетов, и русским пришлось прервать атаку, в которой принимало участие только 2 самолета. Германские самолеты несмотря на энергичный обстрел вернулись без потерь.

---

**1 Один из германских гидросамолетов, атаковав *Поспешный* в 65 милях от Варны и сбросив серию бомб, достиг двойного попадания—непосредственно в трубу с аварией котла и в палубу (6 убитых и 20 раненых).—*Ред.***

# VI. События от вступления Румынии в войну до смены командующего флотом

Глава 23

## Русские заградительные операции перед Босфором и борьба с ними со стороны Средиземноморской дивизии

**Румыния вступает в войну. Обещания болгарскому главному командованию и фельдмаршалу Маккензену. Вход в Босфор закрыт минами. Заговор в Константинополе. *UB-42* у румынских берегов. Минные заграждения у Варны. Тралениe мин перед Босфором. Недостаток материалов. Потери. Все новые заграждения. Создание свободного фарватера.**

28 августа 1916 г. Румыния примкнула к Антанте. В связи с тесным соприкосновением Румынии с балканскими странами и значением ее черноморских портов и устья Дуная командующему флотом необходимо было обсудить ближайшие задачи флота совместно с главнокомандующим армиями фельдмаршалом Маккензеном, руководившим операциями против нового противника, а также с болгарским сухопутным командованием. В связи с тем, что германские капиталы были вложены во многие предприятия на румынском побережьи, Сушон считал необходимым щадить нефтяные цистерны, портовые сооружения и маяки, тем более что в течение дальнейшего развития войны они могли пригодиться. На совещание с Макензеном и с болгарским командованием Сушон командировал 29 августа своего начальника штаба. На этом совещании была выяснена особая ценность Варны как стратегического пункта. Русский десант и даже серьезный обстрел ее могли оказаться очень неприятными, поэтому рекомендовалось беречь морские силы для противодействия обеим этим угрозам. Обстрел Констанцы не представлял интереса для высшего сухопутного командования. Высадки там русских войск ожидать не приходилось: они могли подойти сухим путем. В силу перечисленных соображений *Гебен* пока не предполагалось использовать. Одновременно выяснилась необходимость посылки штабного офицера (admiralstabsoffizier) в Варну для согласования действий флота с действиями подводных лодок, базировавшихся на Варну; эта необходимость подтвердилась несколько дней спустя, когда 7 сентября *UB-7* донесла из Варны, что болгарское морское командование приказало ей и болгарской подводной лодке *UB-8* поочередно в течение двух дней нести дозор между Бальчиком,



Коварной и Калиакрой. Однако командир *UB-7* отказался исполнить это приказание, заявив, что свои приказы он получает только от командующего Средиземноморской дивизией.

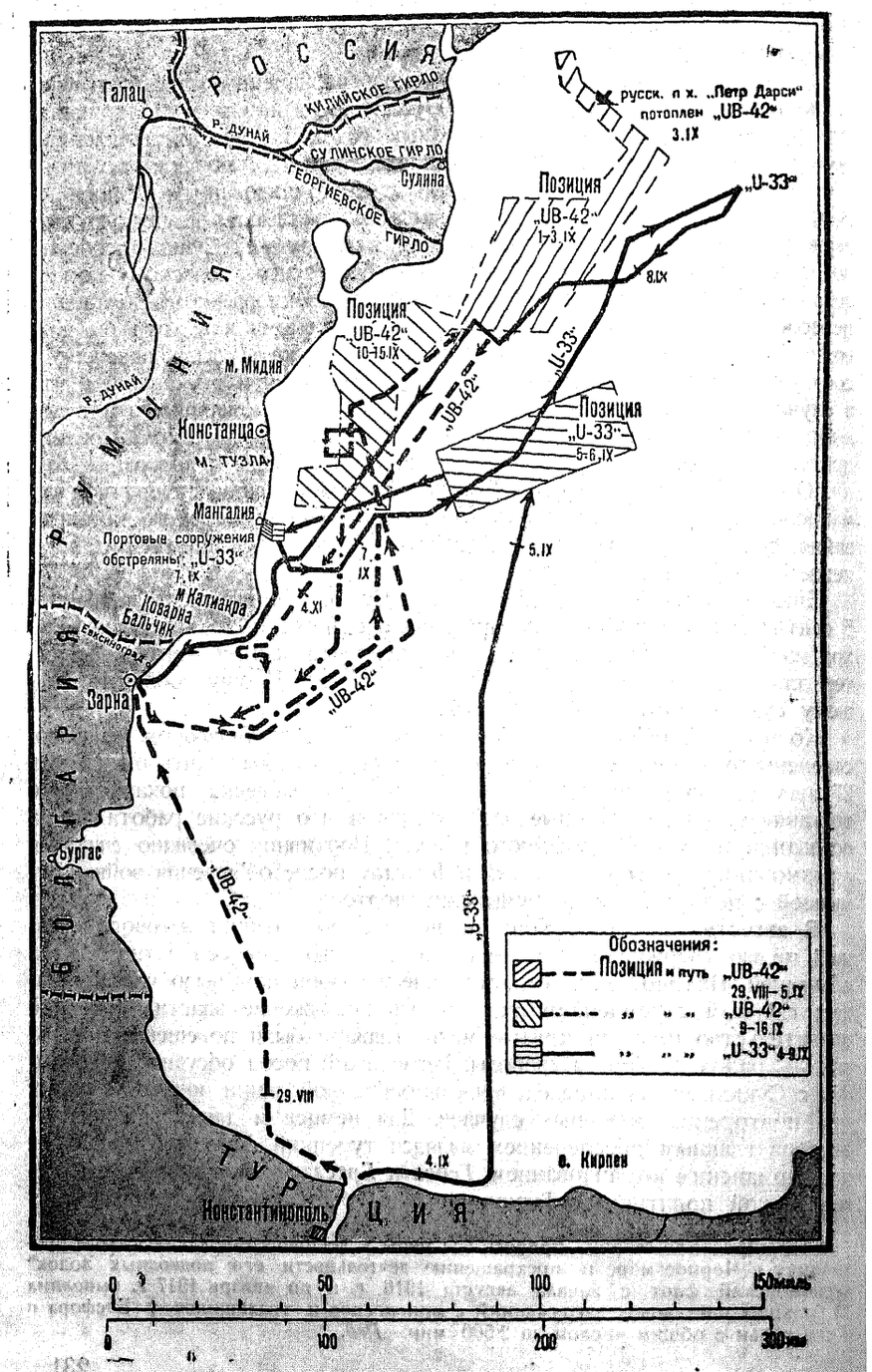
12 сентября в Варну был послан вновь назначенный командир флотилии подводных лодок корв.-кап. Буссе. Последний получил приказание руководить операциями подводных лодок на правах начальника полуфлотилии и на прежних основаниях, принятых морским командованием и в согласии с высшим сухопутным командованием (Маккензеном); в то же время Буссе предписывалось оказывать всяческую поддержку германо-болгарским операциям в Добрудже; Сушон особенно подчеркивал недопустимость подчинения болгарскому морскому командованию. На запрос высшего германского военного командования о целесообразности обстрела германскими кораблями или хотя бы подводными лодками портовых сооружений Констанцы было отвечено в соответствии с изложенными выше соображениями и с указанием, что в случае особых директив высшего командования операция эта будет выполнена. В ожидании утвердительного ответа морское командование привело в готовность *Гебен,* эскадренные миноносцы и подводные лодки. Ответ последовал 5 сентября и гласил, что высшее сухопутное командование не будет вмешиваться в распоряжения морского командования, считая, что полное взаимодействие между последним и ген. Маккензеном обеспечено.

Еще до получения этой телеграммы Сушон был вынужден направить 5 сентября в морской генеральный штаб следующую телеграмму: «Выход из Босфора повидимому закрыт неприятельскими минами, фарватер для больших кораблей еще не протрален. Прошу сообщить высшему сухопутному командованию».

Ко времени об'явления войны Румынией перед Босфором были поставлены русскими новые минные заграждения; обнаружить их удалось 27 августа, но затем траление и воздушная разведка показали, что поставлены многочисленные заграждения и что русские работали на основании широко задуманного плана[1]. Противник очевидно считался с возможностью выхода *Гебена* и *Бреслау* после об'явления войны Румынией с целью обстрела румынских портов.

В августе 1916 г. в Константинополе был открыт заговор, имевший целью свержение правительства и заключение сепаратного мира с Англией. Патриотическое настроение заговорщиков было чисто внешнее: главным стремлением их являлось достижение власти. Турецкое правительство приняло крутые меры, главари были повешены, остальные — надолго лишены свободы. Германский посол обсудил эти события с Сушоном для определения единообразной линии поведения обоих при повторении подобных случаев. Для немцев и для правящих министров главным обеспечением являлся турецкий флот, находившийся под германским командованием. *Гебен* и *Бреслау* как главные факторы германской политики в Турции должны были быть всегда наготове.

[1] По директиве ставки „принять все меры к воспрепятствованию выхода противнику в Черное море и прекращению деятельности его подводных лодок" черноморский флот с начала августа 1916 г. и по январь 1917 г. выполнил 13 больших постановок заграждений с миноносцев и тральщиков у Босфора и в его устьи с общим числом до 2 500 мин.—*Ред.*




**Черт. 21. Операции *UB-42* и *U-33* у побережья Румынии с конца августа до середины сентября 1916 г.**

Посол просил считать эту задачу для *Гебена* первостепенной и не рисковать им в операциях на Черном море.

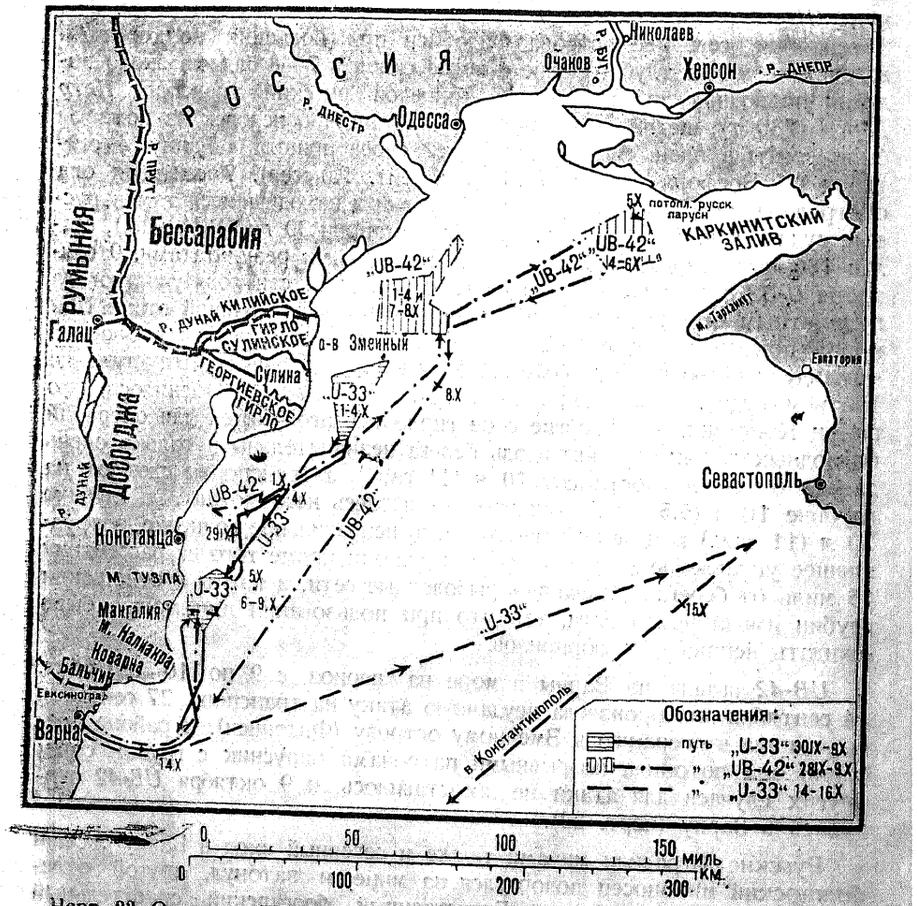
28 августа *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) получила приказание выйти в Черное море для операций перед Констанцей (черт. 21). В связи с минной опасностью она держалась вплотную к берегу до Кара-Бурну. 30 августа без особых затруднений она дошла до Варны. У Констанцы движения судов не было обнаружено, так же как и у Сулинского гирла, куда *UB-42* прошла согласно приказу из Константинополя (черт. 21). 3 сентября севернее острова Фидониси при большой, но короткой вследствие малых глубин волне и ветре силой в 7—8 баллов около полудня подводная лодка потопила торпедой русский транспорт *Петр Дарси* (730 *т*), шедший из Одессы в Констанцу; 6 человек из команды были взяты в плен. 3 сентября *UB-42* снова пришла в Варну. 4 сентября из Босфора вышла *U-33* (кап.-лейт. Ганссер). 7 сентября она обстреляла портовые сооружения Мангалии и находившиеся там парусные суда с 5 ч. 40 м. до 6 ч. 55 м. с дистанции 30 *гм* (16½ каб.), сделав 186 выстрелов 8,8-*см* снарядами с хорошими результатами. 9 сентября *U-33* встала на якорь в Евксинограде и 11 сентября участвовала пулеметным огнем в отражении неприятельской воздушной атаки. При новом походе на север *U-33* потопила 2 рыбачьих парусных судна, а команду, взятую в плен, даже включая военнообязанных, отпустила на третьем судне. 22 сентября она вернулась в Варну. Выяснилось, что район Констанца — Георгиевское гирло неблагоприятен для операций подводных лодок: глубины вдоль берега незначительны и только очень далеко от берега достигают 20 *м* (11 саж.), а транспорты следуют на глубине 10 *м* (5,5 саж.), так что атаки здесь невозможны; на глубине 20 *м* (11 саж.) при ветрах наблюдалось неправильное волнение, затруднявшее управление горизонтальными рулями; кроме того на расстоянии 15 миль от берега встречались рыболовные сети, а карты в отношении глубин имели неточности, так что при пользовании ими можно было ожидать неприятных сюрпризов.

*UB-42* вышла из Варны в море на период с 9 по 16 сентября. 14 сентября она произвела неудачную атаку на транспорт. 27 сентября она вышла в операцию к Змеиному острову (Фидониси). В районе операций она потопила подрывными патронами парусник с грузом соли; других случаев для атаки не представилось, и 9 октября *UB-42* вернулась в Варну (черт. 22).

Русские заградили минами также и северный вход в Варну[1]. Один болгарский миноносец подорвался на мине и затонул, другой отделался повреждением винта. Единственный болгарский спасательный пароход при попытке поднять затонувший миноносец сам погиб на мине. Очень слабо налаженное в болгарском флоте тральное дело совершенно заглохло после смерти заведующего тральным делом, особенно выдающегося болгарского специалиста, погибшего при под'еме русской мины. Болгарское морское командование вынуждено было об'я-

[1] По той же директиве в целях противодействия операциям подводных лодок у Варны в октябре и декабре были трижды поставлены заграждения с общим числом до 600 мин.—*Ред.*

зить, что в своем распоряжении не имеет средств для траления. В связи с этим германское морское командование, получив 19 сентября соответствующую просьбу болгарского командования, взяло траление в свои руки. Прежде всего пришлось заняться тралением северного подхода к Варне, особенно необходимого для быстрого выхода подводных лодок при появлении неприятельских кораблей. Но в данный момент Константинополь не мог предоставить ни одного тральщика. Для траления там




Черт. 22. Операции *UB-42* и *U-33* у побережья Румынии с конца сентября до середины октября 1916 г.

пользовались эскадренными миноносцами, которые по своей осадке подходили для этой цели еще меньше, нежели болгарские. Поэтому привезенные из Германии тралы были установлены в Варне в конце сентября на двух небольших пароходах; но ввиду не вполне удачных испытаний этих пароходов для траления северного подхода были временно предоставлены из Константинополя две турецкие моторные канонерские



лодки, прибывшие в Варну 11 октября. Они в первую очередь использовались для вывода подводных лодок через опасный район.

Непрерывная заградительная деятельность русских грозила совсем прекратить судоходство. На совещании начальника штаба флота с комендантом Босфора 12 сентября было решено создать прежде всего протраленный восточный выход из Босфора, который намечалось держать в дальнейшем под систематическим наблюдением тральщиков и самолетов. Тральное дело страдало от отсутствия необходимых материалов, недостатка топлива — угля для миноносцев и бензина для моторных канонерских лодок. Служба на тральщике требовала особого самопожертвования, а также известной изобретательности, чтобы, действуя со скудно оборудованной материальной частью, добиваться успешной работы.

Новые заграждения, поставленные русскими, были обнаружены вследствие гибели севернее Ададжиклара парусника с углем (около 1 000 *т* вместимости), шедшего на буксире парохода. В тот же день самолет обнаружил по обе стороны от погибшего парусника длинную линию мин в направлении *N*—*S*. На следующий день были обнаружены 3 больших зигзагообразных заграждения у Галара-Бурну и отдельные мины у Кара-Бурну. Шедший из Шиле парусник, несмотря на предупреждение, попал на мины у Ададжиклара и, подорвавшись, затонул. 28 августа крепостная дивизия тральщиков, состоявшая из двух тральщиков, приступила к тралению мин у Ададжиклара. В последующие дни обнаруживались все новые заграждения. С береговых наблюдательных пунктов ночью были замечены вплотную к берегу эскадренные миноносцы, которые очевидно ставили мины. В 10 *гм* (5½ каб.) на *N* от маяка Румели, прямо перед Босфором, было обнаружено заграждение с очень малыми интервалами между минами, а западнее Килии — обширный затраленный район из трех линий мин, простиравшийся в направлении на *NO* от берега и примыкавший к старым минным заграждениям севернее Босфора. Два тральщика совершенно не справлялись с поддержанием протраленных фарватеров у Босфора. Необходимо было привлечь несколько пар миноносцев. 2 сентября пришлось вернуть пару старых миноносцев, накануне откомандированных для тральных работ в Дарданеллы, ввиду того что за этот промежуток времени выяснилась полная закупорка Босфора минами.

7 сентября этой паре миноносцев были приданы вторая пара и гидрографическое судно для обвехования фарватера. Таким образом тралением занимались теперь 3 пары тральщиков, а именно: пара старых канонерских лодок босфорской дивизии тральщиков, 2 пары малых миноносцев и судно, ставившее вехи. Прежде всего приходилось протралить фарватер для небольших судов и угольщиков, чтобы восстановить сообщение с Черным морем, столь важное для снабжения Константинополя. Было решено сперва протралить фарватер на *Ost*; предполагалось протралить широкий проход вплотную к берегу. Для этого вытраливались заграждения у самого Босфора и мины у Ададжиклара между берегом и затонувшим парусником. У Галара-Бурну была протралена у берега полоса шириной в 10 *гм* (5½ каб.). Около Кара-Бурну было замечено очень много мин вплотную к берегу; по-

этому кораблям предписывалось огибать этот мыс в расстоянии трех миль от берега и затем снова приближаться к последнему. Эта дуга была тщательно обследована и найдена свободной от мин.

Работы затруднялись недостаточностью средств. Четыре миноносца не являлись настоящими тральщиками и не имели надлежащего оборудования. Тралом служил простой стальной трос, который прихватывался к основанию торпедного аппарата и выбирался вручную. В течение первых недель были затралены только русские ударные мины, которые взрывались уже при прикосновении трала. Каждая пара тральщиков действовала самостоятельно. Для отметки протраленной полосы каждому тральщику надлежало иметь запас вех, но последних в наличии не имелось вовсе, а когда они были доставлены, оказалось, что нет буйрепов. При больших глубинах Черного моря тральные вехи должны были иметь буйреп длиной в 80 *м* (43½ саж.). Но в Константинополе нельзя было найти такого количества подходящего троса. Каждый район приходилось тралить по 3—4 раза, чтобы с некоторой уверенностью об'явить его свободным от мин. Свойство русских ударных мин взрываться от удара трала первоначально облегчало траление. Но в минах, простоявших несколько недель, маятник действовал уже менее свободно. Во всяком случае мины не всегда взрывались в трале. Приходилось, захватив тралом две или несколько мин, затем поворотами тральщиков заставить их биться друг о друга и взрываться от ударов. Часто при этом трал разрывался и его приходилось сплеснивать. Множество сплесней мешало скольжению мины по тралу. Описанный прием был неприменим в тех случаях, когда мины ставились на разное углубление; в этом случае мины с меньшим углублением тащились за другими на своих более длинных минрепах. Когда позднее было найдено много гальваноударных мин, разрывы в трале происходили только при затраливании нескольких мин сразу, взрывавшихся от ударов друг о друга. Делались попытки обрыва минрепов с полного хода; тогда мины всплывали на поверхность и их расстреливали из ружей. Но обрыв новых, очень гибких и хорошо смазанных минрепов удавался редко. Приходилось выходить на малые глубины, там выбирать трал и расстреливать всплывшую на поверхность мину. Часто мины взрывались при расстреле, часто тонули, не взрываясь; ударные мины взрывались часто при погружении, касаясь о грунт.

Трудность заключалась еще и в том, что в заграждениях среди мин, поставленных с нормальным углублением, встречались мины, поставленные непосредственно у поверхности воды. В первые дни тральных работ, когда еще никто не знал, где находятся мины и как они расположены, тральщики наблюдали, как небольшие парусники подрывались на минах и взлетали на воздух. Часто, особенно после сильного волнения, находили мины, расположенные у самой поверхности воды, так что по ним можно было определить расположение минного поля или заграждения. Ввиду того что осадка миноносцев была большей, нежели у парусников, эти мины представляли для них серьезную опасность. Так 13 сентября миноносец *Кютахия (Kütachia)* подорвался на мине севернее Кара-Бурну (восточного); кормовая часть его сильно пострадала, один матрос был убит, один — ранен; миноносец был удержан на плаву двумя другими. Попытка буксировать его до гавани не удалась, так как сильно изношенные тросы не выдержали. Прежде чем успели подвести под него якорные цепи, миноносец затонул вследствие того, что переборка в машинном отделении не выдержала. В течение сентября было уничтожено 157 мин.



14 сентября тральщики сделали попытку определить протяжение заграждений или минных полей севернее Босфора и, если возможно, протралить здесь проход. В 4—5 милях на *N* от маяков были найдены большие заграждения и уничтожено 18 мин. Мысль о проходе на *N* приходилось временно отложить, так как его пришлось бы отметить вехами на протяжении 10 миль от берега, что сделало бы протраленную полосу известной неприятелю, которому было бы нетрудно снова заградить ее минами или поставить подводные лодки на позиции у входа. Фарватер, оборудованный створами без постановки вех, не мог бы дать надежных результатов, принимая во внимание плохое состояние компасов и неточность карт. Единственной наличной картой являлась генеральная карта Черного моря, на которой 1 миля равнялась 2—3 *мм*. Более удобные для пользования карты были изготовлены позднее, уже после окончания военных действий.

15 сентября предполагалось прибытие из Зунгулдака первого угольного транспорта *Патмос*. Два эскадренных миноносца ожидали его на рассвете в четырех милях на *N* от Кара-Бурну. Когда рассвело, они увидели, что пароход выбросился на берег. Оказалось, что ночью, спасаясь от неприятельских эскадренных миноносцев, он приблизился к берегу, подорвался на мине и выбросился на берег. Минный взрыв произошел в носовой части. Позднее пароход был снят и отведен в док. Для этого пришлось вытралить мины в том районе и очистить фарватер от Кара-Бурну вплотную к берегу. Для этой цели были использованы 2 прибывших из Германии моторных катера из состава босфорской дивизии тральщиков. Выяснилось, что минное заграждение отстояло на 100 *м* (½ каб.) от берега и мины были установлены со столь малым углублением, что на зыби они появлялись на поверхности воды. В четырех милях на *N* от Кара-Бурну миноносцы нашли обширные заграждения, целый заграженный район, и к тому же там, где при тралении накануне ничего не нашли. Очевидно мины были поставлены эскадренными миноносцами, замеченными *Патмосом*, или же подводными лодками. Может быть неприятельские подводные лодки проследили работу тральщиков, а вечером вошли в связь с эскадренными миноносцами. И позднее часто замечалось, что новые заграждения поставлены как раз там, где тральщики работали несколько дней тому назад.

Из-за полной неуверенности в фарватере подводные лодки, находившиеся в Варне, получили приказание временно не входить в Босфор; командиры всех черноморских портов получили извещение, что вход в Босфор невозможен даже для небольших судов.

Русская заградительная деятельность летом 1916 г. являлась большим достижением русского флота. Неприятель поставил около 1 800—2 000 мин. Для этого требовалось немало ночей, так как к берегу можно было приближаться только ночью. Их заграждения дохо-

дили непосредственно до берега, они ставили новые мины вплотную к ранее поставленным, и надо было удивляться, с каким искусством и уверенностью они избегали своих мин, поставленных на малое углубление. Русские всегда ориентировались повидимому по спасательным станциям.

Мины, стоявшие вокруг *Патмоса,* были вытралены, а пароход разгружен. При этом канонерская лодка *Малатия,* входившая в состав босфорского дивизиона тральщиков, 17 сентября подорвалась на мине; вся ее кормовая часть с рулем и винтами была оторвана и вплоть до переборок машинного отделения все разрушено. Только благодаря тому, что эта переборка не сдала, канонерскую лодку удалось отвести в док. В последующие дни перед Босфором был протрален район радиусом в 5 миль, чтобы создать возможность свободного входа и выхода своим подводным лодкам.

*N*-е заграждение подводным лодкам надлежало проходить на большой глубине. 21 сентября в одной миле на *W* от Киссир-Кая было обнаружено новое заграждение, усы которого шли от *NO* до *NW*. Здесь было вытралено 18 мин; точка излома заграждения находилась лишь в 200 *м* (1 каб.) от берега. В тот же день *Патмос* был снят и на утро с грузом в 2 000 *т* угля через протраленный фарватер доставлен в Босфор. Заграждения к востоку от Босфора повидимому были поставлены перпендикулярно к берегу, в направлении *N*—*S* и с севера замыкались двойным заграждением в несколько линий мин с направлением *Ost* — *W*.

Гибель миноносца *Кютахия* и канонерской лодки *Малатия* и многих парусников особенно указывала на опасность мин с малым углублением.

Протралить фарватер можно было только при тихой погоде моторными тральщиками. Во всяком случае этим тральщикам приходилось прежде всего вытралить мины, поставленные у самой поверхности воды, принимая во внимание, что выход из строя многих тральщиков вынуждал к крайней экономии средств. Делались попытки сперва протралить фарватер на *Ost* вплотную к берегу, так как здесь еще не были замечены мины с малым углублением и не взорвался еще ни один парусник. Южная ветвь тройного заграждения у Килии была протралена на 10 *гм* (5½ каб.) от берега и свободный от мин фарватер отмечен пустыми корпусами мин; ввиду сравнительно небольшой величины этих корпусов и того обстоятельства, что они стояли близко друг от друга, можно было рассчитывать, что неприятель их не заметит. Таким же способом было вытралено заграждение у Киссир-Кая на 10 *гм* (5½ каб.) от берега и отмечено буями. С 23 по 25 сентября дул сильный *NO*-й шторм с волною и зыбью. Тральщики не могли выйти в море. Но эти дни плохой погоды оказались очень полезными. Все мины, поставленные на малое углубление, появлялись на поверхности воды в момент своего нахождения у подошвы волны. Через 3 дня все эти мины были оборваны и выброшены на берег, где они и взрывались вследствие прибоя. Наблюдательный пост Кара-Бурну (восточный) в одну из штормовых ночей насчитал 55 взрывов. С наступлением хорошей погоды после исчезновения мин с малым углублением можно было свободно тралить фарватер *Ost*. У Кара-Бурну и восточнее было вытралено большое количество мин.



Закупорку Босфора русский флот использовал для операций против различных портов восточнее Босфора. 21 сентября дредноут и 2 эскадренных миноносца обстреляли на рассвете Килию (Шиле) и Эрегли. Они потопили несколько небольших пароходов. Самолет, вылетевший из Зунгулдака, сбросил 10 бомб по русским кораблям, из которых 2 попали в кормовую часть линейного корабля.

23 сентября комендант Босфора мог доложить, что фарватер до мыса Кара-Бурну (западный) вплотную к берегу протрален; 27 сентября весь *W*-й вход стал доступен и для больших кораблей, а *Ost*-й — до мыса Кара-Бурну (восточный). Наконец 29 сентября *Ost*-й вход стал тоже свободен для больших судов. Было уничтожено всего 300 мин. Вход в Босфор был снова разрешен. В связи с этим стоявший в Зунгулдаке угольный пароход *Керасун (Kerasun)* получил приказание итти в Константинополь. 2 октября он благополучно прибыл к месту назначения. Это был первый пароход, пришедший со времени большой закупорки Босфора минами. Однако вышедший в тот же день и шедший тем же курсом, что и *Керасун,* угольный транспорт *Ирмингард* подорвался на мине. Несмотря на все усилия, его не удалось удержать на плаву. После двукратного попадания торпедою с неприятельской подводной лодки он был потерян окончательно.

Глава 24

# Рост угольной нужды. Гибель германских подводных лодок на Черном море

**Пароход *Родосто* захвачен русскими. Угольная нужда все растет. Решительный режим экономии. Ложные представления о возможностях применения подводных лодок. *U-33* перед дунайскими гирлами. Гибель *UB-7*, *UB-42* и *UB-46* у румынских берегов. Гибель эскадренного миноносца *Гайрет*. Командующий флотом у фельдмаршала Маккензена. *UB-45* погибает на мине у Варны. *UC-15* пропала без вести. Штормовой поход *UB-14*. *UB-46* погибает на мине перед Босфором. Русские обстреливают Констанцу. Гибель двух турецких моторных канонерских лодок. Прибытие *UC-23*. Обстановка к концу 1916 г.**

После сентябрьских операций русские эскадренные миноносцы и подводные лодки продолжали энергичную деятельность по обстрелу турецких портов. 6 октября 1916 г. 3 эскадренных миноносца обстреляли Самсун и уничтожили все небольшие парусные суда как стоявшие в гавани, так и вытащенные на берег. Так же действовали эскадренные миноносцы и у Синопа; кроме того поступало много донесений о появлении неприятельских подводных лодок. При таких неблагоприятных для транспорта угля условиях захват парохода *Родосто* 12 октября на пути в Зунгулдак являлся тяжелой потерей. Пароход был вооружен 8,8-*см* орудием и укомплектован орудийной прислугой с *Бреслау* [1]; командный состав и остальная часть экипажа являлись вольнонаемными. Пароход получил приказание держаться вплотную к берегу. Но капитан парохода не исполнил этого приказания, поэтому он и был обнаружен

[1] *Родосто* был вооружен двумя орудиями—на носу и корме. Второе орудие было турецкое меньшего калибра.—*Ред.*

русской подводной лодкой *Тюлень,* державшейся между берегом и пароходом. Во время артиллерийского боя между подводной лодкой и *Родосто* последний мог отвечать на огонь противника, только увидев вспышки его выстрелов. Для подводной же лодки пароход представлял хорошую цель. Вместо того чтобы направиться к берегу, *Родосто* дал подводной лодке возможность оттеснить себя в море. На мостике парохода начался пожар, после чего команда покинула его. Часть команды, среди них 8 раненых, достигла берега. Подводная лодка захватила в плен капитана и несколько человек команды, в том числе орудийную прислугу, и, потушив пожар, увела пароход в качестве ценного приза в Севастополь.

С потерей этого парохода и без того скудный имевшийся в наличии тоннаж еще уменьшился. С выходом из строя трех угольных пароходов: *Патмоса, Ирмингарда* и *Родосто* подвоз угля из Зунгулдака почти совсем прекращался. Скудные средства Турции постепенно таяли, ввиду чего опять начинали расти малодушные настроения; лишь благодаря постоянной бодрости и энергии Сушона удавалось с ними бороться и поддерживать все необходимые военные мероприятия. Приходилось считаться с тем обстоятельством, что Турция теперь почти исключительно зависела от подвоза угля из Германии. Турецкое высшее командование рассчитывало, что при величайшей экономии и надлежащей разработке залежей бурого угля с добавлением угля, прибывающего из Германии, топлива должно было хватить на потребности необходимых производств. Из Германии ежемесячно прибывало около 14 000 *т*. К середине октября флот имел остаток в 2 000 *т* английского угля. Попытки доставлять уголь из Зунгулдака на небольших парусниках—«магонах»—не могли иметь успеха: то, что получалось таким путем, было каплей в море. Для флота недостаток угля становился тягостней с каждой неделей. Для обеспечения угольного запаса на самый крайний случай Сушон был вынужден итти на самые решительные меры. Даже для учебных целей *Гебен* и *Бреслау* и флотилия эскадренных миноносцев не смели разводить паров. Сообщение на колесных пароходах и паровых катерах между стоянкой кораблей в Стении и Золотым Рогом было ограничено, эскадренные миноносцы имели право разводить пары каждый раз только с особого разрешения командования флотом. Об операциях в ближайшие месяцы нечего было и думать.

Долю командования проливами, получавшего ежемесячно 700—800 *т*, пришлось сократить до 350 *т;* поэтому траление перед Босфором становилось почти невозможным. Зато в отношении нефти вопрос обстоял хорошо, особенно после перехода Констанцы в руки союзников Германии, и операции подводных лодок были обеспечены.

Однако операции подводных лодок затруднялись целым рядом других обстоятельств: операционной базой служила Варна, ремонт же мог производиться только в Константинополе; ремонтные работы часто задерживались из-за трудности доставки новых частей из Германии. Работы на подводных лодках производились германскими квалифицированными рабочими под руководством германских корабельных инженеров.

Германские моряки оборудовали для экипажей подводных лодок специальное здание на территории турецкого морского арсенала в Золотом



Роге, где подводники могли отдыхать после утомительных переходов.

В армейских кругах и среди союзников Германии создалось неправильное представление относительно возможности использования подводных лодок, с которыми Сушону и начальнику полуфлотилии было нелегко бороться. Германское и болгарское высшее командование было заметно разочаровано: с одной стороны успехи подводных лодок на румынском театре казались им недостаточными, с другой — подвоз больших масс неприятельских войск продолжался в направлении на Констанцу и в устье Дуная.

Малые глубины перед устьем Дуная сильно затрудняли незаметный подход подводной лодки на дистанцию торпедного выстрела, не говоря уже об операциях в мелководных районах, которые нужно было считать вообще невозможными ввиду того, что малые глубины не позволяли избегать противолодочных средств противника. Командиры подводных лодок считали возможным производить атаки лишь при глубинах не менее 15 *м* (49 фут.). Поэтому запереть подходы к Констанце и к устью Дуная можно было только с помощью постановки мин. Для этой цели в распоряжении командования имелась только *UC-15,* находившаяся как раз в длительном ремонте до середины октября. Оставалась только возможность занятия подводными лодками позиций на подходах к Констанце. Операции в восточной части Черного моря необходимо было прекратить ввиду того, что успехи в западной части имели в данный момент большее значение. Такое же мнение высказал и морской генеральный штаб высшему сухопутному командованию.

Для усиления флотилии подводных лодок в Черном море 23 сентября из Полы вышла *UB-46* (кап.-лейт. Бауер). 2 октября лодка встретила в Эгейском море английский пароход *Хэнтсфалл (Huntsfall)* (бывший пароход германо-австралийской линии *Гослар,* вместимостью в 3 442 рег. *т* брутто), вооруженный 12-*см* орудием, с грузом в 6 000 *т* овса, шедший из Марселя в Салоники. *UB-46* потопила пароход торпедой и взяла капитана в плен. 6 октября она прибыла на пост Херзингштанд. 7 октября лодка благополучно вошла в Дарданеллы и вечером встала на якорь в Константинополе.

*U-33* с 30 сентября по 9 октября находилась в операции у Сулинского гирла и у побережья Добруджи (черт. 22). Она безуспешно крейсеровала у Змеиного острова (Фидониси); у побережья были замечены только русские эскадренные миноносцы. Атака в подводном положении являлась невозможной из-за малых глубин. 5 октября 2 германских гидросамолета из Варны опустились на воду близ подводной лодки и сообщили, что видели южнее Констанцы 2 транспорта. При взлете у одного из самолетов сломался поплавок, ввиду чего он вынужден был подать сигнал о бедствии. Приближение двух неприятельских самолетов заставило подводную лодку взять летчиков на борт, а поврежденный самолет уничтожить. За время операции *U-33* обменивалась с неприятельскими дозорными кораблями и эскадренными миноносцами безрезультатным артиллерийским огнем. Однако присутствие подводной лодки неоднократно вынуждало неприятельские эскадренные миноносцы отказываться от обстрела побережья. После захода в Варну *U-33* вернулась 16 октября в Константинополь. Здесь был произведен необходимый ремонт,

и 15 ноября *U-33* вышла через Дарданеллы для возвращения в Средиземное море.

*UB-7* вышла 27 сентября из Варны для операций против Севастополя. Она не вернулась из этого похода. Это была первая гибель подводной лодки, подчиненной Средиземноморской дивизии. Согласно показаниям взятого в плен в июне 1917 г. русского летчика, русский гидросамолет потопил у херсонесского маяка неприятельскую подводную лодку; очевидно это и была пропавшая без вести *UB-7* (см. черт. 24) [1]. На ней погибли командир, 14 чел. команды и флагманский радиотелеграфный офицер флота, временно командированный на подводную лодку в качестве вахтенного начальника.

16 октября из Варны вышла *UB-42* для операций у мыса Мидия, затем для появления ко времени начала наступления сухопутных войск у Тузлы и наконец для операций на коммуникациях мыс Мидия—Севастополь (черт. 23). 19 октября на рассвете подводная лодка увидела транспорт (вместимостью около 3 000 *т*), вооруженный орудием на корме. Лодка, будучи в надводном положении, выпустила 2 торпеды, из которых одна попала в транспорт за грот-мачтой. После попадания пароход погрузился кормой, а нос его поднялся из воды. Желая его потопить, командир решил выпустить в него с близкой дистанции третью торпеду, принятую в Варне. Для зарядки аппарата *UB-42* погрузилась и затем с дистанции 250 *м* (1½ каб.) произвела выстрел. Попадания не было замечено. По ошибке носовой перископ не был вполне убран. Чтобы уклониться от последней торпеды, описывавшей циркуляции, подводной лодке пришлось пройти под пароходом, причем она погнула свой носовой перископ под прямым углом (в расстоянии ½ *м* от верхней его оконечности). Операцию пришлось прервать для замены перископа, что и было выполнено в Варне с 20 по 22 октября, а 23 октября подводная лодка снова вышла в море, на этот раз имея на борту только одну торпеду, так как в Варне запаса торпед не оказалось. Командир вполне сознавал, что при столь скудном вооружении рассчитывать на успех не приходилось; однако готовых к выходу подводных лодок в тот момент не имелось, а появление хотя бы одной лодки могло оказаться полезным. К востоку от Змеиного острова (Фидониси) никаких кораблей не было замечено, и 28 октября *UB-42* вернулась в Варну.

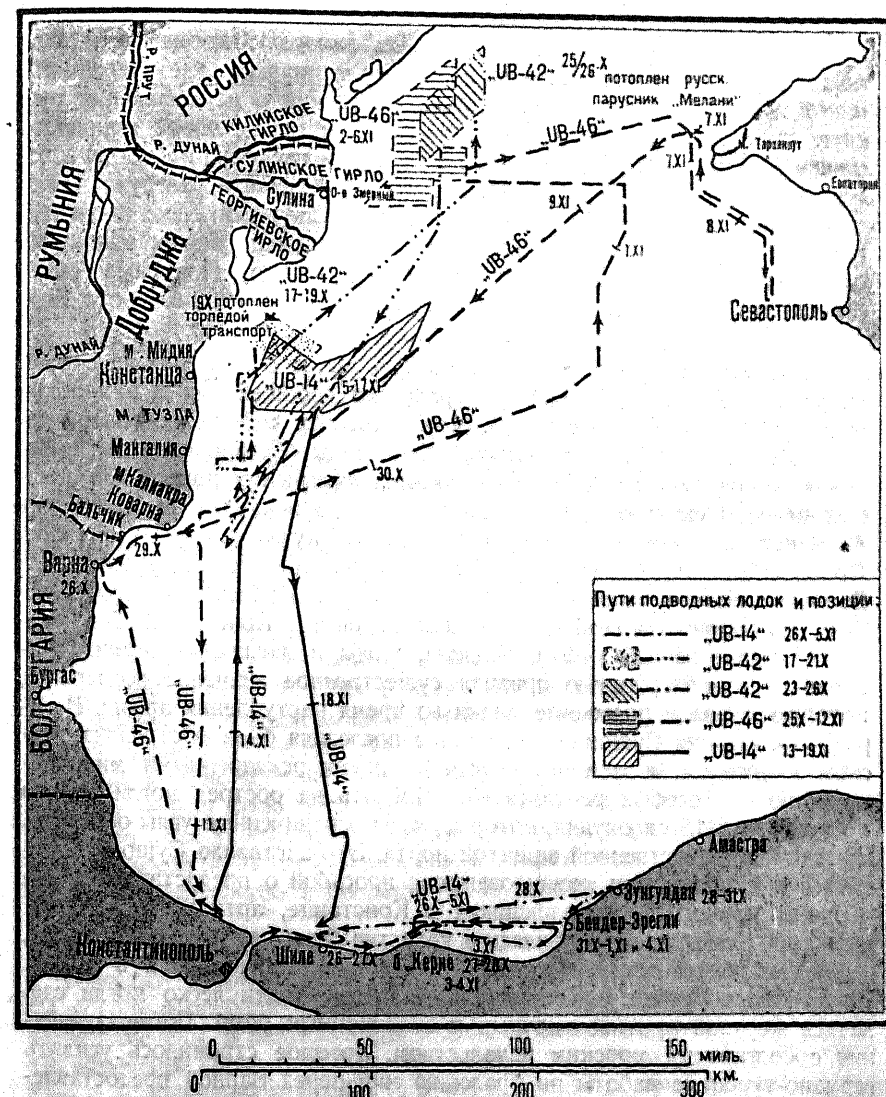
23 октября Констанца перешла в руки среднеевропейских держав. Наличие подводных лодок у румынских берегов и потопление ими нескольких пароходов несомненно способствовало тому, что русские морские силы воздерживались от действительного участия в поддержке сухопутной армии при обороне Констанцы. Высшее военное командование (армии Маккензена) затребовало 29 октября у морского командования назначения капитана над военным портом и германского личного состава. Ввиду этого 28 октября в Варну прибыли на эскадренном миноносце *Ташос* офицер и 10 чел. команды; из Варны они направились в Констанцу.

26 октября в Варну прибыла *UB-46;* из Варны она вышла 29 октября для операций между Севастополем и устьем Дуная (черт. 23). Неодно-

[1] По русским архивным материалам эта версия не подтверждается. Больше вероятия, что лодка погибла на мине.—*Ред.*



кратно она замечала дымы небольших пароходов и эскадренных миноносцев, но из-за большой дистанции атаковать их не могла. В одном случае атаке помешала недостаточная глубина. 7 ноября подводной лодке




Черт. 23. Операции германских подводных лодок на Черном море с середины октября до конца ноября 1916 г

удалось потопить трехмачтовое парусное судно *Мелани* (вместимостью 116 *т* брутто), шедшее с грузом соли из Евпатории в Одессу. Согласно приказу, полученному по радио, *UB-46* 12 ноября вернулась в Босфор.

Представитель морского командования при высшем военном командовании (при группе армий Маккензена) обратился к Сушону с прось-

бой о предоставлении ему эскадренного миноносца для ускорения сообщений между Варной и Констанцей, так как до окончательного урегулирования высшим военным командованием вопроса подчинения захваченных портов было необходимо соблюдать в них интересы флота (ввиду наличия большого количества различных запасов); кроме того предполагалось, что радиостанция эскадренного миноносца будет передавать находящимся в море подводным лодкам сведения о передвижении русских транспортов. В Констанцу был послан эскадренный миноносец типа «Шихау»—*Гайрет*. При входе в Варну он наскочил на скалу, известную болгарам, но не нанесенную на карты. Спешная разгрузка и попытка снятия корабля не привели ни к чему. Сперва он сидел неплотно, но большая зыбь увеличила пробоины, и после заполнения машинных отделений эскадренный миноносец сел полностью. Пришлось снять с него команду и отказаться от его спасения; предварительно с него было снято все ценное и легко снимавшееся имущество.

До данного момента осведомленность Сушона о событиях на румынском театре ограничивалась телеграфными сообщениями и запросами высшего военного командования. Чтобы создать себе полное впечатление об изменившейся после взятия Констанцы обстановке и для выяснения наилучшего способа использования румынских портов для военных целей, Сушон отправился 30 октября на эскадренном миноносце *Муавенет* в сопровождении *Нумуне* в Варну, куда прибыл 31 октября. При личном свидании Сушона с высшим сухопутным командованием в Добриче фельдмаршал Маккензен просил его обеспечить морскими силами оборону богатой добычи, захваченной в Констанце. Там имелись большие запасы нефти, бензина, хлеба и масличных семян. Маккензен с благодарностью признал существенное значение поддержки, которую оказали подводные лодки во время наступления армии. В период пребывания Сушона в Констанце последняя была обстреляна русским крейсером, а немного спустя — двумя эскадренными миноносцами, но без особых результатов. Отвечать на обстрел могли только 2 германских 15-*см* орудия, которые, имея ограниченные углы обстрела, не являлись существенной защитой порта. Это заставило Сушона обратиться к сухопутному командованию с просьбой о предоставлении для обороны ценностей, находившихся в Констанце, артиллерии средних калибров. Констанца не годилась в качестве базы для подводных лодок, и вход и выход последних можно было лучше обеспечить в Варне. Ввиду малых глубин у Констанцы, подводные лодки легко могли сделаться жертвой противолодочных и авиационных бомб. После совещания с болгарским морским начальством, которое стремилось усилить германо-турецкие работы по тралению мин перед Варной предоставлением болгарского личного состава, Сушон 4 ноября вернулся в Константинополь.

С 26 октября по 5 ноября подводная лодка *UB-14* находилась в операции у побережья угольного района. За последнее время здесь появлялись неприятельские подводные лодки, ввиду чего поход *UB-14* был направлен главным образом против них, а также против неприятельских эскадренных миноносцев; лодка не встретила неприятельских кораблей (черт. 23).



В октябре 1916 г. русский черноморский флот понес тяжелую потерю. Подводные лодки постоянно сообщали, что в числе виденных ими кораблей не было дредноута. Через военнопленных в начале ноября стали доходить слухи, что в октябре на линейном корабле *Императрица Мария* в носовых погребах вспыхнул пожар и корабль затонул в севастопольской гавани.

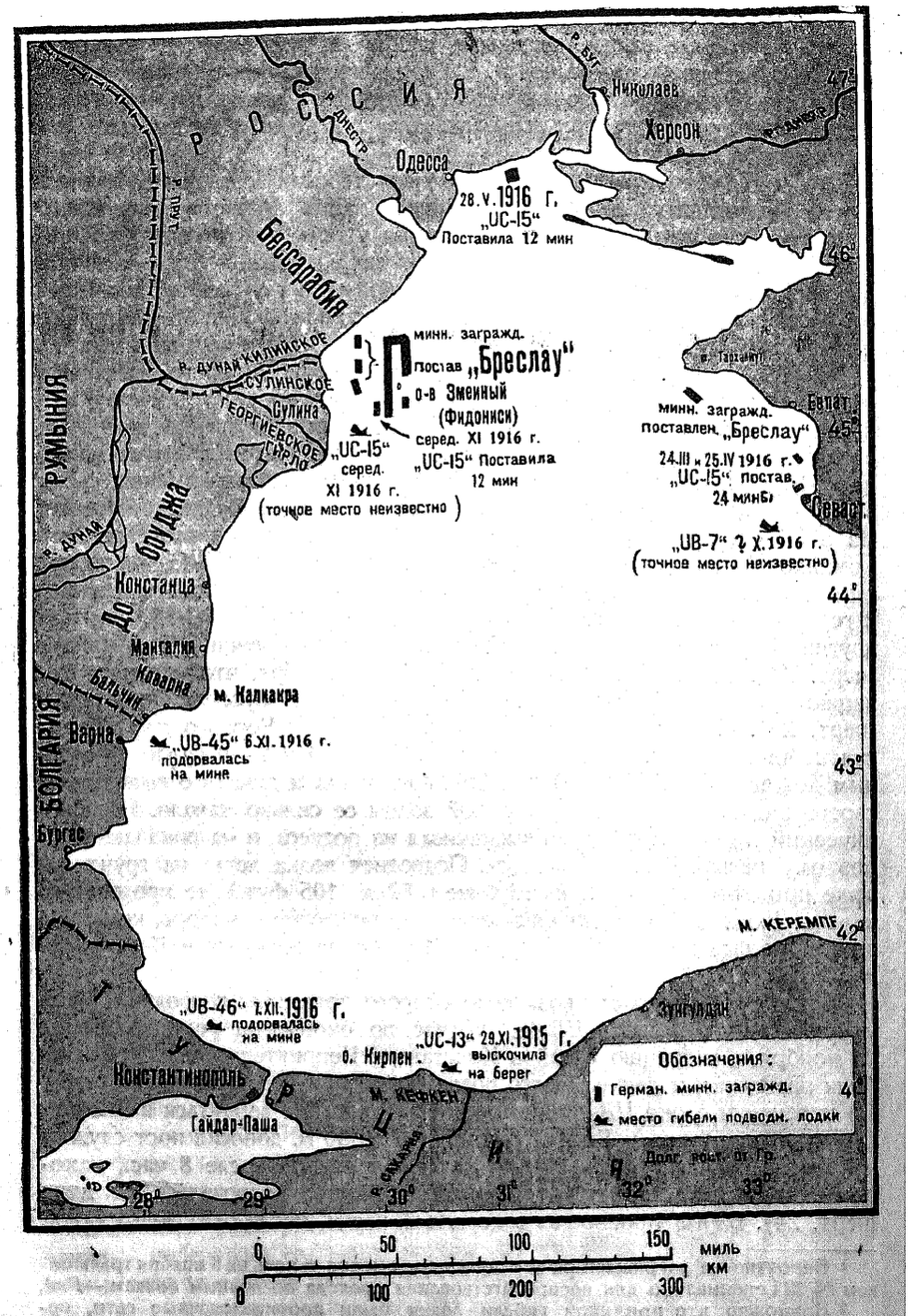
Но и германо-турецкие морские силы терпели серьезные потери. После успешного похода в восточную часть Черного моря *UB-45* 5 ноября была послана в Варну. 6 ноября утром, отправляясь для операций к Севастополю и выходя в море вслед за парой тральщиков, она подорвалась на вновь поставленном на большой глубине заграждении, над которым мелко сидевшие тральщики прошли вполне благополучно, и погибла (черт. 24) [1]. Из всей команды было спасено только 5 чел.

*UC-15* после длительного ремонта, во время которого заменялся фундамент дизель-моторов, вышла 6 ноября для доставки в Варну двенадцати мин. Перед входом командир получил приказание вернуться в Константинополь в связи с постановкою неприятелем заграждения, на котором накануне погибла *UB-45*. 13 ноября подводная лодка снова вышла в море для постановки заграждения в районе Сулинского гирла. Из этой операции она не вернулась. Она пропала без вести со всей командой [2]. Только 1½ года спустя выяснилось, что *UC-15* выполнила свое задание: 4 мая 1918 г. австро-венгерские тральщики вытралили 2 германских мины, которые могла поставить только *UC-15*, так как другие германские корабли не ставили заграждений в том районе (черт. 24). *UB-14* вышла вместе с *UC-15* 13 ноября, чтобы занять позицию перед Констанцей для противодействия русским обстрелам (черт. 23). С 15 по 17 ноября в западной части Черного моря царил сильнейший шторм. Дул *NO*, а затем *SW* силой в 7—9 баллов с сильным дождем и большой волной. *UB-14* не могла и думать о выполнении своего задания. Вследствие большой волны ее сильно качало. Гироскопический компас временами выскакивал из подвеса, и на показания его поэтому нельзя было полагаться. Подводная лодка легла на грунт, но даже при этих условиях, на глубине в 32 *м* (105 фут.), ее продолжало качать. Когда же обнаружились еще и повреждения в моторе, командир вынужден был прервать операцию и 19 ноября вернулся в Константинополь.

Ввиду необходимости возможно скорого появления подводной лодки у румынских берегов, *UB-46* тотчас по окончании ремонта вышла 24 ноября в операцию в район Констанцы. Неприятельские корабли не были замечены, и деятельность подводной лодки не имела результатов. По истечении срока *UB-46* намеревалась 7 декабря вернуться в Босфор. Она уже подходила к Босфору, о чем в 7 ч. 30 м. доносил пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну, как вдруг вскоре после 8 час., находясь в расстоянии около 3 *гм* (1½ каб.) от берега, подорвалась на мине (черт. 24). Взрыв произошел в кормовой части, после чего лодка стала

[1] Вероятно на заграждении, поставленном именно в ночь на 6 ноября тральщиком № 234 специально для воспрепятствования прохода подводным лодкам.—*Ред.*

[2] Возможно, что причиной гибели лодки были противолодочные сети, поставленные здесь около этого времени. 20 ноября здесь было вытралено несколько мин типа, употребляемого подводными заградителями.—*Ред.*




Черт. 24. Постановки мин *UC-15*[1]. Места гибели германских подводных лодок на Черном море.

[1] *UC-15* поставила всего перед Севастополем 31 мины. *Прим. перев.*



медленно погружаться кормою; с берега видно было несколько человек ее команды, плававших в воде; однако вследствие большой волны высланные спасательные средства никого подобрать не смогли. По внешнему виду вытраленных впоследствии мин они были недавно поставлены. Район оказался заграждённым русскими гальваноударными минами, поставленными неравномерно, с углублением в 4 *м* (13 фут.). *UB-46* повидимому подорвалась на внутренней кромке заграждения. Еще 4 декабря груженый пароход прошел благополучно по этому месту. Тральщики 4 и 5 декабря были заняты в 3 милях к *Ost* от места катастрофы. 6 и 7 декабря из-за сильной волны тралить было невозможно. 6 декабря *UB-46* сообщила, что в квадрате 228 ею замечена большая подводная лодка, шедшая курсом *N*. Поэтому естественно появилось предположение, что эта лодка и поставила злополучное заграждение, почти тотчас же достигшее успеха.

Надо было ожидать, что русский флот после взятия Констанцы попытается уничтожить обширные нефтяные цистерны, оставшиеся невредимыми. Насколько был прав командующий флотом в своем требовании расширения артиллерийской обороны этой базы, подтвердил обстрел, произведенный уже 4 ноября [1]. Из 37 нефтяных цистерн загорелось 15. Остальные были спасены с помощью перекрытия клапанов наполнения, которые были повидимому нарочно открыты румынами перед оставлением города, а также использованием специальных предохранительных устройств. Цистерны с бензином, расположенные среди нефтяных цистерн, не взорвались. 21 ноября утром обстрел нефтяных цистерн и элеваторов был повторен двумя русскими эскадренными миноносцами, на этот раз безуспешно. Артиллерийская оборона двумя 15-*см* орудиями являлась неудовлетворительной: средства обороны надлежало во что бы то ни стало усилить и для обеспечения против внезапных атак неприятеля организовать в большом масштабе воздушную разведку. Авиаотряд, базировавшийся на Варну и Констанцу, не справлялся с этой задачей. Быстрый вывоз весьма ценных запасов был невозможен из-за неудовлетворительного железнодорожного сообщения. Оставался морской путь. Однако и на морской путь не приходилось возлагать больших надежд ввиду недостатка тоннажа и вероятного противодействия неприятеля. Вследствие усиленных требований Сушона германский морской генеральный штаб согласился на усиление гидроавиации в Констанце.

Высшее местное сухопутное командование (фельдмаршал Маккензен) запросило через Берлин представителя морского командования в Констанце относительно местонахождения германских подводных лодок в момент последнего обстрела Констанцы неприятелем. Несмотря на личные переговоры Сушона с сухопутным командованием, последнее продолжало не понимать особых свойств подводных лодок и возможностей их использования. Представитель морского командования в Констанце вновь раз'яснил сухопутному командованию все затруднения, возникавшие при использовании подводных лодок, и просил не предъявлять к морскому командованию тех требований, необходимость вы-

[1] Бомбардировка была произведена крейсером *Память Меркурия* и тремя эскадренными миноносцами.—*Ред.*

полнения которых являлась и без того совершенно очевидной для последнего и по мере сил и возможностей им проводилась в жизнь без всяких особых напоминаний. Ввиду этих недоразумений в конце ноября в штаб фельдмаршала Маккензена был командирован морской представитель. 28 ноября из Германии прибыли пополнения личного состава для Констанцы взамен командированного с Средиземноморской дивизии. С 30 ноября морские части (экипажи) Варны и Констанцы подчинялись высшему сухопутному командованию (группы армий Маккензена). Приказы по морской линии от морского генерального штаба или от командования Средиземноморской дивизией передавались теперь этим отделениям через посредство морского представителя при штабе Маккензена.

Ввиду появления в Варне германского дивизиона моторных тральщиков надобность в двух турецких канонерских лодках, временно откомандированных сюда, миновала. В середине декабря они получили приказ выйти в Константинополь, взяв предварительно на буксир несколько парусных судов, пришедших в Варну с грузами из Констанцы. По пути у болгарского побережья, в районе Бургаса, канонерским лодкам надлежало заняться тралением, а по выполнении этого задания — вернуться в Босфор. Начальник отряда донес, что намерен выйти 18 декабря и прибыть в Босфор на следующее утро. Но 18 декабря босфорский дивизион тральщиков между 8 и 9 час. усмотрел близ Кара-Бурну (восточный) 5 русских кораблей, которые затем исчезли; ввиду этого канонерские лодки получили приказание выждать. 19 декабря обстановка оставалась невыясненной, и можно было предполагать, что неприятель на обратном пути в Севастополь пройдет вдоль западного побережья; поэтому канонерские лодки были еще задержаны. Кроме того состояние погоды казалось неустановившимся, и маломореходные канонерские лодки могли буксировать парусные суда только при условии хорошей погоды. 20 декабря в связи с отсутствием известий о передвижении неприятеля канонерские лодки получили приказание выйти в море, сообразуясь с погодой. Начальник отряда предполагал выйти 20 декабря в 14 час. 21 декабря в 8 час. пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну (западный) сообщил, что в 7 ч. 20 м. курсом *NW* прошел крейсер типа *Кагул*. Этим была решена судьба маленьких канонерских лодок. Стремление уберечь их от встречи с противником не увенчалось успехом. В 10 час. от поста Кара-Бурну (западный) пришло известие, что у Чекмеджика крейсер[1] потопил обе моторные канонерские лодки; парусники выбросились на берег и не пострадали. Один человек был убит.

С появлением неприятеля у Босфора очевидно приходилось связывать постановку 21 декабря новых минных заграждений в направлении на *NNO* от маяка на европейской стороне. Очевидно своим появлением русские корабли хотели вызвать выход подводных лодок из Босфора.

[1] В штабе русского командования была перехвачена и расшифрована турецкая радиограмма, в которой говорилось, что обе канонерских лодки подойдут с рассветом к мысу Кара-Бурну. Поэтому находившемуся в море крейсеру *Память Меркурия* было приказано к утру быть у этого мыса. В указанное время канонерские лодки были обнаружены и уничтожены с дистанции 15 каб.—*Ред.*



К концу 1916 г. турецкий флот находился в неблагоприятном положении. Вследствие неприятельской заградительной деятельности большие корабли были вынуждены к бездействию; надо считать счастливым случаем то, что *Гебен* и *Бреслау* как раз в это время производили ремонт и работы по совершенствованию материальной части артиллерии. Недостаток угля обусловил крайнее сокращение движения остальных соединений флота; улучшения такого положения нечего было ожидать, так как за 1916 г. тоннаж заметно сократился. Гибель нескольких подводных лодок в течение последних месяцев имела большое значение для общей обстановки на Черном море: она помешала проведению в жизнь идеи постоянного нахождения подводной лодки у неприятельского берега и совершенно устранила возможность отправки лодок для противодействия длительным операциям русских подводных лодок и эскадренных миноносцев у северного анатолийского побережья.

Прибывший 5 декабря новый подводный заградитель *UC-23* (лейт. Кирхнер), имевший кроме мин еще и 2 торпедных аппарата, внес очень мало улучшения в общую обстановку. У Дарданелл неприятель держался сравнительно спокойно, так что там сухопутное командование не пред'являло к морскому командованию особых требований. Отдаленность театров военных действий, множество просьб о поддержке, которые поступали от учреждений и лиц, не имевших отношения к флоту, создавали у Сушона такой широкий круг деятельности, что часто он не был в состоянии итти навстречу всем потребностям. Непоколебимая уверенность Сушона в успехе, а также его репутация среди подчиненных имели огромный вес, и никто не сомневался в успешном выполнении флотом его задач. Все смотрели бодро на будущее: команды *Гебена* и *Бреслау* с нетерпением ожидали момента, когда после значительного улучшения активных качеств их кораблей последние снова выйдут в свой старый оперативный район — Черное море.

Глава 25

# Операции на Эгейском море и у побережья Малой Азии

**План нового десанта на Галлиполи. Меры противодействия. *UB-42* и *UC-23* в Эгейском море. Бейрут — база подводных лодок. Успешная атака *UB-42* английского крейсера. Минные операции *UC-23*.**

Наступавший 1917 г. застал командующего флотом в Германии, где помимо служебных совещаний с морскими представителями главного командования он докладывал о положении на турецком и балканском театрах военных действий фельдмаршалу Гинденбургу и ген. Людендорфу. Он подчеркивал, что на Балканах и в Западной Азии «время» работает исключительно на неприятеля, что поэтому необходимо как можно скорее довести войну до решающего конца и что давно пора начать беспощадную подводную войну.

В Константинополе на основании неопределенных известий ожидали большого наступления на столицу. Сушон не разделял этого опасения; сухопутное командование также не высказывало тревоги по поводу угроз Дарданеллам. Ген. Лиман-ф.-Сандерс, командующий 5-й турецкой армией, в начале декабря 1916 г. перенес свой штаб из Пандермы в Малой Азии на полуостров Галлиполи, чтобы оттуда удобнее руководить приготовлениями к отражению неприятельского наступления. Войска, стоявшие в районе прежних операций, были немногочисленны. Энвер-паша отклонил просьбу о переброске из Румынии одной или двух турецких дивизий, но зато предоставил для Галлиполи в качестве противодействия угрозам со стороны Саросского залива вновь формировавшуюся дивизию. Морское командование совместно с турецкой 5-й армией выбрало и подготовило позиции для 15-*см* и 8,8-*см* орудий. С крейсера *Гамидие,* считавшегося непригодным для активных действий, были сняты 15,2-*см* орудия для установки на Галлипольском полуострове. На случай большой неприятельской высадки предусматривалось создание морского десантного корпуса. Предполагалось на время работ по улучшению артиллерийского вооружения *Бреслау* использовать на сухопутном фронте всю его команду за исключением небольшого кадра; из нее намечалось сформировать пулеметный отряд и прислугу двух 15-*см* орудий. *Гебен* тоже выставлял пулеметную роту и подготовлял передачу армии четырех 8,8-*см* орудий. Весь корабельный командный состав, предназначенный для использования на берегу, заранее ознакомили с местностью.

Для усиления черноморской береговой обороны и обеспечения движения кораблей между Констанцей и Зунгулдаком было решено передать на берег большое число орудий с кораблей. На мысе Инада намечалась установка четырех 8,8-*см* орудий с линейного корабля *Торгут;* два 10,5-*см* орудия с *Бреслау* (освобождавшиеся вследствие его перевооружения) предназначались для Мидии у западного входа в Босфор и два 8,8-*см* орудия с *Гебена* — для восточного входа у островов Кефкен.

Русские легкие морские силы и в январе 1917 г. продолжали при всяком удобном случае уничтожать или уводить турецкие суда. Тоннаж сокращался все более и более. Угольный вопрос в связи с этим обострялся. Вследствие нераспорядительности турецких учреждений уголь прибывал из Германии неравномерно; кроме того конечно количество его было недостаточно. Большие залежи бурого угля у Сомы (на железнодорожной линии Смирна—Кассаба) поставляли очень незначительное количество топлива, так как большая часть вьючных животных вследствие ящура и плохого питания погибла.

Постройка проектированной подвесной дороги для доставки угля не двигалась вперед из-за недоставки материалов из Германии. Узкоколейная железная дорога между Золотым Рогом и шахтой Беклеме, построенная частным обществом, пострадала от дождя, оползней и действия морских волн; локомотивы в большей своей части были приведены в негодность неумелым обращением и небрежностью обслуживающего их персонала. И здесь выручало морское командование, предоставившее своих специалистов, чтобы снова пустить дело в ход.



Траление мин перед Босфором двигалось очень медленно. При таких условиях нечего было и думать об использовании подводных лодок в Черном море. Но полностью отказаться от активного использования лодок было невозможно. 1 февраля Германия об'явила беспощадную подводную войну, от которой при полном напряжении сил можно было ожидать разрешения войны; при таких условиях нельзя было не высылать подводных лодок в море. Обсуждалась отправка *UB-42* и *UC-23* для действий вне Дарданелл. Командир *UB-42* был послан в Смирну для выяснения возможностей входа в залив и для принятия подготовительных мер. Для наблюдения за движением неприятельских кораблей у Митилены в некоторых береговых пунктах были организованы наблюдательные посты. 4 февраля *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) вышла из Дарданелл и без затруднений достигла назначенного района. С 5 по 18 февраля она держалась главным образом между островами Скиросом, Митиленой и Хиосом. Было усмотрено несколько грузовых пароходов и много госпитальных судов. Попытки атак оказались безуспешными большею частью из-за малой скорости *UB-42*. Когда присутствие подводной лодки стало известным, транспорты проходили опасный район только по ночам. Плохая погода крайне затрудняла операции; ветер временами достигал 8 баллов при соответствующем состоянии моря. В северной части Эгейского моря пришлось итти в течение суток почти непрерывно в подводном положении ввиду близости неприятельских операционных баз и из опасения воздушной разведки. За 15 дней подводная лодка находилась под водой 184 час., т. е. половину всего времени, поэтому операция была очень утомительной. 22 февраля *UB-42* вернулась в Золотой Рог.

*UC-23* (лейт. Кирхнер) в свою первую операцию в Эгейском море тоже не имела успеха. 20 февраля она вышла незаметно для неприятеля, но уже 23 февраля была вынуждена вернуться вследствие обнаружения течи (одна из заклепок пропускала). 20 февраля ей удалось поставить в Мудросской бухте заграждение из шести мин. Авария повела за собой трехмесячный ремонт в Константинополе.

Полковник Кресс, начальник оперативного отдела турецкой 6-й армии, донес в середине февраля 1917 г. морскому командованию о положении на палестинском фронте. Он ожидал, что неприятель в середине марта начнет наступать большими силами через Хан-Юнис (на побережьи Средиземного моря, южнее Газы) в направлении на Бир-Себу и Газу. Турки занимали прочную позицию южнее Газы и намеревались встретить натиск у Газы. Можно было предвидеть, что англичане будут доставлять некоторую часть снабжения для армии из Порт-Саида в Хан-Юнис морем, и Кресс видел здесь большие возможности для операций подводных лодок как в смысле атак кораблей, обеспечивающих подвоз, так и в смысле облегчения положения турецких позиций. Об этом был поставлен в известность берлинский морской генеральный штаб.

Для пополнения запасов топлива на подводных лодках Средиземноморской дивизии и флотилии подводных лодок Полы, действовавших в восточной части Средиземного моря, Сушон наладил отправку жидкого топлива в Бейрут, где имелся специальный морской офицер для обслуживания подводных лодок. Оживленная деятельность англичан на

фронте Суэцкого канала настоятельно требовала выступления подводных лодок со стороны моря. 16 марта Джемаль-паша был запрошен по вопросу о возможностях подходов к Бейруту, на что последовал ответ, что подходы свободны от мин. Джемаль-паша предлагал широкую поддержку деятельности подводных лодок. Ввиду этого, а также в надежде, что жидкое топливо своевременно достигло своего назначения, *UB-42* 28 марта вышла в море для операций у южного анатолийского побережья, у острова Кипра и у берегов Сирии (черт. 25). В тот же день пришло известие об ожидаемом наступлении англичан на турецкие позиции. После двухдневного боя у Газы англичане были отбиты с потерями. *UB-42,* направляясь на юг, 1 апреля потопила греческую шхуну (вместимостью 150 *т*). 7 апреля без затруднений подводная лодка вошла в Бейрут, пополнила там запасы топлива и провианта и осталась в порту до следующего вечера, чтобы дать отдых личному составу. Здесь командир получил последние известия с фронта, а также сведения относительно деятельности неприятельских самолетов. 10 апреля *UB-42* подошла к Газе, но не могла атаковать транспорты, так как они стояли на малых глубинах вплотную к берегу, причем казалось, что со стороны моря они защищены заграждениями. Командир, имея достаточный запас топлива, решил пройти к Порт-Саиду и Александрии. Здесь он видел несколько пароходов, но не мог их атаковать вследствие малой скорости лодки. 14 апреля ранним утром, около 4 час., при лунном свете, в 45 милях на *NW* от Александрии показался английский крейсер типа *Фоксглов (Foxsgove).* В 4 час. *UB-42,* находясь в надводном положении, выпустила с дистанции 3 *гм* (1½ каб.) 2 торпеды, а затем погрузилась для зарядки аппаратов. Оба выстрела оказались попаданиями: кормовая часть крейсера (около $^1/_5$ его длины) была оторвана, от грот-мачты осталась только половина, все верхние части такелажа были сброшены вниз.

Обходя вокруг корабля, командир *UB-42* мог с кормы заглянуть внутрь последнего и заметил, что водонепроницаемая переборка держится. Шлюпки крейсера были спущены, прислуга стояла у орудий. Корабль повидимому не намеревался тонуть, а так как близость порта создавала возможность буксировки крейсера для ремонта, то командир произвел третий выстрел торпедою, которая однако описала дугу и прошла перед носом крейсера; в 5 ч. 45 м. была выпущена четвертая торпеда, тоже не имевшая успеха. Крейсер сильно обстреливал подводную лодку, и ей пришлось отходить при совершенно спокойном море. Она еще успела заметить, что к пострадавшему кораблю подошли крейсер того же типа и дозорные корабли. Не имея больше торпед, командир решил предпринять обратный путь через Бейрут. 16 апреля *UB-42* артиллерийским огнем потопила египетский парусник (вместимостью 86 *т*). Затем 17 апреля в 15 ч. 30 м. подводная лодка вошла в Бейрут для пополнения запасов топлива и обмена сведениями. 19 апреля она повернула в обратный путь, 23 апреля потопила итальянский парусник и вследствие течи в жилой палубе вынуждена была зайти в Сигаджик (южнее Смирны). Пробоину временно заделали, и *UB-42* без дальнейших приключений прибыла 30 апреля в Золотой Рог. Подводные лодки из Полы тоже неоднократно заходили в Бейрут; так 29 марта там появилась *U-63,* 20 апреля для пополнения запасов и небольшого ремонта зашла *UC-74.* У Газы эта лодка сделала неудачный выстрел по французскому линейному кораблю *Бреннюс (Brennus).* Деятельность подводных лодок в этом районе была повидимому причиной того, что в последних сражениях у Газы 18—19 апреля неприятельские корабли принимали мало участия. Полковник Кресс снова имел возможность донести о выигранном сражении.

Черт. 25. Операции германских подводных лодок у побережья Сирии и Египта в апреле 1917 г.

Во второй половине мая *UC-23* была снова в готовности. Она была использована для операций против неприятельских баз Мудроса и Салоник, чтобы постановкой мин помешать судоходству. 25 мая *UC-23* поставила 2 банки из шести и трех мин у Мудроса, а на следующий день — 3 банки по 3 мины в Салоникском заливе. Ее деятельность

осталась незамеченной. Вторую операцию *UC-23* выполнила в Эгейском море с 2 по 21 июня, во время которой снова ставила мины перед Салониками и потом вела крейсерские операции. Несмотря на усиленные дозоры эскадренных миноносцев 6 июня она поставила заграждение в Салоникском заливе и наблюдала там оживленное движение судов в обоих направлениях. Оберегая секретность поставленного заграждения, командир решил не использовать представлявшихся удачных возможностей для атаки. 7 июня *UC-23* выпустил торпеду в французский эскадренный миноносец, но последний избежал попадания. После четырехдневного пребывания в Салоникском заливе, в течение которого лодка подолгу находилась в подводном положении, она направилась в Эгейское море и заняла позицию на торговых путях. В полночь 14 июня во время нахождения в надводном положении *UC-23* выстрелом из кормового торпедного аппарата потопила большой пароход (вместимостью 4 500 *т*), шедший без огней совместно с несколькими другими судами. При выходе лодки на позицию для атаки второго парохода последний повернул полным ходом с намерением протаранить *UC-23* и открыл огонь из двух орудий. Только благодаря решительному и очень ловкому маневру командира и быстрому погружению удалось избежать опасности.

Во время крейсерования в стесненном районе среди многочисленных островов Эгейского моря *UC-23* потопила 6 греческих парусников, а 18 июня задержала большой греческий пароход *Ксифис (Xiphis)* (вместимостью 1 200 *т*); команда парохода и пассажиры не умещались в корабельных шлюпках; в связи с этим командир подводной лодки взял на борт 15 чел.; их пришлось разместить во внутренних помещениях лодки ввиду обнаружения приближавшихся дымов и необходимости быть готовым к погружению. Однако вскоре удалось задержать парусник и передать на последний мешавших пассажиров. Пароход был потоплен подрывным патроном. В общей сложности *UC-23* уничтожила 6 252 *т* торгового тоннажа.

При возвращении 21 июня *UC-23* встретилась с *UB-42* и смогла обменяться сведениями о замеченном движении. 24 июня в 9 час. показался большой вооруженный грузовой пароход под конвоем двух французских эскадренных миноносцев. *UB-42* с дистанции 6 *гм* (3¼ каб.) выпустила в него торпеду, которая и потопила его. Это был большой английский пароход *Систриан (Cestrian)* (вместимостью 8 900 рег. *т* брутто). При погружении на глубину 45 *м* (148 фут.) на подводной лодке обнаружили течь в кормовой балластной цистерне, что препятствовало погружению на большую глубину. Командир вынужден был повернуть в Константинополь.

---

Глава 26

# Операция *Бреслау* против Змеиного острова (Фидониси). Английская воздушная атака Константинополя. Новый командующий флотом

**Начало русской революции. Русские стараются помешать доставке угля. Турецкие залежи бурого угля. Русские эскадренные миноносцы перед Босфором. *UB-14* высаживает агентов. План минной операции у дунайских гирл. *Бреслау* с этой целью выходит в море. Операция против Змеиного острова (Фидониси). Преследование линейным кораблем *Екатерина II*. Английская воздушная атака Константинополя и Стении. *Ядигар* получает попадание и гибнет. Различные сведения о русском черноморском флоте. В.-адм. Сушон возвращается в Германию.**

Русская революция, вспыхнувшая в феврале 1917 г., несмотря на ее влияние на личный состав не отразилась на боевой деятельности черноморского флота. Почти ежедневно русские эскадренные миноносцы и подводные лодки появлялись у анатолийского побережья и топили каждое судно, попадавшееся им под руки. Перед Босфором постоянно оказывались новые мины, и ни одного дня нельзя было пропустить без траления. 26 марта днем в пасмурную погоду с авиатранспортов, сопровождавшихся двумя эскадренными миноносцами, поднялись 3 самолета и сбросили бомбы на Босфор. Им навстречу были высланы германские самолеты. После полудня русские силы, не достигнув успеха, скрылись из виду.

3 апреля из Констанцы прибыло 6 моторных тральщиков, которые командующий флотом передал коменданту Босфора, не желая вносить изменений в организацию трального дела. Тральщики на походе из Констанцы конвоировались германскими гидросамолетами. 4 апреля перед Босфором появились 2 группы неприятельских кораблей: первая из них состояла из трех авиатранспортов[1], двух крейсеров, пяти или шести эскадренных миноносцев, а вторая — из одного авиатранспорта и пяти эскадренных миноносцев; неприятельские корабли подверглись многократным атакам случайно находившихся в Босфоре гидросамолетов совместно с босфорскими самолетами (в общей сложности 7 самолетов), вследствие чего неприятельская операция не удалась. В тот же день германские самолеты произвели серийное бомбометание по русской подводной лодке, в результате которого на поверхности воды показались воздушные пузыри и масляные пятна[2].

С особой настойчивостью русские проводили свои мероприятия по борьбе с подвозом угля. Ими были поставлены минные заграждения у Зунгулдака. После многократных попыток удалось построить трал для буксировки одним пароходом (ширина протраленной полосы 30 *м*, глубина 8 *м* — 26¼ фут.). С большими трудностями и упорством уда-

---

[1] К этому времени число авиатранспортов пополнилось третьим—приспособленным быстроходным румынским пароходом *Румыния* (6 самолетов).—*Ред.*

[2] Лодка повреждений не получила.—*Ред.*

лось добиться создания свободного от мин прохода и поддерживать его в таком состоянии.

Отсутствие угольных транспортов заставило германское командование наладить подвоз угля на магонах. Большинство из них было снабжено моторами и даже вооружено одним орудием. Для обеспечения и контроля морских коммуникаций были организованы береговые наблюдательные посты, а турецкая 1-я армия установила орудия в отдельных пунктах побережья. На Кефкене была установлена радиостанция. Вся эта организация, созданная морским командованием, постепенно развертывалась, оставаясь в связи с турецкими армейскими и морскими учреждениями, и имела крупные достижения. Данные за май месяц показывают, насколько незначительно было снабжение углем из Гераклейского бассейна. Всего было доставлено 5 922 *т* угля; в июне доставка возросла до 13 000 *т*, в июле — 12 000 *т*, что являлось некоторым доказательством успеха мелкого судоходства, имевшего возможность использовать в качестве укрытия каждую бухточку открытого побережья.

В начале июня командующий флотом при осмотре разработок бурого угля установил их огромное значение. Шахта Барбарос на Мраморном море, несмотря на очень тяжелые условия (вследствие проникновения воды и земляных оползней), вырабатывала ежедневную норму в 134 *т*; с января 1917 г. она увеличила свою добычу на 60%; руководил работами инженер-механик германского флота, имевший в своем распоряжении 4 унтерофицера и 8 матросов. В общем из этой шахты было добыто 29 000 *т* вполне годного бурого угля; число турецких рабочих достигало 650 чел. Уголь этот употреблялся для грузовых пароходов, учебных кораблей и порта. Морское министерство очень мало поддерживало эти работы, и главному инженеру приходилось самому добывать всякое оборудование. Небольшая шахта Шефкетие на Мраморном море поставляла ежедневно 25 *т*, а общее количество добытого угля достигало 12 000 *т*. Этот уголь потреблялся дарданельской крепостью, часть его шла в Галлиполи для нужд 5-й армии. Шахта Аясма на Черном море, разрабатывавшаяся при поддержке флота, поставляла уголь турецкому управлению вооружений. Там добывалось ежедневно около 300 *т* доброкачественного бурого угля. Шахта Беклеме поставляла ежедневно 500 *т* угля. Вышеуказанной добычи угля едва хватило на береговые установки и на поддержание паров в котлах военных кораблей при якорном режиме.

26 мая около полуночи босфорский маяк на азиатском берегу услышал шум моторов и два взрыва. В свете прожекторов ничего не было видно. Оказалось, что это — русские; в расстоянии 3 *км* (1½ каб.) от входа два их моторных заградителя подорвались на минах и погибли [1]. Впоследствии было найдено 4 трупа и обломки. На рассвете удалось рассмотреть обеспечивавшие операцию русские силы: 1 линейный корабль, 1 крейсер, 1 эскадренный миноносец и 1 миноносец; германский самолет сбросил по ним бомбы. В тот же день было

[1] Первая постановка с моторных баркасов в ночь на 25 мая была выполнена благополучно под непосредственным прикрытием крейсера *Память Меркурия* и двух миноносцев.—*Ред.*



обнаружено новое минное заграждение из 72 мин, поставленное вплотную ко входу в Босфор; к тралению этого заграждения тотчас же было приступлено. В конце мая русские обстреляли Синоп и Самсун, причем пострадали многие строения, а также были уничтожены мелкие суда. В нескольких случаях русские самолеты, доставленные на кораблях, сбрасывали бомбы.

*UB-14* по окончании ремонта была отправлена 30 мая к кавказскому побережью. Задача ее состояла в высадке трех грузинских агентов и в показе флага у наиболее подверженных русским набегам турецких прибрежных пунктов. Доставка трех агентов была тяжелой нагрузкой для маленькой подводной лодки. При длительном пребывании в подводном положении воздух так портился, что стоило трудов выбирать подводный лот.

Высадка была произведена темной ночью и сошла благополучно. У кавказского побережья *UB-14* потопила подрывным патроном большой русский парусник (вместимостью 145 *т*) с грузом соли. Дальнейшее плавание прошло без событий. 14 июня *UB-14* вошла в Босфор.

Во время ремонта и перевооружения крейсера *Бреслау Гебен* находился в полной готовности к выходу в море; кессоны, построенные для проверки линии валов, по этой причине не были сразу же по их готовности прикреплены к корпусу линейного крейсера. Только по вступлении в строй *Бреслау* установили кессоны и приступили к устранению слабины в подшипниках внутренних валов (3 июня). Теперь можно было удовлетворить просьбу германской авиабазы Ксанти в Болгарии относительно присылки личного состава для ее развертывания. До сих пор в этом деле помогала болгарская армия, но эта помощь прекратилась с момента переброски всех войск, за исключением незначительной по численности пограничной охраны, на македонский фронт. На ограниченный промежуток времени с *Гебена* откомандировали в Ксанти одного унтерофицера и 38 матросов.

Артиллерийские и торпедные стрельбы быстро подняли боевую подготовку *Бреслау* на высокий уровень. Несмотря на минную опасность и недостаток угля Сушон настаивал на деятельности *Бреслау* в районе устья Дуная и Севастополя, чтобы не уступить неприятелю этого важного района. От операций в восточной части Черного моря приходилось отказаться вследствие незначительности запасов угля. 19 июня в новолуние были замечены заградительная операция у устья Дуная и уничтожение радиостанции на Змеином острове (Фидониси). На случай преследования неприятеля и невозможности итти к Босфору оперативный приказ предусматривал заход *Бреслау* в Констанцу или Варну. Морское командование озаботилось организацией воздушной разведки из всех авиабаз, начиная от Зунгулдака и до Констанцы.

23 июня в 18 ч. 45 м. *Бреслау* вышел в море, имея 80 мин на борту. Направление протраленного и свободного от мин фарватера отмечалось створом прожекторов [1], что оказалось практически удобным

[1] В подлиннике сказано „Scheinwerferleitlinie", из чего не вполне ясно—подразумевается ли здесь луч прожектора или створ двух прожекторов.—*Прим. перев.*

способом. Из неприятельских радиопереговоров нельзя было извлечь ничего особенного, и повидимому в восточном районе Черного моря неприятельских морских сил не имелось. 24 июня в 13 ч. 45 м., когда *Бреслау* находился в квадрате 325, со стороны Констанцы показались 2 германских самолета; один из летчиков-наблюдателей был доставлен на катере на крейсер для передачи данных воздушной разведки в районе устья Дуная и острова Фидониси. По получении информации *Бреслау* направился для постановки мин с таким расчетом, чтобы подойти в исходное положение к 22 час. Поэтому и самый подход происходил уже в темноте, а начало постановки мин — незадолго до захода луны.

Черт. 26. Постановка мин *Бреслау* 24—25 июня 1917 г.

С 22 час. до 1 ч. 50 м. при тихой погоде с плохой видимостью *Бреслау* поставил 70 мин, заградив район от квадрата 412 до квадрата 418. заграждение ставилось в виде небольших минных банок, которыми заграждался район от Сулинского гирла до Очаковского рукава Килийского гирла (черт. 26 и 24). Ввиду ограниченного числа мин банки эти находились на большом расстоянии друг от друга. Этот недостаток отчасти компенсировался сокращением интервалов между группами в местах наибольшего судоходства и частичной постановкой двойных линий мин.



Командир *Бреслау* решил высадить десант на острове Фидониси для захвата шифров, сигнальных кодов и пленных, от которых можно было бы получить различные сведения. На корабле из ручного оружия имелось всего 20 револьверов, поэтому пришлось послать на берег лишь небольшой отряд. Предполагалось в темноте послать к берегу катер и без стрельбы завладеть строениями, находившимися на острове. Однако в 3 часа, когда катер был спущен и уже начало светать, радиостанция стала вызывать какую-то другую радиостанцию (позывные «*REP*»). Из сведений, полученных впоследствии от пленных, выяснилось, что вызывалась русская подводная лодка *Нерпа,* находившаяся на пути в Босфор и заходившая 23 июня на остров. Командир решил прежде всего уничтожить возможность дальнейшей тревоги. Помеха с помощью своей радиостанции выдала бы последнюю и позволила бы определить ее пеленг. Перерыв радиосвязи мог еще оставить у противника сомнение в его причинах. Командир приказал поэтому немедленно уничтожить радиостанцию и маяк обстрелом. Приказание было выполнено в течение 10 минут — с 3 ч. 5 м. до 3 ч. 15 м., после чего десант высадился и в несколько минут завладел строениями вокруг маяка. Почти вся команда радиостанции бежала, и только 11 чел. удалось взять в плен; кроме того было захвачено 5 ружей и пулемет; два 7,7-*см* полевых орудия после снятия затворов были приведены в негодность подрывными патронами. Огнем корабельной артиллерии радиостанция была настолько разрушена, что ни аппаратов, ни бумаг захватить не удалось. В 4 ч. 55 м. десант уже возвратился на корабль. *Бреслау* в заключение поставил оставшиеся десять мин двумя банками в квадрате 414. В связи с тем, что высадка десанта заняла часть времени, назначенного для следования к Севастополю, а попытки русских радиостанций вступить в связь с островом Фидониси показывали, что внимание неприятеля привлечено, командир решил итти назад. Он должен был считаться еще и с тем, что часть эскадренных миноносцев в Севастополе постоянно была наготове к выходу. Что неприятель встревожен, выяснилось уже в 12 ч. 15 м., когда в квадрате 318 по пеленгу 240° показались дымы неприятельских эскадренных миноносцев. В 13 ч. 25 м. противник с дистанции 195 *гм* (107 каб.) открыл огонь и сделал несколько выстрелов, которые легли недолетами. Из-за значительной дистанции *Бреслау* не отвечал. В 13 ч. 35 м. *Бреслау* заметил по пеленгу 240° сильный дым; вскоре выяснилось, что это — дым дредноута *Екатерина II*. Эскадренный миноносец, обнаруженный ранее других, шел в кильватер за *Бреслау*, линейный корабль *Екатерина* постепенно отошел на левый траверз. Неподалеку от него показались еще небольшие дымы. В 14 ч. 13 м. линейный корабль открыл огонь с дистанции больше, чем 250 *гм* (136 каб.); недолеты достигали 6—4 *гм* (3¼—2¼ каб.), но залпы ложились в одну точку. Скорость хода неприятеля достигала 24 узлов; *Бреслау* постепенно доводил свою до 25 узлов и надеялся при помощи постепенного уклонения вправо выйти из района обстрела. Однако нельзя было уклоняться слишком вправо, чтобы не оказаться оттесненным от главного входа в Босфор. Командование уведомило *Бреслау*, что главный и западный входы в Босфор свободны от мин и что навстречу ему выходит *UC-23*.

Согласно показаниям пленных русская подводная лодка *Нерпа,* позывные которой передавались радиостанцией острова Фидониси, 2 дня тому назад покинула остров и, имея 13 мин и 6 торпед, направилась к Босфору. Приходилось поэтому считаться с наличием новых минных заграждений и присутствием неприятельской подводной лодки.

С 14 ч. 16 м. *Бреслау* выпускал дымовые завесы, чтобы мешать наблюдению с шедшего за ним эскадренного миноносца, а также чтобы затруднять пристрелку линейного корабля. Радиостанция развивала энергичную радиопомеху. Залпы линейного корабля продолжали оставаться недолетными. В 14 ч. 30 м. приблизившийся эскадренный миноносец тоже открыл огонь, так же на недолетах. *Бреслау* отвечал на предельных углах возвышения с дистанции 158 *гм* (86 каб.) бронебойными снарядами, с тем чтобы, закрывшись всплесками своих снарядов, мешать стрельбе противника. С 14 ч. 35 м. до 14 ч. 40 м. было сделано 12 залпов и достигнуто 2 попадания в корму эскадренного миноносца. Последний отвернул на 4—6 румбов, так что дистанция до него увеличилась. Снаряды противника поднимали небольшие водяные столбы и не взрывались при ударе о воду, в то время как всплески *Бреслау* высоко вздымались кверху и были видны хорошо. *Бреслау* длительное время шел 25-узловым ходом, временами давая 26,5 узлов, поэтому расстояние до линейного корабля увеличивалось. Тем не менее неприятель продолжал преследование, вероятно в надежде, что в случае порчи механизмов на *Бреслау* последний явится легкою добычею. В то время как дистанция до линейного корабля возрастала, медленно сблизился еще один эскадренный миноносец. Командир, желая дать отдых машинной команде, временно уменьшил ход до 18 узлов. При этом он рассчитывал, что подошедший эскадренный миноносец попадет в район обстрела его 15-*см* орудий. В 16 ч. 19 м. последний приблизился на дистанцию около 170 *гм* (93 каб.), и *Бреслау* сделал 3 залпа на предельных углах возвышения. Противник тотчас же отвернул на 8 румбов. Линейный корабль *Екатерина* пошел теперь на сближение с *Бреслау*. Дистанция уменьшалась еще вследствие изменения курса последнего, направлявшегося на главный фарватер. Командование выслало эскадренный миноносец *Басра* для встречи *Бреслау*. В 16 ч. 34 м. *Басра* показался и получил приказание итти в голове. Несколько минут спустя *UC-23* обменялась опознательными с *Бреслау*. Направляясь ко входу в Босфор, *Бреслау* был вынужден сильно уклониться на *Ost;* при этом линейный корабль и эскадренный миноносец заметно приближались. С 16 ч. 58 м. до 17 ч. 15 м. последний обстреливал *Бреслау* и эскадренный миноносец *Басра,* присоединившийся тем временем к *Бреслау*. Всплески ложились по обеим сторонам крейсера в расстоянии 1—3 *гм* (½—1½ каб.). С 17 ч. 1 м. к обстрелу присоединился и линейный корабль *Екатерина* с дистанции более 250 *гм* (136 каб.). *Басра* оказался только помехой для маневрирования *Бреслау,* что могло иметь очень плачевные последствия: он мог итти только 18-узловым ходом. *Бреслау* был вынужден итти с такой же скоростью, прикрывая *Басра*. *Бреслау* выпустил дымовую завесу, так что *Басра* смог укрыться с борта, противоположного ведшему бой. С 17 час. по 17 ч. 15 м. *Бреслау* отвечал на огонь эскадренного миноносца, который приблизился на 140 *гм* (76 каб.). Но вследствие уклонения неприятеля маневрированием попаданий достигнуть не удалось. В 17 ч. 15 м. неприятель прекратил огонь, и *Бреслау* спокойно вошел в Босфор, следуя по створу прожекторов.



*UC-23* не удалось атаковать неприятеля: она вышла только после того, как выяснилось, какой фарватер использует *Бреслау;* опасаясь неприятельских подводных лодок, она не могла ждать в надводном положении у Босфора извещений по радио.

Непосредственным результатом операции явилась гибель русского эскадренного миноносца *Лейтенант Зацаренный* в 650 *т* водоизмещения, который согласно русским официальным известиям от 7 июля подорвался на мине, поставленной *Бреслау* [1]. Хотя это и не был вполне современный корабль, все же на нем имелись одно 12-*см* и пять 7,5-*см* орудий, и его превосходство над турецкими эскадренными миноносцами было значительно.

Вероятно вне связи с операцией *Бреслау* находилось появление 26 июня крупных русских сил в 40 милях к *N* от Босфора. Они состояли из 1 дредноута, 4 эскадренных миноносцев, 5 кораблей специального назначения (из них 3 авиатранспорта). Босфорские самолеты произвели атаку на противника, но попаданий не было замечено. Отряд исчез в направлении на *NNO*. Сильный ветер помешал неприятелю использовать самолеты и моторные минные барказы.

До сих пор Константинополь и военные сооружения в его окрестностях, как-то: военные заводы, арсенал, верфь в Стении и военные корабли, не страдали от неприятельских воздушных атак. При небольшом расстоянии от английской базы до станции (Имброс — Константинополь—150 миль) успешные воздушные атаки вызвали бы во время дарданельских сражений большие волнения среди населения и могли иметь огромное влияние на правительство, сильно зависевшее от настроений столицы. К тому же в Константинополе и окрестностях тогда еще не имелось противовоздушной обороны. Весной 1916 г. впервые летчики пытались приблизиться к Золотому Рогу, но до серьезных атак не доходило. В ночь с 9 на 10 июля 1917 г. была произведена первая серьезная воздушная атака, которая сопровождалась заметным успехом для неприятеля. В светлую лунную летнюю ночь английские летчики перелетели через Дарданеллы, были там опознаны, и 5-я армия донесла об их появлении 1-й армии, в районе которой находился Константинополь. Здесь дальнейшая передача крайне важного тревожного известия задержалась, и поэтому самолеты беспрепятственно смогли достигнуть столицы. Только когда были сброшены первые бомбы у военных заводов Макрикой и Сан-Стефано — правда безрезультатно, — началась воздушная тревога. Две бомбы упали близ Сераскериата (военного министерства), находившегося в центре старого Стамбула, и причинили там незначительные повреждения, одна бомба упала в Золотой Рог у базы подводных лодок. В бухте Стения стоял *Гебен* и рядом — борт о борт друг к другу — эскадренные миноносцы. *Бреслау* вместе с блокшивом, на котором жил личный со-

[1] *Лейтенант Зацаренный* погиб в 2,5 милях на *SO* от маяка Фидониси. Погибло 37 чел. Миноносец без команду и оборудование для восстановления наблюдательного поста на острове Фидониси.—*Ред.*

став с эскадренных миноносцев, стояли в наружном бассейне бухты. Биплан, не опознанный в качестве неприятельского вследствие неполучения донесения о воздушном налете, перелетел бухту с *N* на *S* и затем, направляясь с *W*, с высоты 150 *м* сбросил 2 бомбы вне бухты; третья бомба, повидимому предназначенная *Гебену*, упав слишком рано, попала в носовую часть эскадренного миноносца *Ядигар;* поднялся столб пламени, и *Ядигар* получил пробоину. С пожаром было трудно бороться ввиду того, что все эскадренные миноносцы из-за недостатка угля не поддерживали паров, а *Гебен* имел только небольшое давление в своей противопожарной системе, питаемой вспомогательным пароходом. Постепенно носовая часть *Ядигара* наполнилась водой, а когда сдала переборка носовой кочегарки, эскадренный миноносец несмотря на 1½-часовые тщетные попытки спасти его затонул. Стоявшему рядом эскадренному миноносцу *Нумуне* осколками была изрешечена вся наружная обшивка носовой части, но течь удалось остановить и требовались только небольшие исправления. На *Ядигаре* имелись тяжелые потери: было убито 29 чел. турецкого личного состава, 11 чел. тяжело и 6 — легко ранены. В каких-нибудь 50 *м* находился на *Гебене* командующий флотом. Попадание бомбы в носовую часть *Гебена* вызвало бы тяжелые потери в личном составе в носовых помещениях. Сообщения английского адмиралтейства указывали, что по мнению противника бомбы попали в *Гебен.* В итоге воздушного налета пришлось рассредоточить корабли в бухте Стения, а эскадренные миноносцы поставить на бочки в Босфоре. Вследствие невозможности обойтись без верфи, которая давала электрический ток и пар, *Гебену* и *Бреслау* пришлось остаться в бухте Стения; на окружающих высотах были установлены противоаэропланные орудия, а вся сеть службы наблюдения и связи была расширена. При получении в лунные ночи сведений из Галлиполи или с наблюдательных постов побережья о появлении самолетов противника вся противовоздушная оборона приходила в действие, и неожиданностей нечего было опасаться.

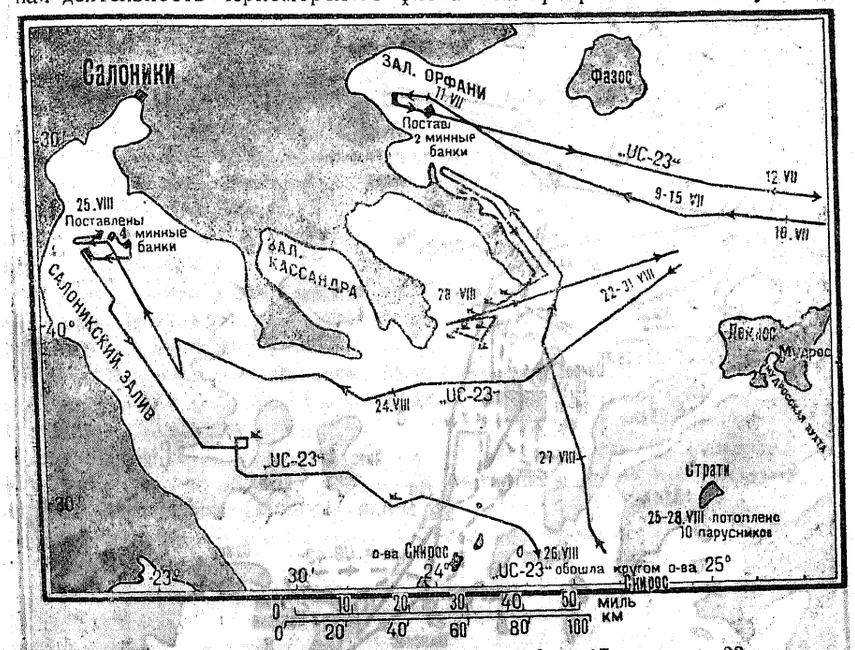
С 9 по 15 июля *UC-23* выходила для короткой операции в залив Орфани в Эгейском море (черт. 27). Здесь она поставила 2 минные банки по 9 мин в каждой. Дальнейшее выполнение оперативного приказа — крейсеровать на подходах к Салоникам, к *W* от Мудроса — пришлось приостановить ввиду того, что с первого дня похода правый дизель-мотор вышел из строя. Даже постановка мин производилась под одним мотором. С 22 по 31 августа *UC-23* предприняла операцию в Салоникском заливе, а 25 августа там ею было поставлено 4 заграждения, по пять и по четыре мины в каждом. На обратном пути подводная лодка потопила 10 греческих парусников с различным провиантом (общий тоннаж 280 *т*).

*UB-42* с 13 августа по 5 сентября находилась в операции в Эгейском море. Никаких результатов эта операция не имела: замеченные пароходы были слишком далеко; торпеда, выпущенная в пароход, шедший под конвоем, не попала в цель (черт. 28).

Всевозможные слухи о состоянии русского черноморского флота проникали в Константинополь, но достоверность их нельзя было проверить. В середине июля сообщали, что Колчак смещен, а его заместитель — бесталанный и слабый человек, покорная игрушка в руках



солдатских советов. Бюро украинской прессы в Швейцарии в конце июня сообщало, что в черноморском флоте произошло восстание на почве нежелания со стороны матросов продолжать войну. Но оживленная деятельность черноморского флота шла вразрез с этими слухами.

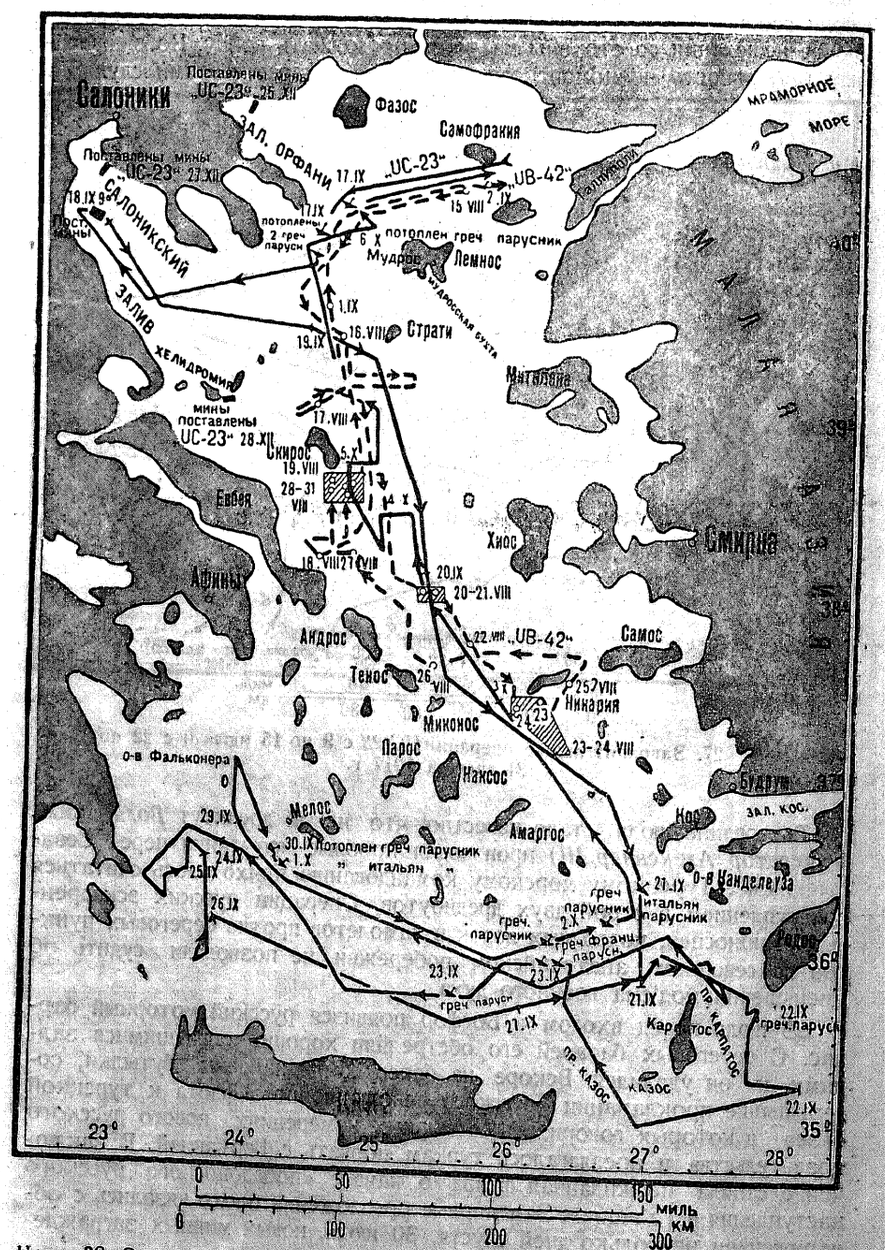



Черт. 27. Заградительные операции *UC-23* с 9 по 15 июля и с 22 по 31 августа 1917 г.

В середине июля стало известно, что новый дредноут *Воля* (быв. *Император Александр III)* производил пробные испытания перед Севастополем[1]. Турецкому морскому командованию приходилось считаться с вступлением в строй двух дредноутов. Операции русских эскадренных миноносцев, подводных лодок и самолетов против береговых пунктов на северном анатолийском побережьи не позволяли судить об уменьшении под'ема военного духа.

25 июля перед входом в Босфор появился русский моторный баркас. С береговых батарей его обстреляли хорошо ложившимися залпами, и он удалился. Вскоре на берегу были найдены бутылки, содержавшие прокламации «русского революционного флота к турецкой базе», в которых говорилось о мирных намерениях нового русского правительства и предлагалось туркам порвать с Германией. В заключение стояла неожиданная фраза о начале «победоносного русского наступления в Галиции». Эти мирные предложения плохо вязались с обнаружением несколько дней спустя, 30 июля, новых минных заграждений перед входом в Босфор.

[1] Пришел из Николаева 17 июля —*Ред.*




Черт. 28. Операции *UB-42* с 13 августа по 5 сентября 1917 г. и *UC-23*—с 15 сентября по 9 октября 1917 г.



В середине июля русские захватили у Синопа 2 больших магона с бензином и потопили 22 парусных судна с грузами. Самолеты разбрасывали листовки, в которых русские рисовали поведение немцев в отношении Турции эгоистическим и насилующим, а *Гебен* и *Бреслау* по их словам были предназначены не для защиты судоходства на Черном море, но для действий против Турции.

23 августа русские эскадренные миноносцы обстреляли гавань в Орту и другие береговые пункты, причем корректировка стрельбы производилась самолетами; затем они произвели высадку в Орту, разрушили ряд домов и магазинов и увели часть греческого населения. 27 августа русский эскадренный миноносец сделал попытку произвести такой же десант в Воне, но последний был отражен огнем турецкой пограничной стражи, вследствие чего шлюпки отошли, потеряв убитыми несколько человек. В наказание местечко обстреливалось в течение часа, причем пострадали казенные строения, телеграф и несколько частных домов. 29 августа эскадренные миноносцы разрушили дома и суда в Амастро и Месете.

Зунгулдак несмотря на свои ограниченные средства был к началу августа очищен от мин. Были убраны также обломки парусника, мешавшие судоходству.

24 августа 1917 г. в.-адм. Сушон получил назначение командующего 4-й эскадрой «Флота открытого моря» [1]; вместо него был назначен в.-адм. Ребейр-Пашвиц.

4 сентября на *Гебене* произошла смена командования.

---

[1] Главные силы германского флота в Северном море.—*Прим. перев.*

# VII. Последний год войны

Глава 27

## Операции на Черном море до заключения перемирия с Россией

**В.-адм. Ребейр-Пашвиц назначен командующим турецким флотом. Пожар ж.-д. сооружений в Гайдар-Паше. *UC-23* в Эгейском море. *UB-42* у грузинского побережья. Гибель миноносца *Хамид-Абад*. *Бреслау* на Черном море. *UB-14* штормует. *UB-42* с агентами у грузинского побережья. *UB-42* и *UC-23* в Эгейском море. Перемирие с Россией. Настроение в Константинополе.**

В.-адм. Ребейр-Пашвиц был утвержден указом султана в должности командующего турецким флотом, так что в этом отношении не произошло никаких перемен. Новый командующий первоначально не вносил изменений в общий характер военных действий, так как все операции соответствовали требованиям момента. Особое событие потребовало поддержки флота, который всегда выручал в критические минуты. Дело в том, что в связи с новым планом операций в Палестине и в Месопотамии (участие флота в которых будет подробно изложено в гл. 30) производились переброски войск по анатолийской железной дороге; грузы, прибывавшие из Германии, перевозились на паромах через Босфор и погружались на станции Гайдар-Паша, начальном пункте анатолийской железной дороги в Малой Азии; большая часть грузов скоплялась на станции и выжидала дальнейшей доставки. В полдень 6 сентября 1917 г. здесь произошли сильные взрывы, во время которых пострадала большая часть военного материала. Значительное количество боевого запаса взлетело в воздух, бензин и запасы нефти загорелись, находившиеся в складах провиант и противогазовые маски для азиатских войск были охвачены огнем. Здание вокзала почти совсем сгорело. Германским саперам удалось извлечь из огня несколько поездов с бензином и нефтью. Для спасения военного материала были тотчас же откомандированы отряды с кораблей. Невероятный жар и продолжавшиеся взрывы в связи с отсутствием противопожарных средств первоначально не давали надежд на успешность борьбы с огнем. В последующие дни тушение и уборку взяли на себя моряки, освобождавшие также пути, восстанавливавшие железнодорожное движение и вновь прокладывавшие части раз'ездов. Под руководством офицера работали 350 немцев, 100 турок, рота железнодорожных войск и 500 чел. из состава рабочих полков. Мины, предназначенные к отправке на Евфрат, удалось почти все спасти, частично их пришлось вылавливать из гавани. Благодаря быстрой и толковой работе уже 7 сентября пассажирское движение было снова восстановлено, а через несколько дней наладилось и грузовое, хотя и не в полной мере.



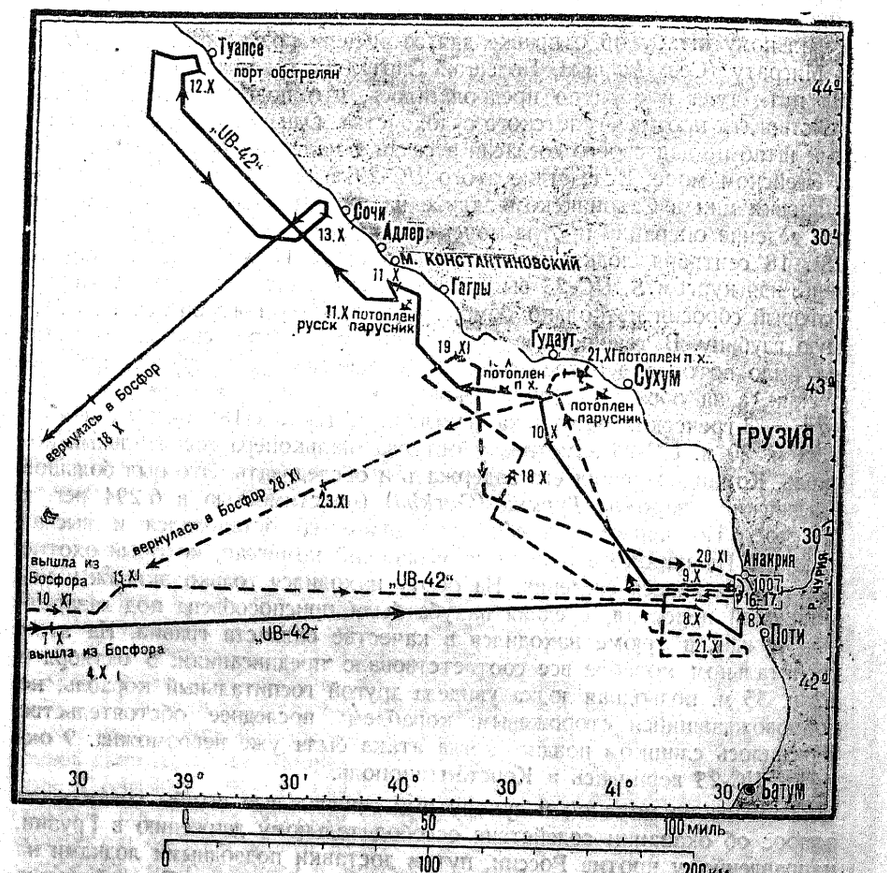
Энвер-паша настойчиво запрашивал командующего флотом о возможности отправки оружия в Триполи[1]. Подходящего парусника не имелось, ввиду чего командование внесло предложение морскому генеральному штабу об отправке для этой цели подводной лодки *UC-23* в Мисрату (Сев. Африка, Большой Сирт), на триполитанском берегу. На пути туда и обратно предполагалось, что подводная лодка будет действовать против египетского судоходства. Однако морской генеральный штаб не дал своего согласия в связи с наличием об'ектов для атак в Эгейском море. Вследствие этого *UC-23* вышла 15 сентября для постановки мин в Салоникском заливе на знакомом фарватере, а затем для ведения операций против морской торговли в Эгейском море (черт. 28). 18 сентября лодка незаметно поставила 17 мин; на следующий день, идя курсом *S*, *UC-23* была обнаружена неприятельским летчиком, который сбросил несколько бомб, вынудив лодку погрузиться на большую глубину. В течение следующих дней между греческими островами ею было потоплено 6 греческих, 2 итальянских и 1 французский парусник, а на обратном пути между островом Лемносом и материком — 3 греческих парусника (суммарный тонтаж 188 *т*). 29 сентября в 21 ч. 20 м. *UC-23* заметила у острова Фальконера госпитальный корабль. Командир решил его задержать и обследовать. Это был большой английский пароход *Гуркха (Gurkha)* (вместимостью в 6 294 рег. т брутто). По первому требованию пароход остановился и выслал шлюпку. На пароходе находился испанский комиссар, который охотно дал требовавшиеся сведения. На борту находился только экипаж и медицинский персонал, средняя палуба была приспособлена под лазаретные нужды, в трюме находился в качестве балласта гравий. На этом госпитальном корабле все соответствовало предписаниям. 5 октября в 12 ч. 35 м. подводная лодка увидела другой госпитальный корабль, но сопровождавшийся сторожевым кораблем; последнее обстоятельство выяснилось слишком поздно, когда атака была уже невозможна. 9 октября *UC-23* вернулась в Константинополь.

Германские морской и сухопутный генеральные штабы согласовали вопрос об оказании содействия освободительному движению в Грузии, направленному против России, путем доставки подводными лодками на кавказское побережье агентов и военного снабжения. С этой целью *UB-42* (лейт. Шварц) вышла 4 октября из Босфора. Она имела на борту 5 грузин[2], деньги и боевые припасы. В связи с принятием лишних грузов пришлось оставить запасные торпеды. 8 октября подводная лодка подошла к месту, назначенному для высадки южнее устья реки Чурия, между Анакрией и Поти, в квадрате 1 007 (черт. 29). Место высадки указывалось с берега световыми сигналами. Вечером один из грузин был доставлен на берег на тузике; вернувшись, он сообщил, что высадка назначена на следующий вечер и будет произведена на мест-

1 Итальянская колония в Сев. Африке.—*Прим. перев.*

2 По всей вероятности аджарцев (грузин-мусульман).—*Ред.*

ной шлюпке. 9 октября вечером грузины были высажены, и большая часть груза выгружена на берег. При перевозке выяснилось, что грузинская шлюпка имеет течь, поэтому командир полагал, что грузины откажутся от доставки на берег через сильный прибой всего груза полностью. Всего было выгружено на берег 90 ружей, 18 900 патронов, ящик со взрывчатыми веществами, ящик с инструментами, 5 револьве-




Черт. 29. Операции *UB-42* с 3 по 18 октября и с 10 по 28 ноября 1917 г.

ров и 1 000 патронов к ним и 370 тыс. рублей. Затем *UB-42* направилась на север и 10 октября в 23 ч. 40 м. потопила торпедой большой пароход (вместимостью в 3 000 *т*), произведя атаку в надводном положении. Он затонул в черном облаке дыма после чрезвычайно сильного взрыва, сопровождавшегося пламенем. На следующий день лодка потопила подрывным патроном русский парусник с грузом в 160 *т* дерева. Команда покинула судно после двух попаданий, капитан был убит, один человек ранен. 12 октября ранним утром подводная лодка подошла к Туапсе. За молом виднелся большой пароход. В 13 час. с дистанции



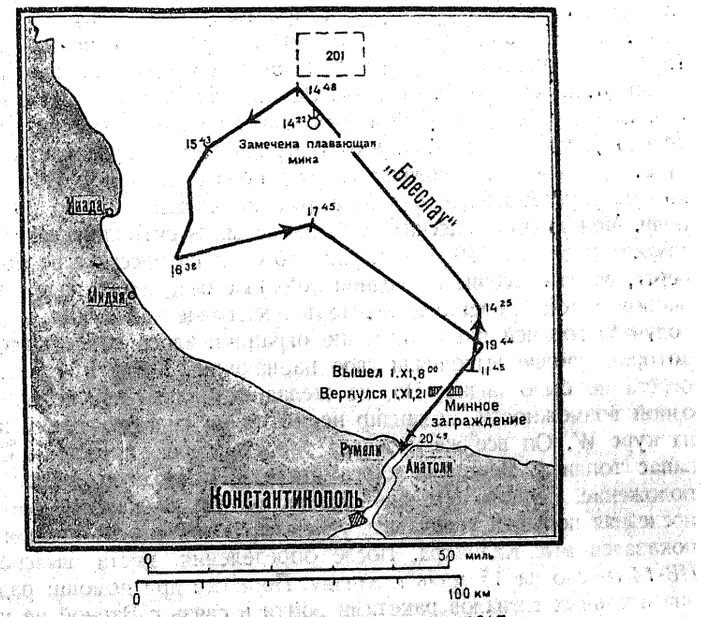
в 50—46 *гм* (27—25 каб.) *UB-42* открыла по нему огонь, а также по складочным помещениям. С лодки были замечены попадания. Через 10 мин. в бой вступила береговая батарея. Уже второй ее залп дал накрытие, ввиду чего подводная лодка быстро погрузилась. Для успокоения населения анатолийского побережья, постоянно тревожимого обстрелами русских морских сил, *UB-42* надлежало зайти в Самсун, Синоп и Зунгулдак. 15 октября она вышла в Самсун, где была радостно встречена населением и местными властями. Ее засыпали подарками. Вследствие тяжелого заболевания штурмана остальные пункты посетить не пришлось. *UB-42* спешно направилась назад и 18 октября стала на якорь в Золотом Роге.

25 октября 1-я турецкая армия донесла морскому командованию, что в 0 час. у мыса Ресве (Серве-Бурну) неприятельская подводная лодка и 2 военных корабля, вероятно эскадренные миноносцы, высадили солдат и затем снова приняли их на борт. Предполагалось, что они поставили мины. Позднее пришло донесение, что ночью подводная лодка принудила орудийным огнем турецкий пароход выброситься на берег. Армейское командование просило о высылке самолетов из Босфора и из Варны для обнаружения мин. У мыса Ресве (Серве) под берегом проходили коммуникации из Румынии и Болгарии на порт Инада, который часто посещался пароходами и парусниками. Судоходство оказалось временно прерванным. Но плохая погода препятствовала дальнейшим воздушным разведкам. Правда, 27 октября самолеты из Варны и Босфора пытались произвести рекогносцировку; но вследствие неблагоприятных условий погоды, она не дала точных сведений. Ничего другого не оставалось, как пройти этот район с тралами. Командование над проливами отправило 3 тральщика из Босфора в Инаду под конвоем небольшого миноносца *Хамид-Абад (Hamid-Abad)* водоизмещением в 97 *т*. Базой должна была служить Инада, так как на случай противодействий со стороны неприятеля имевшаяся здесь 8,8-*см* батарея (орудия, снятые с линейного корабля *Торгут*) представлялась достаточной защитой. 29 октября маленький отряд вышел из Босфора и после небольшой задержки в Мидии в связи с дурной погодой 30 октября прибыл в Инаду. Русская разведка повидимому работала так же прекрасно, как и раньше. 31 октября около 6 час. у Инады появились 2 русских эскадренных миноносца и авиатранспорт и с дистанции около 30 *гм* (16 каб.) обстреляли находившиеся в порту корабли, в то время как самолеты сбрасывали бомбы над сушей. При втором залпе русские достигли попадания в корму миноносца *Хамид-Абад*, вследствие чего на нем взорвался груз бензина, взятый для снабжения тральщиков. Миноносец затонул, причем 8 чел. погибло, двое было тяжело и четверо легко ранены. Пострадало еще 2 турецких парохода; тральщики выбросились на берег, чтобы не быть потопленными. Они не пострадали от неприятельского огня. Турецкие батареи открыли огонь много позднее и совершенно безрезультатно. Когда неприятель около 9 час. отошел на *N*, тральщики свободно сошли на воду и после полудня принялись за траление. Район у мыса Ресве (Серве) был обследован, но мины не были найдены. Тральщики и оба пострадавшие турецкие парохода вернулись в Босфор. Судоходство было снова разрешено.

Русским достался дешевый успех. Турецкий миноносец не имел большого боевого значения, но все же это был военный корабль, и его гибель в соответствующем освещении укрепляла дух противника и понижала настроение турецкой стороны. Кроме того потери в личном составе были значительны. С момента начала оживленной деятельности больших русских хорошо вооруженных и быстроходных эскадренных миноносцев обеспечение торгового судоходства устаревшими турецкими эскадренными миноносцами являлось недостаточным. Даже крейсеру *Бреслау* иногда приходилось туго — когда он был еще вооружен 10,5-*см* орудиями против энергичных атак русских эскадренных миноносцев. Таким образом использовать эскадренные миноносцы типа «Шихау» и «Канэ» приходилось только в качестве обеспечения босфорского входа от неприятельских подводных лодок во время входа или выхода *Гебена* и *Бреслау*. Небольшие миноносцы находили себе применение еще в качестве тральщиков перед Босфором. Этот вынужденный переход к пассивности в связи с редкими выходами в учебные походы (из-за необходимости экономить уголь) чрезвычайно остро воспринимался личным составом флотилии эскадренных миноносцев. Несмотря однако на такое положение флотилия все же надеялась найти себе соответствующее применение. Доказательством возможности использовать даже жалкие миноносцы типа *Хамид-Абад* являлись смелые подвиги миноносца *Тимур-Хиссара* и потопление английской подводной лодки миноносцем *Султан-Хиссар*. Что касается погибшего миноносца *Хамид-Абад*, то конечно последний не годился в качестве конвоира, имея всего одно 3,7-*см* орудие, а перевозку топлива для тральщиков с большим успехом выполнило бы небольшое торговое судно.

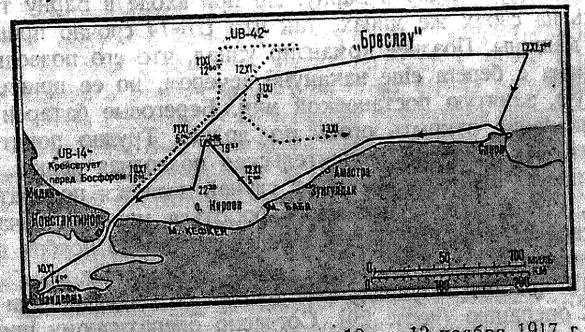
Морское командование решило на следующий день произвести ответную операцию. *Бреслау* (под командой 1-го офицера Хомейера) получил приказание выйти 1 ноября, пройти до квадрата 201 и до наступления темноты крейсеровать в районе между Инадой и Мидией в поисках неприятеля; затем ему надлежало вернуться (черт. 30). Два эскадренных миноносца обеспечивали вход и выход; *Гебен* был наготове для встречи. Во время крейсерства неприятель не был обнаружен, и в 21 час *Бреслау* снова уже находился за минными заграждениями.

В начале ноября *Бреслау* получил приказание показать флаг у северного анатолийского побережья от Синопа до Кефкена и уничтожать встречные легкие русские морские силы. На *UB-42* была возложена разведка и обеспечение крейсера от подхода русских морских сил со стороны Севастополя, а *UB-14* крейсеровала для обеспечения входа в Босфор. *Бреслау* вышел 10 ноября в 22 час. из Босфора и 12 ноября утром в ясную погоду достиг северного анатолийского побережья (черт. 31). Движение судов у побережья было очень незначительным; крейсер следовал вплотную к берегу от Синопа до мыса Баба, имея флаг большого размера на гафеле, с целью показать населению, что, несмотря на все насилия со стороны русских, оно может рассчитывать на защиту своего флага. Радиограмма, гласившая, что 2 турецких самолета, отправившиеся из Кефкена в квадрат 476, не вернулись назад, заставила командира крейсера отвернуть от мыса Баба в сторону указанного квадрата. Незадолго до наступления темноты один из самолетов был обнаружен дрейфующим на поверхности воды и принят на борт. Второй самолет найти не удалось. В ночь с 12 на 13 ноября *Бреслау* вернулся в Босфор.




Черт. 30. Операция *Бреслау* 1 ноября 1917 г.

Подводная лодка *UB-14* получила приказание по возвращении *Бреслау* держаться в течение пяти дней западнее меридиана 29° вост. долготы и южнее параллели 42° 30′ сев. широты для обеспечения прибрежных коммуникаций Босфор—Констанца. Выполнение этой операции




Черт. 31. Операции *Бреслау* с 10 по 13 ноября 1917 г.

было возможно лишь при величайшей экономии топлива. Поэтому ночью, когда позволяла погода, подводная лодка держалась на месте с застопоренным мотором. Командир решил обыскивать назначенный район в утренние и вечерние сумерки, предполагая, что русские мор-

ские силы в это время суток направляются к берегу, чтобы неожиданно атаковывать торговые суда. При этом подводная лодка была захвачена штормом. Вследствие очень большой зыби, шедшей от *N*, *UB-14* не могла следовать *S*-м курсом при попутной волне ввиду опасения, что дизель-мотор выйдет из строя вследствие сильных сотрясений. Пришлось изменить курс на *N*, зыбь и волна увеличились; в 16 час. ветер достиг силы 8—10 баллов. Запаса топлива хватало еще на 30 часов. Следование в подводном положении не имело смысла, так как это только разрядило бы батарею и нельзя было предвидеть, как долго будет продолжаться неблагоприятная погода. В ночь с 17 на 18 ноября командир установил, что запаса топлива хватит только до следующей ночи. Можно было рассчитывать на 25 миль суточного перехода, а видимость равнялась 30 милям, так что если на рассвете не показался бы берег, то на спасение подводной лодки не оставалось надежды. В целях экономии тока перестала работать электрическая кухня, и команда не получала горячей пищи; питание ограничивалось таблетками Hygiama, которые вполне выполняли свое назначение. Когда в 4 час. рассвело, берега не было видно. Но, не желая оставлять неиспользованной ни одной возможности, командир несмотря на сильную волну и зыбь лег на курс *W*. Он все же надеялся увидеть берег, прежде чем кончится запас топлива. Перемена курса ставила подводную лодку в опасное положение. Ее качало очень сильно, до 40° на каждый борт. Но эта последняя попытка увенчалась успехом; в полдень на правом крамболе показался мыс Калиакра. После определения места выяснилось, что *UB-14* снесло на 15 миль к западу. Попытки при помощи радио и опознавательных сигналов ракетами войти в связь с Варной не увенчались успехом, и *UB-14* была вынуждена вечером стать на якорь во внутренней бухте Калиакры. Весть о себе лодка передала в Варну через посредство болгарских пограничников, подошедших к ней на гребной шлюпке. 19 ноября утром на самолете прибыл начальник германского морского отделения и сообщил, что болгарский дивизион тральщиков доставит подводную лодку в Варну. Но при входе в Варну тральщики подорвались на своих же минах, так что *UB-14* срочно пришлось застопорить машины. Позднее командир узнал, что его подводная лодка была замечена с берега еще накануне вечером, но ее приняли за неприятельскую, занятую постановкой мин. Береговые батареи уже получили приказание открыть огонь по лодке. Трудно понять такую ошибку, так как вряд ли неприятельская подводная лодка стала бы подавать сигналы ракетами. Но этот случай является показателем тех трудностей, с которыми приходилось бороться морским начальникам. Пополнив свои запасы, *UB-14* при лучшей погоде 23 ноября вернулась в Константинополь.

*UB-42* 13 ноября получила приказание по возвращении *Бреслау* продолжать операцию (черт. 29). Согласно оперативному приказу ей предстояло снова высадить грузинских агентов, а затем держаться на позиции у Новороссийска и у входа в Керченский пролив. 16 ноября в 16 час. *UB-42* подошла к тому же высадочному пункту, что и 8 октября. Когда в 17 ч. 22 м. лодка всплыла, на берегу были замечены условные световые сигналы. В связи с этим командир отправил на берег двух грузин в сопровождении боцмана и матроса. Среди тихой и



темной ночи в 18 ч. 18 м. неожиданно раздался собачий лай и вслед за тем — ружейные выстрелы. Сигнальные огни погасли; но тузик не возвращался, и на сигналы по азбуке Морзе не было ответа. Командир отошел в море и в 20 ч. 45 м. заметил справа парусно-моторную шхуну, которая повернула на подводную лодку. Отходя, *UB-42* передала фонарем условный сигнал, но ответа не получила; очевидно судно было неприятельским. После многократных, но безответных вызовов в сторону берега в 0 ч. 40 м. 17 ноября командир лег на грунт. На рассвете он всплыл, но на берегу ничего видно не было. Недалеко от места высадки держались замеченная накануне парусно-моторная шхуна и моторный катер. Командир из этого заключил, что деятельность грузин раскрыта. Не желая однако покинуть своих людей, командир решил пролежать день на грунте, и с наступлением темноты, в 18 ч. 20 м., он всплыл опять. Световые сигналы, условленные на этот час, не горели, на сигналы по азбуке Морзе ответа не было. Попытки последующих дней были также безрезультатны, ввиду чего командиру пришлось считаться с потерею своих людей. Оставшийся на подводной лодке грузин считал высадку в другом пункте бесцельной и кроме того не хотел брать на берег при полной неизвестности обстановки крупную сумму денег, ему порученную. Оставалось только отказаться от дальнейших попыток и итти на север. По пути *UB-42* выпустила торпеду в большой пустой пароход (вместимостью 3 500 *т*), но торпеда прошла под его килем. Зато 22 ноября перед Гудаутами подводная лодка потопила торпедой груженый пароход (вместимостью 3 000 *т*), вооруженный носовым орудием. В тот же день был уничтожен подрывными патронами большой трехмачтовый парусник (вместимостью 115 *т*) с генеральным грузом.

Ввиду отсутствия запаса торпед *UB-42* отправилась через Самсун в Босфор, куда и прибыла 28 ноября. Предполагалось тотчас же начать необходимый капитальный ремонт; на подводной лодке уже приступили к приготовлениям, связанным с ремонтом, как вдруг морское командование получило известие о перевозке неприятельских войск в Салоники. В связи с тем что других подводных лодок в распоряжении командования в данный момент не было, *UB-42* получила приказание итти в район Салоник. Уже начатые ремонтные работы были прерваны, и 3 декабря *UB-42* вышла из Константинополя. Но уже 5 декабря вследствие проникновения воды в перископ пришлось на этот раз отказаться от операции. Подводная лодка снова вернулась в Дарданеллы и после замены перископа 11 декабря вышла опять в море. Вследствие неисправности дизель-мотор сильно дымил, что неоднократно привлекало внимание неприятельских дозорных кораблей, сбрасывавших противолодочные бомбы, от которых приходилось спасаться погружением на большие глубины. Кроме того выяснилось, что кингстоны пропускали воду, и подводная лодка вряд ли была в состоянии выполнить более или менее успешную операцию. Поэтому командир был вынужден прервать операцию и 22 декабря вернулся в Золотой Рог.

*UC-23* вышла через Дарданеллы 22 декабря. Согласно оперативному приказу, ей предстояло поставить мины на коммуникациях в Салоникском и Орфанском заливах и в проливе Хелидромия, а затем вести

операции против неприятельской торговли, спускаясь вплоть до пролива Доро (черт. 28). Подводная лодка поставила мины в указанных местах; но в остальной части операции *UC-23* не имела успеха. Единственный раз, когда представилась возможность атаковать пароход, шедший с охранением, торпеда прошла мимо цели. В связи с незнакомством нового командира с данным театром операция была ограничена 10-дневным сроком. 2 января 1918 г. *UC-23* без дальнейших приключений прибыла в Дарданеллы.

В России новая революционная власть громко высказывала желание заключить перемирие и начать мирные переговоры с среднеевропейскими державами. На основании соглашения с германским командованием восточного фронта начало переговоров намечалось на 1 декабря 1917 г. В связи с перспективой перемирия в Константинополе делались приготовления для усиления подвоза угля из Зунгулдака, где для вывоза лежало наготове 16 000 *т* угля. 3 декабря туда и был отправлен германский пароход *Стамбул* (вместимостью 3 359 рег. *т* брутто), получивший в 1915 г. пробоину, которая после длительных работ только теперь была заделана. Но над угольным снабжением царил какой-то рок. 7 декабря сильный шторм оборвал швартовы стоявшего у мола в Зунгулдаке парохода; дрейфуя на обоих якорях, он выскочил на мель и сломал ахтерштевень. Только в результате многонедельной напряженной работы, часто прерывавшейся плохой погодой, 21 января пароход оказался снова на плаву.

Из телеграммы ген. Людендорфа Энвер-паше от 20 декабря было видно, насколько в Германии рассчитывали на усиление подвоза угля из турецких угольных бассейнов. Ген. Людендорф сообщил, что угольное положение в Германии и зависящая от него доставка военного материала для Турции требуют крайнего ограничения вывоза германского угля; потребности Турции необходимо удовлетворять после открытия безопасного судоходства в большой своей части из Гераклийского бассейна, эксплоатацию которого надлежало поставить на должную высоту увеличением числа рабочих и рациональной организацией, а главным образом правильным распределением угля турецким высшим командованием.

В целях борьбы с недохватом угля, очень заметным во флоте, эскадренные миноносцы поочередно ходили грузиться в Зунгулдак. Хотя поход и требовал значительного количества угля, все же при условии принятия палубного груза можно было постепенно собрать небольшой запас угля для флотилий. Для *Бреслау* тоже было освобождено место у мола в Зунгулдаке, занятое обломками парохода. Разрабатывалась даже организация приемки угля *Гебеном*, правда связанная с большими трудностями.

Одновременно с комиссией, вырабатывавшей условия перемирия с Россией, пришлось образовать в Одессе специальную подкомиссию по вопросам перемирия на черноморском театре. С германской стороны в ней участвовал в.-адм. Гопман, турецкий флот командировал в качестве своего представителя к.-адм. Ариф-пашу. В ночь с 15 на 16 декабря 1917 г. было заключено перемирие с Россией. Черноморского театра касались следующие пункты:



1. Перемирие распространяется на все Черное море и на все находящиеся на нем морские и воздушные силы договаривающихся сторон.

2. Атаки с моря и с воздуха на порты и побережья другой договаривающейся стороны запрещаются во всех морях.

3. Перелеты над портами и побережьями другой договаривающейся стороны, а также через демаркационные линии запрещены на всех морях.

4. Демаркационные линии на Черном море проходят: от маяка Олинька (Георгиевское гирло Дуная) до мыса Иероса (Трапезонд).

5. Торговля и торговое мореплавание на Черном море свободны. Установление всех положений по вопросу торговли, как и извещение торговых судов о безопасных морских путях, возлагается на черноморскую подкомиссию в Одессе.

6. Договаривающиеся стороны обязаны за время перемирия на Черном море не предпринимать никаких подготовлений к морским наступательным операциям.

Вследствие ослабления напряженного военного положения в связи с перемирием, увеличением в результате этого подвоза провианта и возобновлением свободной торговли на Черном море в Константинополе среди руководящих кругов наступил кризис настроения. На правительство нападали в связи с военными спекуляциями и вызывавшимся ими недостаточным питанием населения; осуждали обогащение высокопоставленных лиц посредством захвата конфискованного имущества. Взволнованные умы удалось успокоить только значительными обещаниями. Обещания эти заключались в организации комиссии претензий и обеспечения следующих мероприятий:

1. В связи с тем что из состава трехмиллионной армии только одна треть снабжена оружием, намечается увольнение в широком масштабе для содействия сельскому хозяйству.

2. Принятие строжайших мер в отношении нечестных офицеров и чиновников.

3. Снятие военного положения в вилайетах, не включенных в театр военных действий.

4. Ослабление цензуры, большая свобода печати в столице.

Вопрос снабжения населения столицы стоял очень остро. Незадолго до об'явления перемирия из-за транспортных задержек приостановилась доставка хлеба; хлебный паек был сокращен наполовину (по 180 *г* в день на человека), в то время как большей части населения приходилось питаться только хлебом. Поэтому свобода торгового судоходства на Черном море, обеспечивавшаяся договором о перемирии, имела первостепенное значение. Командующий флотом перед заключением договора особенно настаивал на включении в него этого пункта.

Глава 28

# Морской бой у острова Имброс

**Военная обстановка. Намерения командующего флотом. Создание свободного выходного фарватера. Подготовка к операции. Оперативный приказ. *Гебен* подорвался на мине. Гибель двух английских мониторов. Английская воздушная атака. Приказание *Бреслау* выйти вперед. *Бреслау* подорвался на мине. Попытка *Гебена* оказать помощь. *Гебен* также подрывается на мине. *Бреслау* среди минного поля. *Бреслау* тонет. Турецкие эскадренные миноносцы пытаются притти на помощь тонущим. Появление английских эскадренных миноносцев. Возвращение *Гебена*. Третий подрыв на мине. *Гебен* на мели. Впечатление в Константинополе. Английская пресса.**

После заключения перемирия с Россией морское командование стало думать об активных действиях против неприятеля перед Дарданеллами.

2 декабря 1917 г. высшее турецкое военное командование сообщило командующему флотом, что 2 неприятельских дивизии покидают Македонию, направляясь через Салоники в Палестину, и просило выслать на помощь против них подводные лодки. Ввиду того что местные подводные лодки не были в готовности, эта просьба была передана морскому генеральному штабу в Берлине. В своем ответе турецкому командованию командующий флотом дал понять, что считает возможным предпринять крейсерскую операцию *Гебена* и *Бреслау* в направлении Салоник, имея в виду незначительность расстояния (всего 120 миль), он надеялся провести операцию, не подвергая кораблей риску встречи с значительно превосходящими их силами неприятеля. Операция, не направленная непосредственно против переброски войск, должна была во всяком случае обеспокоить противника и заставить его сосредоточить перед Дарданеллами более значительные силы. Последнее дало бы больше об'ектов для атак подводным лодкам и может быть разгрузило бы палестинский фронт. Успех на море несколько сгладил бы впечатление, произведенное на турок падением Иерусалима 10 декабря 1917 г.

Энвер-паша ответил, что в основном согласен на операцию, но должен отметить следующие обстоятельства: 1) *Гебен* и *Бреслау*, впоследствии переходящие во владение турецкого правительства, имеют для Турции такое же значение, как и мощный британский флот для Англии, и 2) если корабли вероятно и не встретятся с превосходными силами неприятеля, то все же не следует забывать о существовании опасности со стороны мин и подводных лодок.

После обмена телеграммами с морским генеральным штабом в Берлине и получения согласия последнего на намеченный выход начались приготовления к операции. Прежде всего было необходимо пополнить угольные запасы. 21 декабря 1917 г. *Гебен* имел в угольных ямах 1 385 *т* угля (полный запас 3 000 *т*), а *Бреслау* — 157 *т* (полный запас 1 200 *т*). Эскадренные миноносцы приняли уголь в Зунгулдаке в средине декабря, 21 декабря — *Бреслау*, для которого погрузка у мола не представляла затруднений. Для *Гебена* условия были менее благоприятны. Он прибыл в Зунгулдак 15 января, но вынужден был стоять на открытом рейде и там принимать уголь с магонов, временами при плохой погоде. 18 января его угольные ямы были наполнены.



Многочисленные подозрительные и часто враждебно настроенные элементы Константинополя и опыт прежних операций заставил командование поставить в известность о предстоящей операции только ограниченный круг офицеров. Даже командование 5-й армии в Галлиполи не было извещено. Командование проливами оказывало все необходимое содействие: оно выполняло работы в дарданельской крепости, связанные с выходом кораблей в море. В первую очередь приходилось расширить проходы через собственные минные заграждения с 75 *м* до 220 *м* и организовать освещение для ночного плавания. Чтобы не привлечь внимания неприятельских самолетов, развивавших оживленную деятельность, работы по расширению прохода приходилось выполнять в последний момент.

Насколько позволяли тральные средства, за пределы Дарданелл тралился выходной фарватер, свободный от мин. Неоднократные воздушные разведки выяснили, что неприятельского минного заграждения «F-1» (см. карту 19) и сетевого заграждения «№ 1» уже не существовало, зато попрежнему стояло заграждение «F-7». Квадраты от 271 и до 275 в ноябре 1917 г. в разные периоды трижды обследовались тральщиками и были найдены свободными от мин. 18 января эти квадраты были обследованы еще раз. Тральщики прошли с тралами до квадрата 276 на курсах *W* и *Ost*, и никаких мин не оказалось (карта 19). В лоции, составленной комендатурой крепости для данной операции, в качестве рекомендованного выходного курса на основании наблюдений, произведенных на месте, указывался курс *W* через квадраты от 271 и до верхней половины 275 и далее — через квадраты 251 и 239.

Воздушная разведка островов Лемнос и Имброс, произведенная крепостными самолетами, доставила сведения о наличных морских неприятельских силах. С гидроавиабазы Ксанти были затребованы истребители. К вечеру 19 января все батареи крепости были в боевой готовности.

В основе операции лежали следующие соображения: согласно наблюдениям между островами Имброс и Тенедос постоянно находился в дозоре неприятельский эскадренный миноносец; его надо было обойти или же внезапно уничтожить, чтобы избежать преждевременного поднятия тревоги среди находившихся в бухте острова Имброс английских кораблей; на рассвете *Гебену* надлежало внезапно появиться перед наиболее сильным противником, в то время как *Бреслау* брал на себя легкие морские силы и уничтожение авиастанции; на случай захвата неприятельских легких сил на *Гебене* и *Бреслау* предполагалось взять в операцию специальные призовые команды; по выполнении этого задания намечался набег в направлении Мудросской бухты на острове Лемнос, с тем чтобы стрельбою по невидимой с корабля цели поражать скученные в тесной бухте неприятельские корабли; *Бреслау* в течение этого времени должен был находиться у южной оконечности Лемноса, доносить о выходе более крупных английских кораблей и наблюдать за результатами действий *UC-23*, которая в качестве единственной находившейся в готовности подводной лодки посылалась на позицию при выходе из Мудросской бухты (в это время *UC-23* находилась в дальней операции, поэтому ее предполагалось вызвать по радио на 20—21 января); порядок возвращения в проливы разрабаты-

зался с таким расчетом, чтобы отряд не позднее захода солнца находился у мыса Геллес; эскадренные миноносцы получали задание обеспечивать в течение дня вход в Дарданеллы, мешая неприятельским подводным лодкам занимать позиции в районе курсов отряда; самолетам противолодочного охранения надлежало вылетать в моменты получения сведений о повороте крейсеров к Дарданеллам или по их требованию.

Командующий флотом считал, что сам по себе выход в море не представляет значительной опасности для кораблей: появления неприятельских подводных лодок с давних пор не наблюдалось; с минами конечно приходилось считаться; однако уже упоминавшиеся наблюдения, произведенные крепостью, позволяли сделать выводы, что большая часть заграждений уже не существует. Прежний опыт показал, что *Гебен* мог выдержать, не теряя боеспособности, 2 минные пробоины, а *Бреслау* со своей стороны, получивший значительные повреждения на минах, все же без посторонней помощи смог достичь порта. Теперь после приемки кораблями полного запаса угля и окончания подготозительных работ в Дарданеллах нельзя было дольше выжидать с выполнением операции, иначе терялся характер ее внезапности, так как несмотря на все предосторожности слухи о подготовке ее все же могли понемногу просочиться. Кроме того операции благоприятствовала погода; к тому же луна прибывала, но 19 января была еще первая ее четверть, и выход мог быть произведен незаметно.

Командующий флотом назначил на 19 января выход отряда в учебное плавание в Мраморное море и здесь отдал оперативный приказ. В операции участвовали следующие морские силы: линейный крейсер *Гебен* (кап. 1 р. Штельцель), крейсер *Бреслау* (кап. 1 р. Хиппель), эскадренные миноносцы *Муавенет, Басра, Нумуне* и *Самсун*, подводная лодка *UC-23*.

Оперативный приказ гласил:

«Константинополь, 17 января 1918 г.

**Совершенно секретно.**

ПРЕДМЕТ ОПЕРАЦИИ (O-Sache)

Крейсерско-набеговый выход из Дарданелл (Vorstoss aus den Dardanellen).

1. Намерение: уничтожение английских дозорных сил перед Дарданеллами.

2. Сведения о неприятеле: в последнее время замечены неприятельские дозорные силы у островов Имброс и Тенедос, состоящие из одного крейсера типа *Джюн (June)*, двух мониторов типа *B* и *D*, около трех эскадренных миноносцев, различных дозорных кораблей, рыболовных пароходов и небольших транспортов. Большие корабли стоят обычно на якорных стоянках в бухте Кузу, квадрат 91— южная оконечность острова Имброс, квадрат 175, 216 и у северного побережья острова Тенедос. Дозорный эскадренный миноносец крейсерует между островами Мавро и серединой южного побережья Имброса, второй — к северу от бухты Кузу. Замечены дозорные корабли у сетевого заграждения между бухтами Кузу и Сувла; в бухту Кефало иногда заходят транспорты. Судя по последнему донесению воздушной разведки от 8 января, в бухте Мудрос находятся: английские— 2 линейных корабля типов *Кинг Джордж (King George)* и *Кинг Эдуард (King Edward)*, 1 крейсер типа *Сэффолк (Suffolk)*, 1 крейсер типа *Натал (Natal)*, 2 эскадренных миноносца, 1 монитор; французские — 1 крейсер типа *Глуар (Gloire)*; затем 1 госпитальное судно, 11 пароходов, 30 малых судов.



3. Свои морские силы: подводная лодка *UB-66* находится на пути в Дарданеллы и получила приказание предварительно зайти на пост Херзингштанд. *UC-23* должна поставить у Мудроса мины и 20 и 21 января занять позицию у Мудросской бухты.

4. Выполнение:

а) *Гебен* и *Бреслау* 20 января в 3 ч. 30 м. должны находиться у Нагары. При проходе мимо Чанака на корабли будут переданы последние сведения. Проход через Дарданеллы должен быть организован с таким расчетом, чтобы на рассвете корабли заняли исходное положение.

б) Эскадренные миноносцы следуют за *Бреслау* до бухты Морто и охраняют вход в Дарданеллы от неприятельских подводных лодок. Они должны взять на себя охрану возвращающихся кораблей от подводных лодок.

в) Самолеты обеспечивают корабли от воздушных атак неприятеля.

г) Дарданельская крепость находится в боевой готовности.

5. Возвращение всех морских сил: не позднее захода солнца.

6. Радиосвязь и сигнализация до открытия огня разрешаются только в крайнем случае (инструкция пользования радио смотри приложения).

7. В случае тумана в Дарданеллах операция откладывается.

Подпись: **Ребейр-Пашвиц».**

19 января в 16 час. отряд вышел в море.

20 января в 3 ч. 30 м. корабли находились у сетевого заграждения у Нагары; так же, как и свои минные заграждения, сети были пройдены беспрепятственно под руководством лоцманского офицера. У выхода в Дарданеллы, как предусматривалось оперативным приказом, эскадренные миноносцы были оставлены. Первоначально предполагалось, что 2 из них будут следовать за кораблями, но от этой мысли пришлось отказаться ввиду того, что эскадренные миноносцы при недостаточной их скорости хода, плохом вооружении и ненадежности машин явились бы скорей балластом, чем поддержкой.

На курс, избранный обоими крейсерами по выходе их из Дарданелл, к сожалению повлияло следующее обстоятельство. 20 декабря 1917 г. у острова Энос в Сарос ском заливе потерпел крушение небольшой вооруженный английский пароход. На нем была найдена морская карта входа в Дарданеллы и водного района, окружающего остров Имброс, с различными нанесенными точками и линиями. Командующий 5-й армией маршал Лиман-ф.-Сандерс, узнавший об операции в самый последний момент, отправил эту карту морскому командованию, предполагая, что она может иметь значение при выработке плана операции. В штабе флота решили, что линии обозначают расположение английских минных заграждений, и на основании этой карты ранее намеченный выходной курс, рекомендованный крепостью в качестве наиболее безопасного, был отменен;: было решено проложить курс в нанесенный на английскую карту проход, повидимому предусмотренный для безопасного следования через английские заграждения; решение было принято несмотря на то, что эта карта при сравнении ее с германской картой неприятельских заграждений перед Дарданеллами поразительно мало совпадала с последней. Согласно карте с парохода ближайшая к выходу линия заграждений пересекала фарватер, с давних пор и до последнего времени об'явленный тральщиками свободным от

мин (карта 19). Эта линия лежала непосредственно рядом с ранее известным заграждением «№ 1», которого по данным воздушной разведки более не существовало. Далее по сведениям летчиков заграждение «F-7» еще стояло на месте, а значит следовало полагать, что и часть заграждния, шедшего к мысу Геллес и нанесенного на карту с парохода, тоже существует. Во всяком случае первоначально намеченный выходной курс пересекал линию, которая на основании карты с парохода считалась за заграждение. Весь выход из Дарданелл казался заграженным, и очевидно требовалась новая проверка заграждений тралением. Но такая проверка была равносильна отказу от операции: во-первых тральщиков имелось очень ограниченное количество, во-вторых при хорошей постановке шпионажа и ненадежном характере значительной части населения неприятель был бы поставлен в известность о готовившейся операции. Поэтому командующий флотом решил отбросить возникшие у него сомнения.

В 5 ч. 41 м. корабли прошли мимо форта Сед-эль-Бар (карта 19). В 5 ч. 55 м. *Гебен* в точке поворота с курса 270° на курс 239° в качестве ориентира для возвращения поставил буй. В 6 ч. 10 м., находясь как раз в мнимом проходе через заграждение, *Гебен* подорвался на мине; взрыв мины произошел с левого борта в районе отсеков X и XI. Взрыв имел незначительные результаты, и боеспособность корабля не пострадала, поэтому в 6 ч. 22 м. операция была продолжена. На месте взрыва также сброшен буй. В 6 ч. 32 м. отряд взял курс на Имброс. *Бреслау* получил приказание выйти вперед и задержать суда, находившиеся в бухте Кузу, прорыва которых на *W* командующий флотом опасался. В то время как *Бреслау* пошел полным ходом вперед, *Гебен* в 7 ч. 42 м. открыл огонь зенитной артиллерией по сигнальной станции и радиостанции на косе Кефало; станция была разрушена после четвертого залпа. Затем *Гебен* открыл огонь главной артиллерией по какому-то однотрубному кораблю с решетчатой мачтой, стоявшему в бухте Кефало. Корабль затонул, а вместе с ним после третьего залпа затонул и пароход вместимостью около 2 000 *т*. В 7 ч. 40 м. *Бреслау* открыл огонь по двум английским эскадренным миноносцам *Лизард (Lizard)* и *Тигрис (Tigris)*. Оба эскадренных миноносца обогнули северо-восточную оконечность Имброса, следуя курсом *OSO*, и затем, не получив ответа на свои опознательные, легли на курс *N*. *Бреслау* преследовал их самым полным ходом; эскадренные миноносцы, делая зигзаги, уклонялись от накрытий и, следуя под северным берегом Имброса, скрылись из виду. Во время этого преследования, длившегося всего несколько минут, *Бреслау* заметил слева по носу 2 монитора, серый цвет которых сливался с фоном берега; мониторы стояли на якоре в нескольких сотнях метров друг от друга. В 7 ч. 44 м. *Бреслау* открыл огонь, в 7 ч. 49 м. к нему присоединилась с дистанции 93 *гм* (51 каб.) главная артиллерия *Гебена*. Оба монитора отвечали, но через несколько минут со страшным взрывом пошли ко дну. Это были мониторы: *Рэглен (Raglan)* водоизмещением около 5 000 *т*, вооруженный двумя 35-*см* орудиями, и *М-28* водоизмещением в 800 *т*, вооруженный двумя 15-*см* орудиями. Из команды обоих кораблей 132 чел. спаслось, достигнув берега вплавь. В 8 ч. 5 м. *Гебен* сделал еще 4 залпа по кораблю с решетчатой мачтой, стоявшему в бухте Кефало, который сильно накренился после четвертого залпа. Вскоре над бухтой Кузу поднялось большое облако от взрыва. Вероятно произошел пожар склада горючего авиабазы, обстрелянной *Бреслау*. Ввиду того что других подходящих целей для обстрела не имелось, командующий флотом отдал приказание повернуть, имея намерение следовать теми же самыми, очевидно свободными от мин курсами вплоть до точки, находящейся к югу от Имброса, а затем пройти к Мудросской бухте. Для *Гебена* представлялось затруднительным следование точным обратным курсом ввиду выхода из строя гирокомпасов (бывшего вероятно следствием минного взрыва), поэтому приходилось итти, все время определяясь по двум углам.



В 8 ч. 16 м. *Бреслау* просемафорил: «Неприятельская подводная лодка слева за кормой». В 8 ч. 20 м. за кормой снова показались оба эскадренных миноносца, а в 8 ч. 26 м. — 2 неприятельских самолета. *Бреслау*, шедший в кильватер *Гебену* в расстоянии около 10 *гм* (5½ каб.), в 8 ч. 26 м. получил приказание по семафору выйти вперед для того, чтобы *Гебен* мог использовать свои зенитные орудия против неприятельских самолетов, не угрожая при этом *Бреслау*. Уже в 8 ч. 28 м., в то время как *Бреслау* уклонился влево, в 300 *м* за кормой *Гебена* упала первая бомба. При выходе вперед *Бреслау* в 8 ч. 31 м. подорвался на мине; взрыв пришелся в кормовой части крейсера с правого борта; в результате вышли из строя паровой и ручной приводы руля и правая турбина низкого давления. Корабль потерял возможность управляться рулем. В 8 ч. 33 м. *Гебен* повернул вправо, чтобы взять *Бреслау* на буксир; в это время на его правом траверзе в расстоянии 200 *м* упали еще 2 бомбы. Наблюдатель, находившийся на марсе *Бреслау*, усмотрел по носу и с правого борта еще мины; известие было передано по рупору на флагманский корабль: «Между *Гебеном* и *Бреслау* повсюду мины». С величайшей осторожностью маневрировал командир флагманского корабля, чтобы притти на помощь тяжело пострадавшему легкому крейсеру. Но все его умение управляться не привело ни к чему: в 8 ч. 55 м. *Гебен* получил тяжелое сотрясение от удара в левый борт. Столб воды поднялся кверху выше мачты и обрушился на корабль. Фор-брамстеньга, поддерживавшая антенну, рухнула, но антенна осталась цела. Снова доносили о минах справа, слева и по носу. Они были отчетливо видны в прозрачной воде. Только изумительно ловким маневрированием командиру удалось избежать всех этих бесчисленных источников опасности.

После первого взрыва оба английских эскадренных миноносца попытались приблизиться к *Бреслау*, но этому помешал огонь кормовых орудий последнего. На корабле еще надеялись на спасение *Бреслау*. В то время как в нижних помещениях технический персонал старался вернуть кораблю боеспособность и боролся с проникновением воды, на палубе прислуга кормовых орудий удерживала эскадренные миноносцы на почтительном расстоянии, прислуга орудий левого борта и прислуга подачи приготовлялись к приему буксиров, а прислуга орудий правого борта стреляла из ружей совместно с пятью пулеметами по самолетам. Тем временем командир *Бреслау* задним ходом вышел из кольца замеченных мин. Но при этом в 9 час. крейсер снова подорвался на двух минах, которые одна за другой взорвались между обеими зад-

ними кочегарками и обоими машинными отделениями левого борта. Теперь *Бреслау* лишился хода и дрейфовал с небольшим креном на левый борт и с сильным диферентом на корму. Посреди минного поля ничто уже не могло спасти корабль. Тотчас же вслед за этим четвертая мина взорвалась под четвертой кочегаркой, а в 9 ч. 5 м. — пятая под носовой частью, близ мостика. Корабль, уже заливаемый с кормы, сразу же перевалился на левый борт. Командир отдал приказание покинуть корабль. Оставшиеся в живых после взрывов бросились за борт. Крейсер *Бреслау* выпрямился и затем, погружаясь с высоко поднятой носовой частью, быстро затонул. Из числа личного состава, который в течение первого получаса распевал в воде патриотические песни, через 1½ часа после гибели корабля английскими эскадренными миноносцами *Лизард* и *Тигрис* было спасено 162 чел. Большое число людей погибло за последние четверть часа, закоченев в воде (+ 8° С). Среди погибших был и командир. Убедившись, что нет возможности спасти *Бреслау*, командующий флотом решил по крайней мере сделать все возможное для спасения его храброй команды. В 9 ч. 4 м. он вызвал по радио эскадренные миноносцы. Командующий флотилией эскадренных миноносцев уже после первого взрыва на *Бреслау* собрал свои корабли и по получении радио тотчас же направил их самым полным ходом к месту происшествия. Кратчайший путь согласно карте, найденной на пароходе, шел через предполагаемый район минных заграждений. Ни минуты не задумываясь, эскадренные миноносцы избрали этот курс и прошли благополучно; очевидно линии на карте не обозначали заграждений. В 9 ч. 14 м. эскадренные миноносцы снова приняли радио: «Выходить немедленно». Эскадренный миноносец *Басра* дошел до квадрата 215, *Муавенет* — до квадрата 238, *Нумуне* и *Самсун* следовали вплотную за ними. В 9 ч. 23 м. с севера появились оба английских эскадренных миноносца. В связи с этим *Гебен* в 9 ч. 25 м. отдал флотилии приказание возвращаться обратно. Неприятель, превосходивший турецкие эскадренные миноносцы и в вооружении и в скорости хода, в 9 ч. 20 м. открыл по последним огонь. *Басра* находился в 5 *гм* (3 каб.) от места гибели *Бреслау*, но из-за сильного огня противника вынужден был отвернуть. Он получил два попадания 10-*см* снарядами в корму под ватерлинией: отсек I наполнился водою, в II отсеке была пробита водонепроницаемая переборка, но его удалось позднее откачать. *Басра* открыл ответный огонь и пытался уйти под прикрытием дымовой завесы; английские эскадренные миноносцы старались отрезать турецкие, пока в 9 ч. 48 м. не попали под огонь береговых батарей. В 9 ч. 45 м. с дистанции 80 *гм* (43½ каб.) *Муавенет* открыл огонь, стараясь прикрыть *Басра*. Благодаря огню крепости, которая по наблюдению *Муавенет* достигла попадания в один из неприятельских эскадренных миноносцев, последние в 9 ч. 55 м. прекратили обстрел *Басра*. Последний направился к *Гебену* в качестве противолодочного охранения. В 9 ч. 52 м. *Муавенет* прекратил огонь.

Считаясь с тем, что *Гебен* дважды подорвался на минах, а также с минной опасностью и наличием неприятельских подводных лодок, атаки которых могли повлечь за собою его гибель, командующий флотом счел невозможным дальнейшее пребывание *Гебена* на месте в качестве прикрытия эскадренных миноносцев, спешивших на помощь



*Бреслау*, а также и продолжение операции в направлении Мудросской бухты. Он приказал *Гебену* возвращаться. Дальнейшее плавание осуществлялось опять при условии определения места по углам; поворот в предполагавшийся проход в минном заграждении *Гебен* произвел опять в той же точке, в которой он повернул вправо. Поставленный буй не был найден. В 9 ч. 48 м. *Гебен* снова подорвался на мине близ того же места, что и утром; взрыв пришелся под III и IV отсеками правого борта и, как и первый взрыв, имел небольшие результаты. В то время как *Гебен* направлялся к входу в Дарданеллы, его энергично атаковали 8—10 неприятельских самолетов. Всплески бомб ложились вокруг корабля, иногда по 20 одновременно, но попаданий не было достигнуто. В 10 ч. 5 м. показались германские самолеты из Чанака; завязался воздушный бой, во время которого один из самолетов противника стремительно упал весь в огне, а другой был вынужден снизиться и попал под обстрел с берега.

Вход *Гебена* в Дарданеллы от подводных лодок обеспечивался эскадренными миноносцами, по которым неприятельские самолеты тоже сбрасывали бомбы, но безрезультатно; корабли отвечали ружейным огнем.

В 10 ч. 30 м. *Гебен* вошел в Дарданеллы, эскадренные миноносцы последовали за ним в разомкнутом строю. При проходе через свои минные заграждения *Гебен* и эскадренные миноносцы были снова атакованы бомбами с самолетов. В 11 час. *Гебен* прошел последнее заграждение, и лоцман был отпущен. При следовании через проход в сетевом заграждении *Гебен* наскочил на Нагарскую банку и не смог сойти с нее своими средствами.

Первоначально операция произвела эффект, на который она была рассчитана. 20 января в 7 час. англичане дали всем своим кораблям открытую радиограмму: «Неприятельские корабли в восточной части Средиземного моря. Всем торговым судам, находящимся восточнее Мальты, следовать в ближайший укрепленный порт». Хотя помеха судоходству носила временный характер, все же можно было считать, что этот приказ нарушил торговое и транспортное движение. Но надежды на усиление неприятельских морских сил в водах перед Дарданеллами не оправдались, так как неприятель считался помимо известной ему гибели *Бреслау* еще с повреждениями, полученными *Гебеном*, несколько преувеличивая их значение.

Нетрудно критиковать тактический маневр задним числом, когда все внешние впечатления и влияния отсутствуют, но тем не менее нельзя обойти молчанием роковой выход *Бреслау* в голову *Гебена*. Приказ о проходе *Бреслау* вперед был отдан в целях большего удобства стрельбы из зенитных орудий *Гебена*. Эти орудия могли быть использованы и при нахождении *Бреслау* за кормой, ибо вероятность получить попадание бомбой была для *Бреслау* не очень велика, как это потом показал опыт. Но в заминированном районе надо было избегать каждого маневрирования, которое не было неизбежно необходимо, в особенности же в связи с повреждением компасов на *Гебене*, лишавшем уверенности в его прокладке. К несчастию командир *Бреслау* решил обойти флагманский корабль слева и тем самым приблизился к подозрительному в смысле наличия минных заграждений фарватеру. Про-

ход *Бреслау* по правому борту *Гебена* имел бы еще и то преимущество, что борт являлся подветренным, ввиду чего дым *Бреслау* не мешал бы флагманскому кораблю, но с другой стороны согласно правилам расхождения судов в море обгоняющий корабль проходит по левому борту обгоняемого.

Обсуждая эту операцию, английская пресса уделяла немало места прорыву кораблей из Мессины в Дарданеллы в 1914 г. Подчеркивалось, что этот прорыв изменил весь ход войны для Антанты. Газета «Таймс» от 22 января 1918 г. пишет: «Несмотря на постыдное бегство (Schändlichen laufbahn) [1] *Гебена* и *Бреслау*, не было других двух кораблей, которые оказали бы такое влияние на войну. В военноморской истории они навсегда останутся памятными. История их ухода из Мессины рисует одну из наших величайших ошибок» и в заключение: «Ошибка, сделанная в Мессинском проливе, прямым путем привела к блистательной неудаче у Галлиполи и к осаде Кут-эль-Амара. Редко случалось, чтобы на войне одна ошибка влекла за собой столь многочисленные и длительные последствия». В газете «Обсервер» от 27 января корреспондент по морским вопросам Фиенн писал: «Во всей мировой истории не найти двух других кораблей, которые оказали бы столь гибельное влияние на политику» и далее: «Ни одна ошибка не обошлась нам так дорого, как то, что мы допустили бегство *Гебена* из Мессины. Это повлекло за собой галлипольские гекатомбы, вступление Болгарии в войну и салоникскую авантюру, которая легла такой тяжестью на наши источники снабжения. Вследствие той же причины мы были лишены возможности вполне использовать нашу военноморскую мощь в Египте и Палестине».

## Глава 29

# Борьба за *Гебен*

**Положение *Гебена* после посадки на мель. Противолодочная охрана. Меры против обстрела неприятелем. Первые безрезультатные попытки снятия с мели. Неприятельские воздушные атаки. *Торгут* ошвартован вдоль борта *Гебена*. Песчаная банка постепенно размывается работой винтов. Попытка стягивания. *Гебен* разворачивается, но все еще остается на мели. *Торгут* продолжает свою работу. Новые попытки стягивания. *Гебен* сошел с мели. Уничтожение английской подводной лодки.**

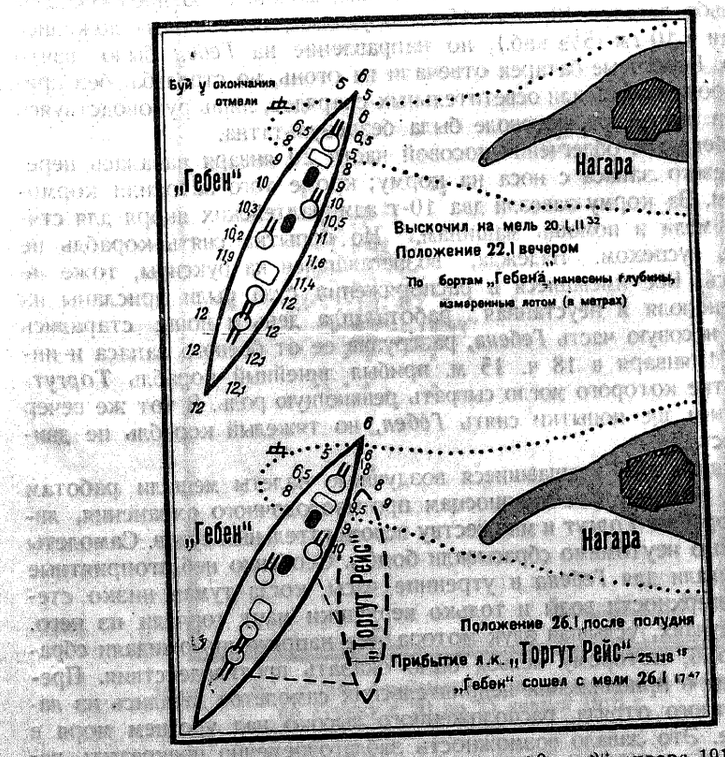
Для следования через проход в сетевом заграждении командование районом проливов изготовило чертежи, вычерченные вручную, на которых были нанесены буи, ограничившие сетевое заграждение, но не был нанесен буй, отмечавший отмель, выступающую от мыса Нагара; внешний вид этого буя совпадал с внешним видом буев сетевого заграждения. При выходе из Дарданелл в темноте этот буй не был замечен с *Гебена*, а лоцман не обратил на него специального внимания личного состава. При обратном входе после прохождения минного заграждения командующий флотом, считая, что при ясной погоде больше не предвидится навигационных трудностей, отпустил лоцмана еще до прохода

[1] Текст гласил: In spite of the „ignominious nature" и т. д.



через сетевое заграждение, против чего не возражали командир и старший штурман. На соответствующий вопрос штурмана лоцман подтвердил, что *Ost*-й буй следует оставить слева. В дальнейшем командование корабля считало буй, не показанный на схеме, за *Ost*-й буй заграждения, ввиду чего оставило его слева. Вследствие этого в 11 ч. 32 м., имея 15-узловой ход, *Гебен* сел на мель (черт. 32).

Неблагоприятное положение корабля, правда защищенного минными заграждениями, но вне сетевого заграждения, в сфере действий подводных лодок, воздушных атак с Имброса и стрельбы по невидимой цели из Саросского залива заставляло с величайшей энергией взяться за снятие его с отмели. Первые попытки сойти самостоятельно показали, что для этой цели необходимы более значительные усилия, поэтому приходилось считаться с тем обстоятельством, что противник предпримет все возможное для уничтожения почти беззащитного корабля,




Черт. 32. Положение *Гебена* на мели с 20 по 26 января 1918 г.

и принимать все меры для обороны корабля и для отражения неприятеля. Для охраны от подводных лодок была установлена непрерывная дозорная служба эскадренных миноносцев, для чего привлекался весь наличный состав флотилии, включая самые малые миноносцы. Для противовоздушной обороны были стянуты самолеты и зенитные орудия,

имевшиеся в распоряжении командования проливами и 5-й армии в Чанаке.

В связи с тем что можно было ожидать открытия стрельбы с неприятельских кораблей из Саросского залива, что неоднократно применялось обеими сторонами во время боев за Галлиполи, на полуострове были начаты приготовления для противодействия огню противника; для этого с *Гебена* был послан под руководством старшего артиллериста морской десантный отряд и турецкие артиллерийские команды местных армейских частей. Приготовления были закончены 25 января. Предполагалось отвечать на огонь противника из двух тяжелых орудий *Гебена*. 24 января с 21 ч. 20 м. до 23 ч. 30 м. неприятель произвел обстрел *Гебена*, ведя стрельбу по невидимой для себя дели. Согласно донесению наблюдательного пункта десантного отряда в стрельбе участвовали 2—3 корабля. Судя по всплескам, можно было предполагать, что стрельба ведется 10,5-*см*—15-*см* орудиями; все снаряды ложились недолетами в 10 *гм* (5½ каб.), но направление на *Гебен* было взято правильно. Береговые батареи отвечали на огонь, но стрельба без применения прожекторов или осветительных снарядов, лишь руководствуясь вспышками выстрелов, поневоле была безрезультатна.

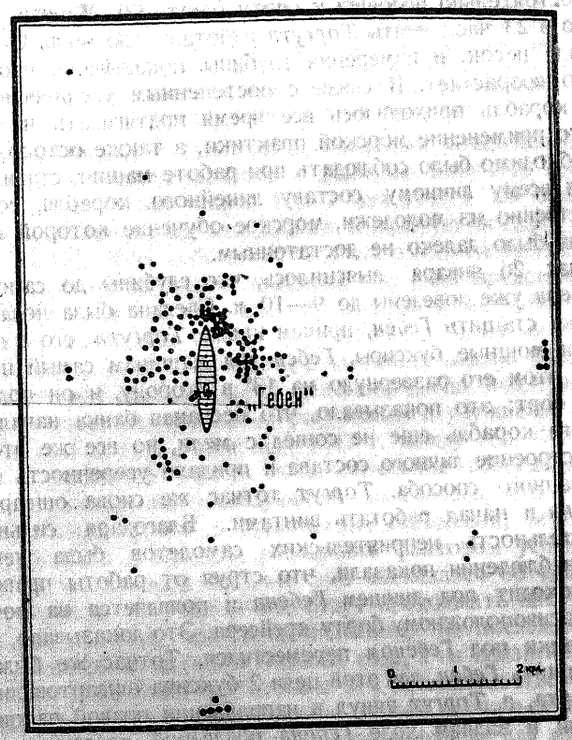
На *Гебене* для облегчения носовой части 20 января началась перегрузка боевого запаса с носа на корму; кроме того затопили кормовые отсеки. За корму завезли два 10-*т* адмиралтейских якоря для стягивания с мели в помощь машинам. Но попытка снять корабль не увенчалась успехом. Надежда, возлагавшаяся на буксиры, тоже не оправдалась. Все имевшиеся в распоряжении суда были присланы из Константинополя и неустанная работа шла день и ночь; старались облегчить носовую часть *Гебена*, разгрузив ее от боевого запаса и инвентаря. 21 января в 18 ч. 15 м. прибыл линейный корабль *Торгут-Рейс*, участие которого могло сыграть решающую роль. В тот же вечер были сделаны две попытки снять *Гебен*, но тяжелый корабль не двигался с места.

Ежедневные все учащавшиеся воздушные налеты мешали работам на *Гебене*, эскадренным миноносцам противолодочного охранения, линейному кораблю *Торгут* и множеству вспомогательных судов. Самолеты днем и ночью неутомимо сбрасывали бомбы. Особенно неблагоприятные условия бывали для *Гебена* в утренние часы, когда туман низко стелился у поверхности воды и только верхушки мачт торчали из него. В таких случаях, услышав звук мотора, все напряженно ожидали сбрасывания бомб, которому нельзя было оказать противодействия. Предупреждения о приближении неприятельских самолетов давались из лагеря десантного отряда, расположенного высоко над уровнем моря в Килия-Тепе. Это давало возможность заблаговременно прекратить перегрузку боевого запаса и укрывать людей за прикрытия. Несмотря на значительное число сброшенных бомб (сосчитано 180), было всего два попадания (черт. 33). 22 января в 11 ч. 48 м. одна бомба попала в заднюю трубу и причинила незначительные повреждения трубопроводу сирены; в дымовой трубе она образовала пробоину диаметром в 3 *м*, которую заделали асбестовыми матами. При этом взрыве был легко ранен дальномерщик. В течение 23 января один воздушный налет следовал за другим. В военном дневнике *Гебена* мы читаем: «От 10 час. до



10 ч. 18 м. воздушная тревога. Шесть самолетов сбрасывают бомбы. С 10 ч. 20 м. до 10 ч. 30 м. — 2 самолета сбрасывают бомбы. С 11 ч. до 11 ч. 11 м. — 4 самолета сбрасывают бомбы. С 11 ч. 45 м. до 12 ч. — 8 самолетов сбрасывают бомбы. С 14 ч. 40 м. до 15 ч. 05 м.— 3 неприятельских самолетов сбрасывают бомбы. В 14 ч. 45 м. неприятельский самолет сбит германским одноместным истребителем. С 17 ч. 07 м. до 17 ч. 21 м. — 4 самолета сбрасывают бомбы. С 20 ч. 8 м. до 20 ч. 43 м. — 3 самолета сбрасывают бомбы. С 21 ч. до 22 ч. 02 м. 1 самолет сбрасывает бомбы».

В этот день неприятель добился второго попадания; во время последнего налета, вечером, одна бомба попала в левый ящик противо-




Черт. 33. Результаты бомбометания неприятельских самолетов по *Гебену* с 20 по 25 января 1918 г.

минных сетей, из которого вырвала часть длиною в 1 *м*. Согласно сообщению английской газеты «Таймс» от 30 марта 1918 г. за 276 налетов было сброшено около 15,4 *т* бомб.

Такая же усердная и напряженная работа, как на *Гебене*, шла и на *Торгуте*. После первых напрасных попыток снять *Гебен* с мели *Торгут* был вынужден 24 января итти в Константинополь для пополнения запасов топлива. Там он захватил различные материалы, стальные и пеньковые тросы, скобы и т. п. и 25 января в 2 ч. 30 м. спешно вышел

снова в море. Тем временем на *Гебене* производилась попытка разрыхлить песчаную банку, на которой сидел *Гебен,* размывая ее работой винтов, для чего вдоль борта *Гебена* был ошвартован буксир. Инициатива применения этого метода принадлежала германскому офицеру, прибывшему вместе с буксиром из Константинополя и применявшему его с успехом при снятии парохода *Стамбул* в Зунгулдаке. *Торгут* прибыл к Нагаре 25 января в 18 ч. 15 м.; было решено ошвартовать его кормой к правому борту *Гебена* и затем работой обоих его винтов попытаться размыть банку. После тщетных попыток ошвартовать 10 000-*т* корабль с помощью буксиров командир *Торгута* (турецкий командир Насми) несмотря на тяжелые условия в смысле течения и ветра самостоятельно подошел к борту (черт. 32). Маневр был закончен только в 23 час.; винты *Торгута* работали всю ночь. Струя от винтов смывала песок, и измерения глубины показывали, что последняя постепенно возрастает. В связи с постепенным увеличением глубины линейный корабль приходилось все время подтягивать на швартовах вперед. Это применение морской практики, а также осторожность, которую необходимо было соблюдать при работе машин, ставили высокие требования всему личному составу линейного корабля, состоявшему преимущественно из молодежи, морское обучение которой из-за недостатка угля было далеко не достаточным.

В 10 час. 26 января выяснилось, что глубины до самой носовой башни *Гебена* уже доведены до 9—10 *м*. Сделана была новая энергичная попытка стащить *Гебен,* причем кроме *Торгута* его с обоих бортов тащили мощные буксиры. *Гебен* дал машинам самый полный ход назад; при этом его развернуло на 13° в сторону, и он получил крен на правый борт; это показывало, что песчаная банка начала разрыхляться. Хотя корабль еще не сошел с мели, но все же это событие подняло настроение личного состава и придало уверенность в правильности избранного способа. *Торгут* тотчас же снова ошвартовался у борта *Гебена* и начал работать винтами. Благодаря сильному *N*-му ветру деятельность неприятельских самолетов была невозможна. В 16 час. наблюдения показали, что струя от работы правого винта *Торгута* проходит под днищем *Гебена* и появляется на поверхности воды по противоположному борту крейсера. Это доказывало, что грунт песчаной банки под *Гебеном* переместился. Тотчас же была сделана попытка стащить *Гебен,* для этой цели 2 буксира ошвартовались с каждого его борта, а *Торгут* тянул в направлении правой раковины. При буксировании и заднем ходе *Гебена* последний медленно повернулся вправо, затем обратно — влево. Эти повороты поддерживались соответствующими ходами машин, и в 17 ч. 47 м. *Гебен* сошел с мели. Спешно были отданы все буксиры, и в 19 ч. 50 м. *Гебен* и *Торгут* направились в Константинополь. 27 января с развевающимися стеньговыми флагами, имея германский военный флаг на гротстеньге, оба корабля встали на якорь в Босфоре.

Неприятелю за 6 дней не удалось уничтожить *Гебена.* Воздушными атаками и слабым огнем артиллерии он не достиг своей цели; тогда он пустил в дело подводные лодки. Но было уже поздно. 28 января у Нагары, на месте посадки *Гебена,* была замечена подводная лодка *Е-14,* взята под обстрел и сильно повреждена. При попытке уйти в по-



зиционном положении, она была обстреляна у Кум-Кале крепостной артиллерией и потоплена; 9 чел. команды были взяты в плен. В тот же день у Нагары пулеметным огнем был сбит неприятельский самолет; летчики — 2 английских офицера — взяты в плен.

Борьба за *Гебен* была проиграна противником с потерями.

Глава 30

# Деятельность флота на малоазиатском театре военных действий

**Решение захватить Ирак. Точка зрения фельдмаршала Фалькенхайна. Необходимость организации службы снабжения на Евфрате. Образование Евфратской речной флотилии. Поражение турок на Евфрате. Перенос района операций в Палестину. Деятельность анатолийских железных дорог. Создание береговых батарей. Береговая оборона в Сирии. Английское наступление на Евфрате. Расформирование речной флотилии.**

Между германским и турецким сухопутным командованием состоялось совещание, которое привело к решению поручить ген. Фалькенхайну завоевание Ирака (карта 17). 7 мая 1917 г. он прибыл в Константинополь и тотчас же отправился в полевую поездку по Месопотамии, чтобы составить себе представление о возможностях проведения операции. Изучение на месте показало, что план представляет необычайные затруднения, но все же его выполнение возможно. Турецкое командование выставляло сухопутную армию, а Германия со своей стороны обязалась усилить снабжение, в частности подвоз угля и железнодорожного материала, и оказать действительную поддержку флотом. В первую очередь требовались организация и улучшение судоходства на Евфрате и Тигре. В конце мая 1917 г. между ген. Фалькенхайном и в.-адм. Сушоном состоялось предварительное совещание. На этом совещании, а также на последующих выяснилось, что Фалькенхайн считает содействие флота в организации снабжения, вернее создание необходимой связи с Ираком, решающим фактором успеха операции. После оценки обстановки Фалькенхайн высказался об общем положении в том смысле, что англичане будут продолжать наступление как на синайском фронте, так и на иракском, на последнем вероятно только по окончании жаркого периода года, а на синайском — в близком будущем. Надо было считаться с тем обстоятельством, что турецкое высшее сухопутное командование может оказаться вынужденным перебросить сильные части войск, предназначенные для иракской операции, на синайский фронт. Морское командование ставило для флота 3 следующих задачи:

1. Помощь лесозаготовкам в районе Гексу и транспорту леса на верфи, изготовляющие шартуры.
2. Принятие и обеспечение снабжения на Евфрате от Джераблуса до Хита.
3. Сохранение и по возможности расширение строительства шартуров в Джераблусе.

Для этого было необходимо значительное увеличение личного состава и доставка моторных катеров из Германии. Первоначально пред-

усматривалась лишь организация службы снабжения на Евфрате; но вскоре выяснилась необходимость усиления судоходства и на Тигре, а затем — организация и обслуживание речных военных флотилий на Тигре и Евфрате (речь шла о минах и вооруженных судах).

В оперативном отношении евфратская речная флотилия подчинялась сухопутному командованию, во всех других вопросах — Средиземноморской дивизии. В отношении службы тыла флотилия находилась в зависимости от евфратской тыловой инспекции, но тем не менее командиру флотилии приказом командующего группой сухопутных войск была обеспечена широкая самостоятельность, и инспектору снабжения было запрещено вмешиваться в сферу речных и технических его мероприятий. Ежедневная норма отправления грузов устанавливалась в 180—200 *т*. Было построено около 400 двойных шартуров способом, который описывался выше. Дальнейшие строительные возможности зависели от подвоза дерева, который был очень затруднен, и все зависело от запаса достаточного количества дерева на Верхнем Евфрате и его притоках. Охрану судоходства и обвехование реки несли моторные катера, заказанные в числе двенадцати в Германии. Базами им служили следующие 6 пунктов: Джераблус, Мескене, Рекка, Дар-эс-Сор, Албу-Кемал, Ана (карта 17). В этих пунктах были оборудованы базы и имелись радиостанции. Командующий речной флотилией имел на своих кораблях 6 собственных радиостанций, благодаря чему он держал в своих руках службу наблюдения и связи на всем протяжении реки независимо от берегового телеграфа.

Для речных операций были организованы две группы: первая состояла из четырех 10,5-*см*/40 орудий, поставленных на четыре канонерских шартура, и четырех шартуров с боевым запасом; кроме того для каждого орудия имелась складная береговая установка; вторая группа имела три 6-*см* десантных орудия на шлюпочных и десантных установках; наконец флотилия имела в своем распоряжении мины, тралы и подрывную партию.

Одной из групп речной флотилии надлежало использовать находившиеся на Тигре 3 парохода для службы снабжения и организовать местное судоходство на келлеках подобно судоходству на шартурах по Евфрату.

Личный состав евфратской речной флотилии покинул Константинополь 17 сентября и 24 сентября прибыл в Джераблус. Благодаря неутомимой деятельности командиру удалось справиться со всеми затруднениями и организовать речной транспорт. Особенной осторожности требовало обращение с командой шартуров, местными турками, которые об'единялись в роты. Большие затруднения возникали в связи с платой денег: бумажный турецкий фунт падал все больше и больше, местные жители принимали его по невероятно низкой оценке. Команда шартуров отказывалась отправляться в путь без оплаты твердой валютой; действительно за бумажные деньги ничего нельзя было купить. Главной заботой командующего флотилией становилось добывание необходимой валюты. По прибытии шартуров к месту назначения приходилось заботиться о том, чтобы шартуры возвращались обратно вверх по реке совместно ( в случаях если они не буксировались моторными катерами). Совместное возвращение было необходимо из-за



арабских разбойничьих банд, которые грабили отдельных путешественников, не гнушаясь самой скудной добычей.

То, что генерал Фалькенхайн предсказал заранее, случилось в октябре 1917 г.; турецкие войска пришлось перебросить на палестинский фронт. Командование этой группой войск еще в октябре предполагалось перевести в Иерусалим.

Турецкие войска на Евфрате тем временем понесли существенное поражение. Турецкая евфратская группа войск была захвачена в плен англичанами; взятие Хита было не за горами. Взамен на фронт направилась 50-я турецкая пехотная дивизия, переброшенная главным образом по реке евфратской речной флотилией. Продовольственные затруднения заставили турецкий 13-й армейский корпус отойти от Диалы на Тигре. Положение турецких войск ухудшалось еще из-за дезертирства. Но снабжение на Евфрате несмотря на перенос центра тяжести операций в Палестину надлежало наладить в намеченных размерах, чтобы быть наготове для встречи всевозможных затруднений в деле обеспечения армии продовольствием и другим снабжением. Новой задачей для евфратского речного отряда являлась теперь добыча хлеба и дров в северной части евфратского театра, доставка этих грузов по реке до Джераблуса и погрузка на железную дорогу для Палестины. Для этой цели приходилось продолжить тыловые коммуникации на север до горного хребта, находящегося на северо-восток от Самсата.

В начале сентября 1917 г. морской специалист при штабе ген. Фалькенхайна сообщал следующие сведения о тяжелом состоянии транспорта на анатолийской и багдадской железных дорогах: весь путь одноколейный с перерывом между Карабунар и Гелебек. На этом промежутке действует таврская полевая железная дорога; таким образом в Карабунаре и Гелебеке приходится производить перегрузку; ширококолейная железная дорога через хребет Аманус правда закончена, но полное ее использование еще невозможно ввиду неготовности верхнего строения пути (балласта); ощущался недостаток во вполне исправных локомотивах, особенно к югу от Тавра. В адрес группы войск Фалькенхайна в тот период отходило ежедневно 3 поезда с войсками и еженедельно — шесть товарных поездов. С 1 сентября 1917 г. для евфратского речного отряда прибыло 12 товарных поездов (1 200 *т*), в том числе поезда со снаряжением для шартуров и боевым запасом. Что касается строевого леса для шартуров, то всего было доставлено 250 000 бревен тополя и из Александретты в Джераблус — 200 *т* строевого леса. При наличии этого материала в течение четырех месяцев можно было ежедневно строить 20 двойных шартуров; дерева было достаточно и на постройку 30 больших шартуров, а также и канонерских шартуров.

В октябре 1917 г. выяснилась необходимость усилить береговые батареи в районе Аданы [1] и главным образом озаботиться обеспечением тыла армии от неприятельского десанта. Для этой цели речной отряд передал шесть 10,5-*см*/40 орудий и 4 пулемета вместе с прислугой; они поступили в распоряжение сухопутного командования Сирии и Зап.

[1] Узловой пункт багдадской ж. д. между Мерсиной и Александреттой. — *Прим. перев.*

Арабии, во главе которого стоял морской министр Джемаль-паша. Морская батарея получила название батареи Джемаль-паши; четыре 10,5-*см*/40 орудия были установлены у Аяса, 2 орудия — на побережьи, расположенном далее на северо-восток. Главное командование проливами организовало и снабдило гидроавиабазу в Мерсине; на ее обязанности лежали дальние рекогносцировки в сторону Кипра и ближние — в районе Александреттского залива и в соседних районах, а также обнаружение минных заграждений и отражение неприятельских набеговых операций. Условия под'ема и посадки для самолетов были в Мерсине неблагоприятны, но в более удобных местах нельзя было наладить снабжения вследствие затруднений с дорогами. Расстояние для дальней рекогносцировки было настолько велико, что как правило приходилось по пути дополнительно принимать топливо. Но несмотря на все эти затруднения авиабаза доставляла ценные разведывательные материалы в виде донесений и снимков. Небольшой морской отряд был выделен и для Геннисаретского озера: здесь снабжение обслуживалось евфратским моторным катером и лихтером; отряд подчинялся армейскому автомобильному парку в Тиберии.

В январе 1918 г. на Евфрате вступила в строй евфратская речная флотилия. Она представляла собой значительную боевую силу, имея в своем распоряжении два 10,5-*см*/40 орудия, установленных на железных лихтерах, шесть 6-*см* орудий (из них 3 на моторных шартурах), 4 пулемета и некоторое количество мин. В оперативном отношении флотилия подчинялась 50-й пехотной дивизии (евфратская группа) и кроме выполнения активных задач она должна была еще обеспечивать судоходство от Анаха вниз по течению.

Группа, отправленная на Тигр первоначально только в качестве разведочного отряда, постепенно выросла в тигрскую снабженческую часть и имела все возрастающее значение в вопросе снабжения 6-й турецкой армии, связанном с большими трудностями. Введение в строй пяти турецких пароходов, имевшихся на Тигре, было возможно только при помощи этой группы, но эта работа ставила новые требования к незначительному германскому личному составу. Разносторонние задачи тигрской группы в начале февраля 1918 г. были следующие: перестройка некоторых пароходов под нефтяное топливо, участие в розысках месторождений жидкого топлива и их использование и военное обеспечение р. Тигра. Транспортный вопрос был здесь особо сложен, так как сообщение на грузовых автомобилях от места окончания багдадской ж. д. у Нисибина до Моссула (около 250 *км*) поддерживалось лишь условно, а в плохую погоду вовсе прекращалось. Наконец в распоряжении группы войск Фалькенхайна состоял отряд береговой обороны в Сирии. В феврале 1918 г. посты морской службы находились в Карататше, Александретте, Тартусе, Бейруте, Самарии, Кесарии и у выхода фланга 8-й турецкой армии к морю. Командование береговой обороной находилось в Бейруте, который одновременно служил базой для подводных лодок и неоднократно использовался в качестве таковой германскими подводным лодками, получавшими здесь топливо и продовольствие, а также новые сведения об обстановке, которые кроме того ежедневно передавались им по радио. Наблюдение на постах велось круглые сутки германским личным составом.



25 февраля 1918 г. ген. Фалькенхайн был отозван в Германию и ген. Лиман-ф.-Сандерс принял главное командование над указанной армейской группой. Но эта смена командования разделяла друг от друга 2-ю и 6-ю турецкие армии, до тех пор входившие в состав армейской группы, и упраздняла существовавшую до тех пор централизацию. В бывшей группе Фалькенхайна (Ильдерим) оставались береговая оборона от Хайфы (включительно) и далее на юг и евфратский речной отряд за исключением евфратской флотилии; при 2-й армии оставались береговая оборона к северу от Хайфы, базы подводных лодок, морские батареи в Аясе и в Мерсине и гидроавиабаза; турецкой армейской евфратской группе подчинялись евфратская флотилия и судоходство от Анаха вниз по течению; вместе с 6-й армией отрывалась от флота и тигрская группа; с уменьшением района, подчиненного командующему группой войск, отпадала и необходимость в представителе морского командования при нем, ввиду чего последний получил теперь новое назначение в качестве уполномоченного офицера морского генерального штаба при турецком главном сухопутном командовании на юго-восточном театре с местопребыванием в Дамаске; в его обязанности входила консультация по морским вопросам при командующих 2-й и 6-й армиями и группой войск Лимана-ф.-Сандерса. Одновременно он являлся самостоятельным начальником всех германских морских частей в Сирии и Ираке, и в вопросах снабжения, управления и организации этих частей он был подчинен Средиземноморской дивизии; в оперативном отношении эти части попрежнему подчинялись соответствующим сухопутным начальникам, однако вышеуказанный морской специалист в случаях крайней необходимости и невозможности снестись с высшим турецким сухопутным командованием имел право отдавать приказы своим именем, но при условии одновременного донесения об этом как высшему командованию, так и соответствующему командованию армиями.

В марте 1918 г. неприятель начал наступление на Евфрате. Командующий евфратским речным отрядом находился в поездке вверх по течению для инспектирования морских снабженческих операций и для ознакомления с рекой. Он находился в Дар-эс-Сор, когда 27 марта из Анаха пришло известие о тяжелом положении последнего. Далее по радио было сообщено, что англичане произвели атаку, что 10,5-*см* орудия расстреляли весь боевой запас и что с 26 марта отсутствует связь с флотилией. Почти одновременно пришла телеграмма, гласившая, что турецкая 50-я дивизия взята в плен и Анах под угрозой. Из сведений, полученных от беглецов, командующий отрядом мог сделать вывод, что евфратская флотилия в опасности. Согласно приказу морского специалиста при штабе высшего командования флотилия была передана в подчинение командующему евфратским отрядом, а последнему надлежало спуститься как можно дальше вниз по течению и принять отступавшую флотилию, а также собрать беглецов.

29 марта евфратский отряд остановился у Салии и оборудовал здесь укрепленную позицию, так как турецкие патрули доносили, что англичане дошли до Альбу-Кемаля, вследствие чего все германские тыловые учреждения отошли. Постепенно стали подходить отдельные беглецы, доставлявшие фантастические сведения; но среди них никого не

было с евфратской флотилии. В последующие дни беглецы собирались все в больших и больших массах; некоторые из них были в совсем опустившемся состоянии. Разбойничьи арабские племена использовали удобный случай, напали на них и до такой степени обобрали их, что они появились на Евфрате полураздетыми. Постепенно подходили и представители личного состава флотилии, а 2 апреля вечером, когда командующий отрядом спустился на моторном катере несколько ниже по течению, к нему явилось 18 чел. из состава флотилии, в том числе 2 офицера. Находившийся среди вернувшихся начальник флотилии, германский морской офицер, доложил о событиях, происшедших на фронте, следующее: 26 марта рано утром турецкие позиции были обстреляны англичанами, причем корректировка стрельбы велась с привязного аэростата; в 5 час. 10,5-*см* орудия с лихтеров открыли огонь по неприятельской кавалерии и артиллерии; в 9 час. неприятель усилил артиллерийский огонь и одновременно двинул в атаку пехоту, которой удалось в нескольких местах прорвать фронт; 10,5-*см* орудия с короткими перерывами стреляли до 13 час., пока не расстреляли всего боевого запаса. Затем вооруженные лихтера были отбуксированы с позиции моторным катером. Во время этой операции они были атакованы неприятельскими самолетами, причем один из лихтеров получил попадание; однако пробоину удалось заделать и продолжать буксировку. На следующий день, 27 марта, корабли были обстреляны кавалерией и броневыми автомобилями, преследовавшими их и нагнавшими их по берегу; вследствие отсутствия боевого запаса и невозможности оказывать сопротивление корабли пришлось покинуть и потопить под огнем неприятеля; в Анахе наблюдались взрывы, англичане уничтожали там оставленное турками оружие и боевые запасы; личный состав евфратской флотилии день и ночь продолжал отступление, постоянно подвергаясь нападениям со стороны арабов, пока не соединился с турецкой кавалерией. Флотилия потеряла убитыми 2 чел., ранеными — 13, из них несколько человек тяжело.

Разрушения, произведенные в Анахе, говорили за то, что неприятель не имел намерения занять его надолго. Это подтвердилось в ближайшие дни из рекогносцировки на сухом пути. От нового формирования евфратской флотилии пришлось отказаться в связи с тем, что неприятель имел в своем распоряжении броневые автомобили, при помощи которых он мог свободно заходить флотилии в тыл. Поэтому командующий речным отрядом, собрав последних беглецов и реорганизовав снабженческие пункты, вернулся в Джераблус.

Начальник тигрской группы предложил сократить личный состав ее до небольшого отряда, так как вследствие печального положения снабжения турецкая 6-я армия очень страдала от недостатка продовольствия. Предложение было принято, и тигрская группа была расформирована.

Обстановка на Евфрате позволяла произвести уменьшение личного состава, требовавшегося в связи со все возраставшим некомплектом в офицерах и матросах на родине. В результате этого возник план передать южные речные коммуникации туркам и оставить германский личный состав только на северном участке (вплоть до важного хлебного района Самсата) и на сирийском побережьи. Морские батареи Александреттского залива тоже предполагалось передать туркам. В течение следующих недель турецкие офицеры и солдаты проходили курс обучения на батареях и по частям заменяли германский личный состав. 20 июня 1918 г. Средиземноморская дивизия, имея на то согласие высшего турецкого сухопутного командования, вернула в Константинополь весь германский личный состав, работавший на реке ниже Джераблуса, вместе с моторными катерами, радиостанциями, запасами и снаряжением. Джераблус оставался базою речного отряда, в распоряжении которого остались только северные речные коммуникации. Отряд просуществовал еще до конца сентября 1918 г., когда был расформирован.

Должность морского специалиста при высшем турецком военном командовании тоже была упразднена в конце сентября, причем этот морской специалист оставался начальником морских частей: небольшого евфратского речного отряда, сирийской береговой обороны и гидроавиабазы в Мерсине. В октябре 1918 г. после отступления группы войск Лиман ф.-Сандерса постепенно свертывалась и береговая оборона.



Глава 31

# События на Черном море после заключения перемирия с Россией

**Заключение мира с Россией и Румынией. Неясность обстановки на Черном море. Действия подводных лодок против большевистских торговых судов. Обстановка в Севастополе. *Гебен и Гамидие* в море. Германские войска оккупируют Севастополь. Русский флот отправляется в Новороссийск. *Гебен* в Севастополе. Переговоры по поводу возвращения русских кораблей. Возвращение некоторых кораблей. *Гебен* в Новороссийске. Остальная часть черноморского флота потоплена. Разоружение русского флота. Использование русских кораблей под германским флагом. Спокойствие на Черном море восстановлено.**

3 марта был подписан Брест-литовский мир. 5 марта было заключено перемирие с Румынией.

Несмотря на официальное заключение мира с причерноморскими государствами ни армия, ни флот не могли прекратить военных действий. Русская революция и об'явление принципа самоопределения наряду с введением большевистской власти нарушили во многих местах существовавшие порядки. В начале февраля турецкое сухопутное командование отправило на пароходе *Минна Хорн* войска в Керасунду, имевшие назначение следовать оттуда к Трапезонду. В турецких владениях, очищенных русскими, царила полная анархия. Русские и армянские банды жгли и резали остатки населения. В городах, например в Эрзингжане, нападения были направлены также и против находившихся там русских учреждений. Турецкие войска должны были навести порядок в этой местности. Трапезонд был занят 24 февраля. Находившиеся там русские войска в количестве 8 000 чел. ожидали отправки на родину. В портах северного побережья Черного моря, Одессе, Николаеве и в главном военном порту — Севастополе, царило совершенно неясное и неустойчивое положение. Для союзников было важно как можно скорее установить порядок, необходимый для восстановления беспрепятственного судоходства на Черном море. Но о спокойствии на море не могло быть и речи при неясности вопроса о принадлежности бывш-

ших русских военных и торговых кораблей. 13 марта Одессу заняли германские и австрийские войска, и порядок в ней был восстановлен. О Севастополе не имелось точных сведений. *UC-23* и *UB-42* были посланы на позиции между Одессой и Севастополем: верховный комиссар Черноморского флота в Севастополе просил о присылке нефтеналивных судов, так как в Севастополе нехватало топлива; подводные лодки имели задание помешать приходу нефтеналивных судов; они получили предписание захватить эти суда и постараться доставить их в Константинополь. Однако вследствие неясности политического положения подводным лодкам предписывалось дожидаться радио с разрешением действовать. Согласно оперативному приказу подводные лодки имели право действовать оружием только при условии получения в предшествующую ночь полного текста разрешения на атаку. *UC-23* правда заметила 19 марта вооруженное нефтеналивное судно, но, не имея разрешения, не могла его захватить. Только 21 марта по радио было сообщено, что корабли с красным флагом без герба Советской республики следует рассматривать как неприятельские и атаковывать. *UB-42* вообще не видела крупных кораблей. *UC-23* вернулась в Константинополь 24 марта, а *UB-42* — 31 марта.

С 17 марта в Одессе находился в.-адм. Гопман, председатель комиссии по заключению перемирия на Черном море, переименованной в начале апреля в навигационно-техническую комиссию (Nautisch-technische Kommission — Nateko). Членами комиссии состояли представители союзных среднеевропейских держав (представителем Украины состоял бывший русский морской офицер). Деятельность комиссии касалась следующих вопросов: 1) восстановления и охраны свободных от мин коммуникаций на Черном и Азовском морях, б) восстановления портов и верфей, в) регулирования судоходства, г) способствования всеми мерами вывозу из южной России продовольствия, нефти и других материалов, необходимых среднеевропейским государствам для продолжения войны.

17 марта Николаев заняли германо-австрийские войска. Эта оккупация являлась преддверием к дальнейшим операциям 52-го корпуса (Generalkommando 52), имевших целью восстановление порядка в Таврриде и в Крыму и в связи с этим оккупацию этих районов, а также в случае надобности — районов побережья Азовского моря и Кавказа. После небольших стычек германские войска прорвались через Перекопский перешеек и 25 апреля заняли главный город Крыма—Симферополь. Здесь под охраной германских войск образовалось новое крымское правительство, в состав которого вошли также лица из немецких колоний юга России. В дальнейшем город стал местом пребывания командующего 52-м корпусом. В ближайшем будущем ожидалась оккупация Севастополя, поэтому морской генеральный штаб прислал в распоряжение сухопутного командования двух морских штабных офицеров. В Севастополе находилась наиболее ценная часть русского флота: оба дредноута — *Воля* (бывш. *Император Александр III*) и *Свободная Россия* (бывш. *Екатерина II*), крейсер *Память Меркурия*, несколько подводных лодок и эскадренных миноносцев; остальная часть флота по полученным сведениям была покинута личным составом.

По просьбе в.-адм. Гопмана для обеспечения положения в Одессе 26 марта туда отправились подводные лодки *UC-23* и *UB-14*. Им предписывалось блокировать Одессу с целью прекращения сообщения с Севастополем, Николаевом и Херсоном и атаковать большевистские корабли с красным флагом; корабли под новым желто-голубым флагом Украины рассматривались как дружественные. 31 марта *UC-23* вошла в одесский порт, где присутствие ее было нарочито демонстрировано. Подводная лодка направилась на позицию на линии Одесса—Севастополь. 11 апреля *UC-23* встретила у Евпатории пароход, который не выполнил требования застопорить машины. Завязался бой, причем пароход отвечал из 12-*см* орудий и залпы его ложились хорошо; только получив первое попадание, он повернул и поднял белый флаг. Это был русский пароход *Труд* (вместимость 610 *т*). На него была послана призовая команда, и *UC-23* повела его по направлению к Одессе и по пути передала вышедшим навстречу тральщикам. 14 апреля в 1 час был задержан артиллерийским огнем русский пароход *Казак* (около 1 000 *т*) с разным грузом и также отправлен в Одессу с призовой командой. Несколько часов спустя, в 6 ч. 50 м., та же судьба постигла пароход *Ольга* (327 *т*). 15 апреля опять произошел артиллерийский бой с пароходом, по размерам сходным с *Казаком*. Только получив несколько попаданий, последний прекратил огонь и поднял белый флаг. Не обращая внимания на сигнал *следуйте за мной*, он продолжал итти дальше, ввиду чего стрельба по нему возобновилась; после этого пароход выбросился на скалистый берег. *UC-23* после кратковременного пребывания в Одессе, где она нашла захваченные ею призы, вернулась 22 апреля через Констанцу в Константинополь. 11 апреля *UB-42* вышла из Босфора. Находясь на позиции перед Севастополем, подводная лодка неоднократно видела пароходы, но вследствие малой скорости хода ей не удалось атаковать ни одного из них. Согласно полученному приказу 4 мая подводная лодка зашла в Одессу, откуда была послана в Севастополь.

Комиссия по перемирию уже в конце марта 1918 г. считала крайне желательной посылку в Одессу *Гебена*, появление которого быстро навело бы порядок; в дальнейшем *Гебен* явился бы прикрытием наступления армии на Севастополь. Однако 25 марта морской генеральный штаб в Берлине принял решение, что единственный в этот момент боеспособный корабль турецкого флота может быть использован только при самой критической обстановке. В середине апреля армия начала наступление на Севастополь. Предполагалось обезвредить русский черноморский флот, захватить предполагавшиеся в главном военном порту богатые запасы и использовать их для военных целей на родине. Согласно Брест-литовскому мирному договору русские военные корабли надлежало разоружить. Это условие до сих пор не было выполнено. На германской стороне подозревали, что русский флот со всеми исправными военными и торговыми кораблями отправится в Новороссийск. Чтобы помешать этому намерению, Ребейр-Пашвиц сообщил морскому генеральному штабу в Берлине, что он намерен с *Гебеном* и *Гамидие* крейсеровать перед Севастополем и рассматривать все выходящие оттуда корабли в качестве неприятельских.

30 апреля оба корабля вышли в море и в ночь на 1 мая заняли позицию перед Севастополем (карта 20). Саблин намеревался остаться со всем флотом в Севастополе и там разоружить корабли, если герман-

ский главнокомандующий разрешит поднять украинский флаг, показывающий переход флота к дружественной германцам Украинской республике. Депутация, посланная с этим предложением к ген. Кошу в Симферополь, вероятно по недоразумению не была принята. В связи с этим Саблин, с его точки зрения вполне справедливо, заподозрил немцев в намерении напасть и захватить флот силой, и, когда 30 апреля на Северной стороне в Севастополе показались первые германские войска, он вышел в море с обоими дредноутами, 15 современными эскадренными миноносцами и 10 пароходами и направился под высоким крымским берегом в Новороссийск. Он не отвечал на безрезультатный огонь некоторых германских полевых батарей.

Вследствие того, что *Гебен* еще не пришел в Севастополь, русский флот беспрепятственно прибыл на следующий день в Новороссийск. 1 мая в 15 час. Севастополь был занят германскими войсками без боя. Ввиду того что не было известно, все ли укрепления заняты германскими войсками, в особенности Балаклавские, *Гебен* и *Гамидие* вошли 2 мая в Севастопольскую бухту в полной боевой готовности (на них была пробита боевая тревога); сведения, свободен ли от мин входной фарватер, были получены предварительно по указаниям русских офицеров (карта 20). Оставшиеся корабли черноморского флота, а именно 7 линейных кораблей старого типа, крейсер *Очаков (Кагул), Память Меркурия,* несколько неготовых к выходу в море новейших эскадренных миноносцев, миноносцы, 14 подводных лодок и множество вспомогательных и торговых судов имели крайне запущенный вид, почти на всех отсутствовал личный состав или имелся налицо в очень незначительном числе. Для охраны кораблей на них были тотчас же посланы германские отряды, которым одновременно поручалось установить готовность кораблей. Среди русских кораблей находился также турецкий крейсер *Меджидие,* подорвавшийся на мине у Одессы 3 апреля 1915 г. Русские исправили на нем минные и торпедные повреждения и начали приводить корабль в готовность и вооружать заново, переименовав его в *Прут;* но за несколько месяцев перед тем работы были прерваны, и таким образом корабль остался в незаконченном виде; 13 мая Ребейр-Пашвиц приказал торжественно поднять на нем турецкий флаг, а позднее *Гамидие* отвел крейсер на буксире в Константинополь. В.-адм. Гопман и члены навигационно-технической комиссии прибыли в Севастополь 8 мая.

В порту находился также дредноут *Императрица Мария,* который от внутреннего взрыва в носовой части перевернулся вверх килем. Тяжелые башни линейного корабля вывалились; попытки поднять его, производившиеся под руководством русского инженера, еще продолжались, но затем в связи с недостатком угля немцы ограничили их сохранением корабля на плаву при помощи сжатого воздуха. На верфях немцы нашли значительные запасы военных материалов и корабельного снаряжения. Русское управление работало сравнительно хорошо, на верфи осталось большинство прежних служащих. С помощью присланного из Германии морского личного состава и служащих с верфей в течение июня был восстановлен некоторый порядок на верфях. Между прочим для нужд германских войск восстановили и центральную мощную радиостанцию и госпитали.



Следующей задачей флота являлось введение в строй русских легких морских сил для несения дозоров у крымского побережья и в Азовском море и охраны торгового судоходства против пиратства. Оставалось невыясненным, чего можно было ожидать от русских морских сил, скрывшихся в Новороссийск. Для решения этого вопроса 52-й корпус намеревался двинуть сухопутные силы против Новороссийска и просил о немедленной поддержке со стороны морских сил.

Командующий флотом намеревался запереть Новороссийск с помощью подводных лодок и мин; кроме того в его планы входила воздушная атака под прикрытием *Гебена* и поддержка переброски германских войск через Керченский пролив на Таманский полуостров. Берлинской морской генеральный штаб желал возвращения *Гебена* в Константинополь, в соответствии с чем сообщил сухопутному командованию, что корабль не сможет принять участия в намеченной операции. Командующий флотом однако сумел отвести эти затруднения, явно обусловленные турецким влиянием, и *Гебен* временно остался в Севастополе. Пребывание его там использовали для ввода его в док. При постановке на якорь на *Гебене* лопнула паровая труба, проходившая через отделение, еще заполненное водой со времени получения минной пробоины, ввиду чего всю тяжелую работу по отдаче и уборке якоря приходилось выполнять вручную. Одновременно со свежей покраской подводной части было крайне необходимо обследовать отсеки, получившие пробоины 20 января. На судостроительном заводе имелся док достаточных размеров, но вследствие отсутствия рабочих всю работу пришлось выполнять своими силами. 7 июня корабль встал в док (последний раз он стоял в доке 4½ года тому назад). За короткое время, имевшееся в распоряжении, удалось только соскоблить краску с днища и покрасить его, а также исправить паропровод к якорному шпилю; к заделке пробоин не приступали; 14 июня *Гебен* уже вышел из дока.

Германское правительство начало переговоры с советским правительством, чтобы добиться возвращения русских кораблей из Новороссийска в Севастополь. Хотя трудно было ожидать их участия в операциях и восстановления их боеспособности, тем не менее все же общая безопасность требовала их разоружения и германского контроля над ними. Об обстановке на этих кораблях с различных сторон приходили самые противоречивые известия. На некоторых кораблях будто бы царил полный хаос, но другая часть их, находившаяся под командой старых офицеров, была еще боеспособна. *UC-23,* державшаяся на позиции перед Новороссийском, сообщала 3 июня приблизительно те же сведения. Корабли имели на гафелях андреевские флаги, а на фор-стеньгах — красные. Командующим флотом являлся адм. Саблин. После неоднократного обмена телеграммами Берлина с Москвой 13 июня правительства договорились, что корабли должны вернуться в Севастополь в течение 6—10 дней. Германское правительство признавало корабли собственностью России и об'являло, что намерено вернуть их после заключения всеобщего мира. Московское правительство послало в Новороссийск приказ о подготовке к переводу кораблей в Севастополь, который должен последовать не позднее 19 июня. Получив этот приказ, адм. Саблин сложил с себя командование; его заме-

ститель, кап. 1 р. Тихменев, 16 июня запросил по радио германское командование, прося указаний по выполнению перехода в Севастополь. Ребейр-Пашвиц отвечал, что в 9 час. 19 июня корабли должны находиться перед Севастополем с орудиями, закрепленными по-походному и открытыми орудийными затворами, боевой запас — в погребах. После постановки на якорь кораблям предстоял осмотр особой комиссией. Тихменев сообщил 18 июня коменданту Севастопольского порта, что русский флот войдет на следующее утро в составе линейного корабля *Воля,* шести эскадренных миноносцев и вспомогательного крейсера. Остальные корабли не могли прибыть по техническим причинам, так как нехватало личного состава и буксиров. 19 июня корабли прибыли под андреевским флагом в Севастополь. При проходе мимо *Гебена,* на котором была пробита боевая тревога, линейный корабль *Воля* отсалютовал флагом.

Тихменев на совещании об'явил, что не может дать точных указаний о местопребывании оставшихся кораблей. Личный состав этих кораблей был не согласен с уходом кораблей и предпочитал лучше потопить их. Эти сведения не могли удовлетворить германское военное командование. Но и агенты не могли точнее установить местопребывания отсутствующих кораблей. Русское правительство обязалось перевести в Севастополь весь флот целиком, но так как это условие не было выполнено, германское командование не могло прекратить враждебных действий против Новороссийска. Оно поставило себе целью восстановление свободной торговли на Черном море, что было возможно только при полном разоружении русского флота. Чтобы добиться полной ясности, Ребейр-Пашвиц решил 27 июня появиться у Новороссийска с *Гебеном,* тремя эскадренными миноносцами, двумя тральщиками и гидросамолетом. Тем временем пришло известие, что находившиеся в Новороссийске один линейный корабль (дредноут) и несколько эскадренных миноносцев затоплены на глубоком месте. Германское морское командование считало необходимым выяснить положение, в котором находятся затопленные корабли, уберечь ценные торговые суда от подобной судьбы и сохранить большой нефтеналивной пароход *Эльбрус* для крайне необходимой доставки нефти.

27 июня на рассвете *Гебен* с эскадренными миноносцами и тральщиками находился к *S* от входа в новороссийский порт и, следуя за тральщиками с поставленными тралами, направился к Дообскому мысу (карта 20). На этом курсе дважды за короткий промежуток времени обрывался трал, очевидно задевая за потопленный дредноут *Свободная Россия*. В то время как *Гебен* встал на якорь у Дообского маяка, тральщики и эскадренные миноносцы вошли в порт, одновременно обставляя вехами протраленный фарватер. Большая бухта была широко затянута нефтяным налетом. Во многих местах торчали мачты затонувших кораблей. Во время входа германских кораблей за молом был виден взрыв: в дальнейшем выяснилось, что это уничтожался своею командою английский пароход *Треворианэн (Trevorian)*. В полдень 5 эскадренных миноносцев прошли через проход в сетевом заграждении между молами и ошвартовались, не встречая сопротивления, вдоль мола. Из опроса местных советоких властей выяснилось, что оставшиеся военные корабли потоплены 24 июня, а личный состав увезен из Но-



вороссийска. Из торговых были взорваны *Эльбрус* и 5 пароходов, принадлежавших державам Антанты. В порту находилось еще 27 крупных и мелких торговых судов под красным флагом. По отмеченному вехами фарватеру *Гебен* вошел в порт и встал на якорь так близко к молам, что держал весь город под угрозой своих орудий. Так завершилось полное крушение бывшего русского черноморского флота.

1 июля *Гебен* вернулся в Севастополь. Для поддержания спокойствия в Новороссийск посылались в качестве стационеров эскадренные миноносцы и канонерские лодки.

На основании решений, полученных из Германии, командующему Средиземноморской дивизией и председателю навигационно-технической комиссии надлежало согласовать распоряжения о ремонте и использовании захваченных кораблей. Личный состав этих кораблей подчинялся командующему Средиземноморской дивизией; в.-адм. Гопман являлся начальником всех германских береговых учреждений и частей во всех портах, занятых немцами на черноморском побережьи; в качестве такового он распоряжался военными и торговыми кораблями, переданными для ремонта на верфи; в каждом порту, где имелся морской отдел или отделение, предполагалось назначить местного морского начальника, подчиненного Гопману. Ввиду полного падения авторитета русской государственной власти положение на Черном море нелегко было распутать. Турки продвигались на Кавказ, но армяне и грузины оказывали им энергичное сопротивление. В связи с этим командующий 3-й турецкой армией в начале апреля просил о содействии *Гебена* для взятия Батума, но просьба была отклонена, так как корабль был крайне необходим на своем месте. 15 апреля 1918 г. турки взяли Батум.

Из Севастополя *Гебен* пришел 6 июля в Одессу, чтобы доставить в Севастополь главнокомандующего союзными войсками на Украине ген. Эйхгорна. Оттуда *Гебен* вышел 11 июля в Константинополь, имея на борту в.-адм. Ребейр-Пашвица, и прибыл туда 12 июля.

В начале июля 1918 г. из числа захваченных в Севастополе русских кораблей находились в строю под германским флагом следующие:

1. Плавучая мастерская *Флейс* (быв. русский *Кронштадт*). Этот корабль, прекрасно оборудованный всеми необходимыми станками, литейной и кузницей, был отправлен в Константинополь, где служил блокшивом для личного состава подводных лодок. Хорошее оборудование в качестве плавучей мастерской позволило кораблю существенно помочь ремонту *Гебена* и подводных лодок.

2. Крейсер *Память Меркурия*, служил для размещения особого отряда Средиземноморской дивизии в Севастополе.

3. Эскадренный миноносец *R-10* (быв. *Зоркий*) был укомплектован германо-турецким личным составом с турецкой флотилии эскадренных миноносцев.

4. Подводная лодка *US-4* (быв. *Гагара*), производились ее испытания личным составом с подводной лодки *UB-14*.

5. Мелкосидящие пароходы *F-20* (быв. *410*), *F-21* (бывшая бронированная баржа *К-15*), *F-22* (бывш. *Олимпиада*), *F-23* (бывш. — *325*), *F-24* (бывш. *328*). Для четырех из них личный состав был откомандирован с *Гебена*, для пятого — береговыми учреждениями. Мелкосидящие пароходы предусматривались для использования в особых условиях Азов-

ского моря, на котором эскадренные миноносцы не могли действовать вследствие малых глубин. Они были об'единены в отряд, подчиненный старшему начальнику на Азовском море — командующему турецкой флотилией эскадренных миноносцев.

6. Дивизион тральщиков, состоявший из четырех буксиров. Они были укомплектованы германским личным составом с *Гебена* и из состава частей, подчиненных командованию проливами.

В дальнейшем намечалось использование некоторых эскадренных миноносцев. Это зависело от наличия личного состава и снабжения нефтью, причем оба эти вопроса не были еще выяснены.

В течение лета ввели в строй еще 2 больших эскадренных миноносца: *Счастливый* и *Капитан Сакен*. Легкие морские силы неоднократно привлекались к операциям по содействию сухопутной армии. Во время операции 52-го корпуса против Таманского полуострова они обеспечивали западный фланг и несколько раз использовали свою артиллерию со стороны Азовского моря. При операциях в Донецком районе легкие морские силы Азовского моря также неоднократно использовались. Так в начале июня 1918 г., когда корпус ген. Кнерцера имел жестокие бои с большевистскими войсками к югу от Ростова, корабли обеспечивали восточный его фланг, который упирался в Таганрогскую бухту и подвергался угрозе обхода большевиками на мелких судах.

В начале августа в этом районе прекратились военные действия и до заключения перемирия деятельность легких морских сил ограничивалась несением дозоров, тралением и перевозкой военнопленных среднеевропейских держав.

Глава 32

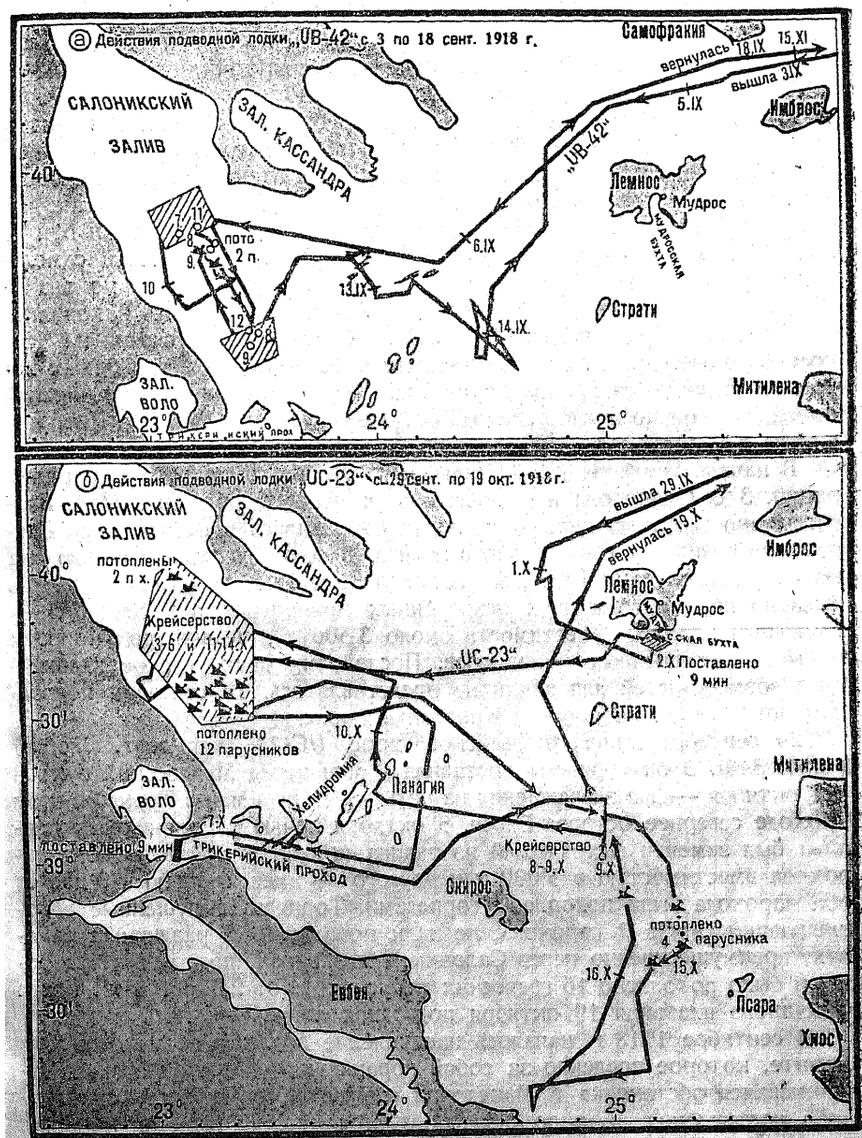
# Конец войны

**Сведения о неприятельских операциях против Дарданелл. Приготовления к использованию русских кораблей. Неприятельские воздушные атаки на Константинополь. *UB-42* и *UC-23* на Эгейском море. Крушение болгарского фронта. Возможность сухопутного наступления на эносскую позицию. Меры противодействия турецкого флота. Тяжелое положение Турции. Заключение перемирия. Передача *Гебена* турецкому правительству. Отбытие германских войск. Турецкие вожди уезжают в Германию. Заключение.**

В течение лета 1918 г. появились слухи, что неприятель намечает новую попытку форсировать Дарданеллы. Мысли такого рода могли возникнуть тем легче, что в связи с затянувшейся войной все более слабело сопротивление Турции. Лучшие войска погибли, а скудное питание при условии чрезвычайно растянутых фронтов ослабляло имевшиеся налицо войска. Правда по сравнению с 1915 г. мощность дарданельских укреплений значительно увеличилась, но тем не менее наступление, разработанное в большом масштабе, могло рассчитывать на успех; в таком случае приходилось быть готовыми к полному поражению Турции. В связи с данной обстановкой германский морской генеральный штаб придавал большое значение готовности всех наличных морских сил оказать поддержку укреплениям и имел в виду ввести в строй под германским флагом некоторые корабли русского флота, на-



ходившиеся в Севастополе, в первую очередь дредноут *Воля* и несколько лучших эскадренных миноносцев. На севастопольских верфях под влиянием революции условия работы стали самые неблагоприятные;




Черт. 34. Операции *UB-42* с 3 по 18 сентября 1918 г. и *UC-23* с 29 сентября по 19 октября 1918 г.

тем не менее в начале сентября 1918 г. начались подготовительные работы для введения в строй дредноута *Воля*, одного эскадренного мино-

эсца типа *Беспокойный*, одного — типа *Сакеи*, трех — старого типа, а также подводных лодок. Некомплект личного состава предполагалось ликвидировать за счет пополнений, ожидавшихся из Германии.

Значительным пробелом в обороне Дарданелл являлся недостаток боеспособных самолетов. Воздушные силы неприятеля господствовали над местностью совершенно безнаказанно, были точно осведомлены об обстановке и старались препятствовать немногим рекогносцировочным полетам, которые из-за отсутствия истребителей не могли производиться достаточно часто. Превосходство в воздухе давало им возможность беспрепятственно перейти к воздушным атакам Константинополя и его окрестностей. В июле неприятель произвел несколько атак, часто повторявшихся в течение лунных ночей и в августе; атаки эти не причинили однако существенных потерь. Бомбы сбрасывались самолетами неоднократно на подводные лодки в Золотом Роге, но значительных повреждений они не произвели. В это время здесь находились в капитальном ремонте *UB-42* и *UC-23*. Своеобразные условия на Черном море влекли за собой продолжительное пребывание подводных лодок в плавании без производства ремонтов, необходимых после каждой операции. Только после перехода остатков русского флота из Новороссийска в Севастополь подводные лодки смогли начать ремонт.

В начале сентября *UB-42* (кап.-лейт. Люббе) была готова для операций. 3 сентября она направилась в Эгейское море (черт. 34а). Благополучно выйдя из Дарданелл, лодка отправилась в назначенный оперативный район у Салоникского залива. 8 сентября темной ночью она потопила торпедами груженый пароход (вместимость около 3 000 *т*), шедший под конвоем двух эскадренных миноносцев, а 9 сентября — груженый пароход (вместимость около 3 500 *т*), шедший под конвоем четырех эскадренных миноносцев. После этих двух успехов дальнейших возможностей для атаки не представлялось. 18 сентября подводная лодка стала на якорь в Константинополе.

29 сентября вышла в Эгейское море *UC-23* (кап.-лейт. Люббе) (черт. 34б). 3 октября она поставила 9 мин перед Мудросской бухтой и 7 октября — два заграждения из четырех и пяти мин в Трикерийском проходе севернее острова Евбея. 5 октября ночью у Салоникского залива был замечен выходивший из залива конвой в составе одного парохода вместимостью в 5 000 *т* и другого — вместимостью в 3 500 *т*; оба парохода были потоплены торпедами. Торпеды, выпущенные в последующие дни в 2 парохода, не дали попаданий. В различных районах, преимущественно перед Салоникским заливом, подрывными патронами было потоплено 16 греческих парусников (от 24 до 108 *т*). После успешного плавания 19 октября подводная лодка вернулась назад.

В сентябре 1918 г. началось наступление Антанты на македонском фронте, которое повлекло за собой поражение болгарской армии. Изменившаяся обстановка в Македонии создавала возможность сухопутного наступления на эносский фронт, а также на Константинополь. В связи с этим первенствующее значение приобретали не только обеспечение господства на Черном море, но и длительная помеха подводными лодками движению неприятельских кораблей в северной части Эгейского моря. Деятельность *UC-23* на этом поприще уже была описана. Турецкий главнокомандующий просил Ребейра-Пашвица об учас-



тии флота в операциях с Черного и Мраморного морей на случай неприятельского наступления на эносском и чаталджинском фронтах. *Гебен* получил приказание находиться в полной боевой готовности. 7 августа было приступлено к закреплению кессона для ремонта носовой пробоины левого борта. С 12-часовой готовностью приходилось считаться с 1 октября, а до этого момента можно было успеть пополнить запасы угля и боевых припасов. 19 октября после окончательной заделки пробоины кессон был снят. Починку двух других пробоин пришлось отложить вследствие неясности политического положения.

Крушение болгарского фронта первоначально не произвело неблагоприятного впечатления на руководящие круги турецкого общества. Вполне сознавая серьезность положения, никто тем не менее не хотел и думать о разрыве союза с Германией. Приходилось считаться с тем, что, порвав свои отношения с Германией, Турция окажется не в состоянии продолжать войну. Средиземноморская дивизия, навигационно-техническая комиссия, морской транспортный отдел и различные другие имевшие отношение к транспорту учреждения приняли подготовительные меры к организации связи с Германией через Румынию и Украину. На Средиземноморскую дивизию было возложено военное обеспечение транспортов от возможных помех со стороны болгарских морских сил в случае захвата последних неприятелем. Несмотря на всю видимую уверенность положение Турции после уничтожения и сирийского фронта стало крайне тяжелым. 19 октября кабинет подал в отставку. С падением важнейших друзей союза с Германией — великого визиря Талаат-паши, военного министра Энвер-паши и морского министра Джемаль-паши, война для Турции была закончена. Новое турецкое правительство обратилось к неприятельскому союзу с предложением перемирия. 1 ноября 1918 г. перемирие было подписано. Тотчас же после заключения перемирия было приступлено к перевозке не только германского личного состава в северные порты Черного моря, но и частично наиболее ценной материальной части. Германские войска, находившиеся в Дарданеллах в составе десантного отряда, вышли 31 октября на плавучей мастерской *Флейс* в Одессу.

Перед адм. Ребейр-Пашвицем встал трудный вопрос, как поступить с *Гебеном* и германскими подводными лодками. Первоначально в Германии существовало намерение перевести все боеспособные корабли в Севастополь. Но когда в Германии почувствовался близкий конец войны, это намерение не было приведено в исполнение. С турецким правительством была условлена официальная передача корабля, что и ранее предусматривалось в случае благоприятного исхода войны. Помимо того в случае ухода *Гебена* англичане грозили Турции тяжелыми последствиями. Для них *Гебен* являлся турецким кораблем, а не германским.

2 ноября 1918 г. в 16 ч. 15 м. адм. Ребейр-Пашвиц спустил свой флаг на *Гебене* и передал корабль турецкому адм. Ариф-паше, а подводные лодки отправились в Севастополь.

---

# Приложения

*Приложение I*

## Сетевые противолодочные заграждения в Дарданеллах и Босфоре

Со времени вступления Турции в мировую войну неприятельские, в особенности английские, подводные лодки постоянно и часто с успехом пытались прорваться в проливы и в Мраморное море. Несмотря на существование минных заграждений и на сильную охрану проливов, 25 мая 1915 г. одной из подводных лодок удалось проникнуть до Константинополя и потопить торпедой стоявший перед столицей германский пароход *Стамбул*. Вторая торпеда не попала в цель и повредила набережную. Этот случай в совокупности с многими другими дал повод к полному закрытию проливов, чтобы предотвратить повторение подобного случая, произведшего большое впечатление на население столицы. Местные условия внутри проливов долго создавали впечатление невыполнимости этого полезного проекта: самое узкое место Дарданелл—узкость у Нагары—имеет 2 000 *м* ширины, глубину в 100 *м* (54,5 саж) при каменистом дне; кроме того пришлось бы бороться с течением скоростью в 3—4 узла. В июне 1915 г., когда, несмотря на потери, прорывы неприятельских подводных лодок стали повторяться все чаще и чаще, что серьезно отражалось на военных действиях на полуострове Галлиполи и крайне волновало население, к. адм. Сушон обратился к главному командованию в районе проливов с настойчивой просьбой о совершенном заграждении проливов. Им был получен отказ; тогда флот сам со всей энергией взялся за попытку закрытия Дарданелл сетевым заграждением. При этом пришлось преодолеть немало препятствий; после длительных дипломатических переговоров удалось сломить выставленный турками предлог, что необходимого материала для сетевого заграждения не имеется в нужном количестве. Тем временем один из офицеров был послан в горный район и там достал на складах проволочно-канатной железной дороги большое количество бракованного стального троса, правда не совсем соответствовавшего своему новому назначению, но все же пригодного. С поддержкой сухопутного командования удалось добыть значительное количество материала из оборудования канатных железных дорог внутри страны. Главным же источником всего необходимого оставался морской арсенал, где за десятки лет накопилось неслыханное количество якорей, цепей, канатных звеньев, буев, стальных тросов и т. п., большей частью лежавших под кучей мусора. Хранитель этих богатств, турецкий капитан, вначале восставал против все возраставших требований, но в конце концов подчинился неизбежному, правда тяжело вздыхая и призывая Аллаха в свидетели своего бессилия.

На большом широком плацу в порту около 100 турецких матросов, отлично научившихся работать над стальным тросом, плели большие сети длиною в 60 *м*, шириной в 30 *м*, с ячейками размером 4×4 *м*. 20-*т* плавучий кран начал поднимать больших бочек, находившихся на константинопольском рейде; бочки вместе с якорями и канатами грузились на парусные магоны для доставки в Дарданеллы. Командир линейного корабля *Хайреддин Барбаросса* Лорей совместно со старшим офицером линейного корабля *Торгут Рейс* и 60 турецкими матросами отправился 27 июня в Дарданеллы, чтобы принять готовый и подготовленный материал и на месте приступить к заградительным работам. К 17 июля две трети сетевого заграждения стояло на месте (черт. 35). Заграждение имело следующий вид: буи ставились на якоря на расстоянии около 60 *м* друг от друга, и готовые сети, прикрепленные для придания им плавучести к бревнам, навешивались между каждыми двумя буями. Работы начались со стороны Галлиполи. Чем ближе подходило заграждение к середине фарватера, тем труднее становилась постановка буев на якоря: буи необходимо было располагать по прямой линии; якоря нельзя было бросать, а приходилось стравливать на 20-*м* буйрепе с крана; небольшой буксир удерживал кран на месте против течения. Во время производства работ приобретался ценный опыт, который в дальнейшем использовался. Вместо бревен для поддержки сетей стали применять пустые минные корпуса; к нижней шкоторине сетей для воспрепятствования надувания их течением прикреплялись старинные каменные пушечные ядра, которые в большом количестве валялись на фортах. Дополнительное крепление сети к буям осуществлялось крепкими короткими цепями (во избежание соскальзывания ячеек сети у самых буев).



Работы над заграждением естественно не укрылись от зорких глаз неприятельских летчиков. По два-три раза ежедневно появлялись эскадрильи из трех-четырех самолетов и пытались сбрасыванием бомб разрушить заграждение и помешать дальнейшим работам. Благодаря наличию противовоздушной обороны неприятельские самолеты были вынуждены держаться на значительной высоте, вследствие чего сбрасывание бомб не отличалось меткостью. Тем не менее эти постоянно повторявшиеся атаки очень мешали работам, так же как и частые обстрелы с неприятельских кораблей (стрельба по невидимой с кораблей цели). С течением времени, когда люди привыкли, эти атаки стали менее ощутимы. Работы производились с большой энергией, и 26 июля 1915 г. заграждение было готово. Прежде чем приступить к усовершенствованию поставленных сетей, с 28 июля по 6 августа ставилось подобное же заграждение в устье Босфора от форта Телли до Маджарской банки (черт. 2). Это заграждение имело в длину 650 *м*; между 14 буями висело 11 сетей, причем почти все доходили до дна; между 14-м буем и Маджарской банкой был оставлен проход для *Гебена* и *Бреслау* в 125 *м* ширины. В противоположность Дарданеллам условия глубин и течения в Босфоре не сильно затрудняли работы; к тому же неприятель этой работе не мешал.

По окончании босфорского заграждения тотчас же было приступлено к улучшению дарданельского. Здесь имелось 28 буев с 25 сетями, образовавшими занавес около 1 550 *м* длиной. Намеченное улучшение состояло в углублении сетей, чтобы сделать невозможным проход под ними. При этом возникли значительные затруднения из-за недостатка подходящего стального троса. В распоряжении имелся главным образом толстый трос из старой плохо гнущейся железной проволоки 8—10 *см* в окружности, обработка которого требовала больших усилий и который сильно увеличивал вес сетей, вследствие чего перегружались буи, имевшие и без того небольшую плавучесть.

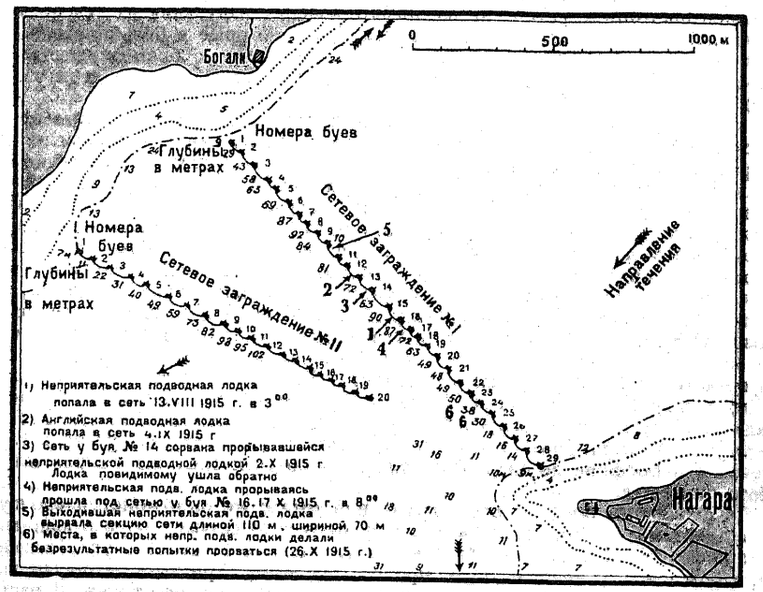
14 августа 1915 г. неприятельская подводная лодка запуталась в заграждении. В течение нескольких минут она всплывала дважды и была взята под сильный обстрел турецких батарей в районе заграждения, но очевидно не пострадала, так как несколько часов спустя она потопила в соседнем порту Акбаш несколько пароходов. Огнем своих батарей было потоплено четыре буя и с ними затонуло 4 сети, из которых только две удалось снова поднять. Образовавшийся прорыв был снова закрыт в течение 1½ дней имевшимися в резерве готовыми сетями.

В ближайшие дни по ходатайству ген. Лимана-ф.-Сандерса было поставлено сетевое заграждение перед портом Акбаш с целью обеспечения стоявших в гавани кораблей от неприятельских торпед. В этом порту выгружались все транспорты, предназначенные для 5-й турецкой армии, сражавшейся на Галлипольском полуострове; вследствие этого подводные лодки имели здесь ценные объекты для атак.

В связи с усовершенствованием сетевого заграждения предстояла трудная работа по удалению остатков расстрелянного брандера *Гарб* (*Garb*), служивших хорошим ориентиром для неприятельских подводных лодок при входе их в Дарданеллы и проходе сетевого заграждения. Результаты этой работы не заставили себя долго ждать. Несколько дней спустя, 14 сентября, неподалеку от Нагарской банки в сети снова попалась входившая неприятельская подводная лодка; несколько часов спустя взрыв подрывного патрона в расстоянии 100 *м* от лодки заставил ее всплыть. Это была английская подводная лодка *E-17*. Личный состав покинул лодку, которую взяли на буксир несколько буксирных пароходов, чтобы

вытащить ее на отмель. Командир, уходя последним, принял предварительные меры к ее затоплению, чему не удалось воспрепятствовать. Подводная лодка затонула через 4 мин. после всплытия, увлекая за собой 3 буя и 3 сети. Образовавшийся прорыв был закрыт в ближайшие дни.

Постепенно сети глубиной в 35—40 *м* заменялись сетями глубиной в 70 *м*. Неоднократно наблюдались попытки неприятельских подводных лодок прорвать сетевое заграждение; часто они достигали успеха, причиняя при этом значи-




Черт. 35. Сетевые заграждения в Дарданеллах.

тельные повреждения сетям. Это привело к решению поставить второе заграждение на некотором расстоянии от первого, чтобы таким образом затруднить прорыв неприятельских подводных лодок. Постановка буев на якорь недолго оставалась тайной для неприятельских самолетов и вызвала их оживленную деятельность, которая впрочем не имела значительных последствий. Но с приближением осени работы все больше задерживались вследствие дурной погоды. Кроме того руководителю приходилось бороться с затруднениями другого характера; мнимые болезни, неотложные семейные обстоятельства, религиозные праздники и т. д. имели следствием частые просьбы об отпусках и освобождении с таким трудом сработавшегося турецкого личного состава. Для охраны сетевого заграждения служили несколько 15-*т* крытых моторных катеров, вооруженных 3.7-*см* автоматами; два из них постоянно находились в дежурстве, ошвартованные к определенным буям заграждения. При свежей погоде или малейшем волнении как правило катера покидали свои посты с оправданием: „Stormy weather" (штормовая погода), хотя настоящей причиной была боязнь морской болезни.

Между тем из Константинополя в Дарданеллы прибыло большое количество пригодной проволоки, доставленной из Болгарии; кроме того на форту Гамидие было найдено несколько вьющек старого кабеля; хуже обстояло дело с буями и якорями, запас которых был почти исчерпан при постановке вторых сетей. В отношении якорей были использованы всевозможные образцы и размеры их: начиная от больших тяжелых якорей с мощными деревянными штоками (со старых парусников) до современных весом в $1^1/_2$—2 *т*, а также мертвые якоря; последние плохо держали на каменистом грунте. В общем итоге для постановки



сетей потребовались 50 больших бочек, 70 якорей, около 9 000 *м* якорных канатов и около 130 000 *м* стального троса.

Неприятельские подводные лодки, хотя и с перерывами, все же продолжали попытки пробраться под сетями или прорваться силой. Постоянное наблюдение установило, что попытки прорваться производятся в определенном месте и через довольно правильные промежутки времени. Ввиду этого на подозреваемом месте между тремя буями установили новую сеть из первоклассного материала 110 *м* длины с ячейками размером 3×3 *м*, спускавшуюся приблизительно на 80 *м* в глубину. Несколько дней спустя после ее установки, 25 октября, с различных пунктов Дарданелл пришло сообщение о входившей подводной лодке. В 14 час. новая сеть сильно прогнулась внутрь пролива; очевидно подводная лодка полным ходом врезалась в нее. Одна из оттяжек сети лопнула, после чего лодка всплыла перед самым заграждением и была взята под обстрел моторными катерами. Подводная лодка погрузилась, но через 10 мин. по ту сторону сети над водой появились ее рубка и палуба; нос ее был обращен к Нагаре, но хода она не имела. Три моторных катера находились приблизительно в 60 *м* от нее и в общей сложности произвели по ней 60 выстрелов, после чего она опять погрузилась; через полчаса подводная лодка всплыла приблизительно в том же расстоянии от дозорных катеров, как и раньше: это значило, что она не двигалась сама, а ее так же сносило течением, как и дозорные катера, стоявшие без хода. Как и раньше, она была взята под обстрел и снова погрузилась. В 16 час. из воды показались рубка и носовая часть; нос был повернут в сторону форта Гамидие. Дозорные катера тотчас же открыли огонь с дистанции в 200 *м*, так же как и форты. Во время обстрела появилась эскадрилья неприятельских самолетов, сбросившая бомбы на дозорные катера, но не достигшая попаданий. Несколько часов спустя подводная лодка была обнаружена выходящей из Дарданелл.

К концу ноября 1915 г. сети тяжело пострадали от сильного *SW*-го шторма. Несколько буев с сетями и якорями снесло, отдельные буи затонули. Свежая погода продолжалась несколько дней и значительно затруднила работы по спасанию и ремонту сетей. В связи с повреждением сетевого заграждения возобновилась деятельность неприятельских подводных лодок, хотя и в меньшем масштабе. Неприятельские самолеты развивали оживленную деятельность, налетая эскадрильями по десять самолетов. Часто производился обстрел района сетей с неприятельских кораблей (стрельбою по невидимой с них цели). В начале декабря в легком утреннем тумане неприятельские самолеты сбросили выше (по течению) сетевого заграждения с высоты 400 *м* несколько бомб, снабженных парашютами и поплавками. С дозорных катеров удалось уничтожить некоторые из этих бомб ружейным огнем, прежде чем они запутались в заграждении; две бомбы, задержавшиеся в сетях, но не взорвавшиеся, были также уничтожены.

В Германии между тем было заказано большое количество новых буев и стального троса; по освобождении ж.-д. пути через Сербию в Константинополь весь этот материал был доставлен и использован. С уходом англичан и французов с Галлипольского полуострова кончилась и подводная война на Мраморном море. Сетевые заграждения у Нагары и в Босфоре до конца войны выполняли свое назначение.

---

*Приложение II*

## Судоремонтные работы в военное время

Первым поводом к отправке германских кораблестроительных специалистов в Босфор послужила предположенная еще до начала войны замена трубок в котлах линейного крейсера *Гебен*. Это вызвало отправку первого эшелона, состоявшего почти исключительно из котельщиков. В дальнейшем большая авария, которую потерпел *Гебен* 26 декабря 1914 г., была поводом к отправлению новой партии, на этот раз состоявшей почти исключительно из специалистов по кораблестроению.

В конце августа 1914 г. в Берлине имелись все основания рассчитывать, что техническая миссия из представителей фирмы Виккерса и Армстронга, работавшая над реорганизацией турецкого арсенала, должна быть заменена германской.

Вследствие этого кроме специалиста по машиностроению, производившего работы на *Гебене*, в Константинополь был послан корабельный инженер.

Первая партия кораблестроительных рабочих прибыла в Константинополь 4 сентября 1914 г. Прежде всего приступили к установке новых трубок в котлах *Гебена*, причем в работе всегда находился только один котел. Турки к этой работе не привлекались. Корабль все время сохранял боеспособность. Несмотря на трудности ремонта, последний был закончен в конце октября 1914 г., т. е. как раз к моменту начала войны между Турцией и Россией.

До этого момента в турецком арсенале Золотого Рога действовали английские представители, что естественно создавало тяжелые условия для германского технического персонала при его ежедневном появлении в арсенале. Немцы и англичане взаимно не замечали друг друга. Хуже всего при этом было положение турецких служащих, которые не хотели портить отношений ни с немцами, ни с англичанами.

Еще до начала войны Турции с Россией задачи германского личного состава были весьма разнообразны. Помимо больших работ на *Гебене* в технической помощи немцев нуждались турецкие военные корабли, арсенал и верфи. Германские специалисты оказывали содействие главным образом на двух верфях: в турецком морском арсенале в Золотом Роге и на верфи в Стении.

1. Верфь в Стении—небольшой, но более или менее современно оборудованный судостроительный завод, принадлежавший французско-итальянскому акционерному обществу; *Гебен* и *Бреслау* нашли в бухте Стения спокойную стоянку с хорошим грунтом, где не было заметно влияния течения; в этой единственной в своем роде на Босфоре глубокой и спокойной бухте стояла и турецкая флотилия эскадренных миноносцев. На эту верфь была доставлена большая часть германского личного состава.

Первоначально предполагалось, что германские рабочие будут в роли специалистов-руководителей, а выполнение ляжет на турецких рабочих с верфи. Но вскоре выяснилось, что турецкие рабочие не могут работать с немцами. Турки не имели понятия о современных способах, как например об использовании сжатого воздуха, автогенной сварке и резке и т. п. Пришлось значительно увеличить число германских судостроительных рабочих и дать им возможно большее количество турок в качестве помощников. Эта система оправдала себя в дальнейшем, и между немцами и турками установились довольно хорошие отношения, тем более что в некоторых отраслях, там, где требовалась прежняя, ремесленная система, турки были вполне пригодными работниками. При всех более крупных работах на военных кораблях в помощь судостроительному персоналу верфей направлялись группы техников-специалистов германского военного флота из состава береговых команд. Совместная работа военного и гражданского личного состава после преодоления первоначальных трудностей отлично наладилась; таким образом все имевшиеся налицо рабочие силы были привлечены к разрешению тяжелых, запутанных и неотложных задач.

Верфь в Стении, оставшаяся на протяжении всех лет войны важнейшим местом работы для германского кораблестроительного персонала, в начале войны находилась в стадии постройки. На узкой береговой полосе, окруженной вокруг бухты Стения отлогими возвышенностями, был воздвигнут ряд современных обширных мастерских, которые в большинстве были уже закончены.

Главным достоинством верфи в Стении являлся современный плавучий док с подъемной силой в 8 000 *т*. Он значительно разгружал 3 сухих дока, почти всегда занятых более мелкими судами, и прежде всего явился отличным доком для *Бреслау*, слишком длинным для сухих доков арсенала.

Другие достоинства верфи в Стении, которые выявлялись при ремонте более крупных кораблей, заключались в том, что она имела: оборудование для работ при помощи сжатого воздуха, гидравлический пресс для формовки листов корабельной обшивки и наконец вполне в то время современное оборудование по автогенной сварке и резке железа.

Самой ценной для кораблестроительных и слесарных работ являлась механическая мастерская, имевшая около дюжины токарных и фрезерных станков и другие машины для обработки металла. К ней примыкал поместительный зал, вытянутый в сторону суши, задуманный в качестве судостроительной мастерской и снабженный различными станками для резки металла. Часть этой мастерской была оборудована в качестве кузницы. Кроме того в Стении имелись довольно хорошо оборудованная столярная мастерская, котельная мастерская, для которой



правда готово было только здание с голыми фермами для крыши; далее имелись электростанция, контора и различные вспомогательные сараи и небольшие строения.

2. Морской арсенал в Золотом Роге. Корабли турецкого флота, не находившиеся в Стении, стояли длинной вереницей в Золотом Роге, ошвартованные носом к бочке, кормой к берегу. К ним можно было подойти береговой дорогой, которая, начинаясь от внутреннего моста через Золотой Рог, тянулась километра на 2 до Хаске. Эта дорога ограничивала узкую береговую полосу, лежащую у склона круто поднимающихся к городу холмов, на которой находился целый ряд построек, доков и других судостроительных сооружений. Этот комплекс зданий носил название морского арсенала. Береговая полоса, на которой арсенал расположился, была в некоторых местах настолько узка, что для построек пришлось произвести углубления в лежащем позади горном склоне. При постройке трех сухих доков, отделенных улицей от остальных частей арсенала и расположенных у самого входа в Золотой Рог, пришлось поступить также и кроме того—возвести огромные опорные стены.

Из прежнего состава в 3 000 рабочих оставалось очень незначительное их число. Зато турецких инженерных офицеров было много; они состояли на младших должностях и иногда участвовали в работе в качестве мастеров.

На территории морского арсенала находился мраморный дворец морского министерства. Там же находилось управление морского арсенала. Деятельность германской технической миссии после преодоления бесконечных трудностей была исключительно успешна. Война показала ее важность и ее значение. Из большого числа работ, произведенных морским арсеналом, перечислим только важнейшие. Базировавшиеся на Золотой Рог линейные корабли *Торгут Рейс* и *Хайреддин Барбаросса* требовали немного ремонта. Хуже обстояло дело с обоими турецкими крейсерами *Гамидие* и *Меджидие*: их котлы были настолько изношены, что развитие большой скорости казалось совершенно невозможным; при нехватке в материалах и запасных частях и недостаточных средствах морского арсенала выполнение ремонта этих крейсеров являлось большим достижением. Приблизительно так же обстояло дело с эскадренными миноносцами.

Большой ремонт *Гебена*. 26 декабря 1914 г. *Гебен* вошел в Босфор, и ничто в его внешнем виде не выдавало, что корабль потерпел одну из тяжелейших минных аварий, когда-либо выдержанных кораблем без того, чтобы не загонуть тотчас же. Это благоприятное внешнее впечатление об'яснялось тем, что 2 мины, на которых он подорвался, образовали пробоины на обоих его бортах, так что проникавшая внутрь вода в количестве около 2 000 *т* почти уровняла крен; только осадка корабля увеличилась на один метр. Лишь благодаря наличию броневых противоторпедных бортовых переборок, которые впервые на войне прошли практическое испытание, крейсер смог вообще выдержать эту тяжелую аварию. Корабль встал на якорь у Бейкоса в Босфоре, невдалеке от верфи Стения, где в течение последующих четырех месяцев все производство стояло под знаком ремонта *Гебена*. Это совершенно исключительная крупная работа ставила задачи, бывшие не по-плечу константинопольским рабочим, состоявшим главным образом из котельщиков. Дока, достаточно большого, чтобы вместить *Гебен*, также не имелось. Водолазные исследования определили, что повреждения наружной обшивки корабля и находящихся за ней креплений были так тяжелы и так обширны, что мысль заделки пробоин большими деревянными пластырями при помощи водолазов пришлось отбросить в связи с невозможностью достижения солидной и прочной заделки больших пробоин и полного восстановления крепости корпуса, необходимой для достижения боеспособности корабля.

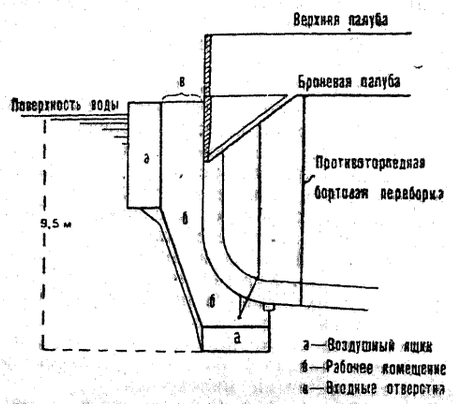
Известный из специальной литературы по опыту русско-японской войны способ заделки пробоин с помощью деревянных кессонов тоже был неприменим ввиду слишком больших размеров, которые нужно было иметь таким кессонам, а также невозможности соответствующим образом обработать тяжелые деревянные части. Поэтому решено было построить кессоны из железных кораблестроительных материалов, что разрешало вопрос скорейшим и надежнейшим способом.

Площадь пробоины правого борта достигала 50 $м^2$, а левого—60 $м^2$.

Оригинальность примененного способа заключалась в том (черт. 36), что кессон весом в 75 *т* удерживался на плаву при помощи особых воздушных ящиков (*а*); при накачивании сжатого воздуха в эти ящики кессон менял свою

плавучесть. На чертеже виден кессон, укрепленный у корпуса корабля в том положении, в котором производились работы (*б*—рабочее помещение, доступ в которое вел через отверстие *в*). В турецких мастерских можно было найти только очень незначительное количество листового и фигурного железа, необходимого для постройки больших кессонов; остальную часть приходилось собирать у старьевщиков и на железных складах в Константинополе; главная часть специалистов должна была прибыть из Германии сложным путем через Румынию и Балканы; в связи с этим можно считать крупным достижением, что после $2^1/_2$-месячного ремонта, вначале неоднократно прерывавшегося, пробоина левого борта площадью в 60 $м^2$ была заделана.

При этих работах германские водолазы показали свои высокие качества. Им пришлось под водою помощью автогенной резки обрезать части бокового киля, свернутые в трубку вследствие минного взрыва и мешавшие укреплению первого кессона. Работа эта была выполнена безукоризненно.




Черт. 36. Кессон у борта Гебена (разрез): *а*—воздушные ящики; *б*—рабочее помещение; *в*—входное отверстие.

Большую помощь в работах оказывали корабельные специалисты *Гебена*, работавшие день и ночь в несколько смен.

Местные трудности и препятствия, с которыми при ремонте *Гебена* пришлось бороться на каждом шагу, заключались помимо недостатка материала еще в неудовлетворительном оборудовании. Два локомобиля частично заменяли постоянно портившуюся небольшую компрессорную станцию на верфи Стения; часто на помощь приходили воздушные компрессоры *Гебена*.

Механическое оборудование верфи в Стении, оставленное бывшими французскими хозяевами в запущенном состоянии, требовало параллельно с ремонтом *Гебена* сложных восстановительных работ.

После укрепления первого большого кессона и откачки из него воды открылась пробоина, имевшая вид гигантских ворот во внутренние помещения корабля; кромки этих ворот образовались из вогнутой внутрь обшивки, а в самых воротах находилось хаотическое скопление перекрученных и до неузнаваемости измельченных частей корабельного набора.

В первую очередь намечалось восстановление в прежнем виде прочности и водонепроницаемости наружной обшивки; затем—восстановление водонепроницаемости противоминной броневой переборки и исправление ее деформаций; все поврежденные части набора, мешавшие работам и неприменимые для укрепления новых частей корпуса, срезались автогенной резкою. Хотя работы выполнялись с наибольшею срочностью и с соблюдением лишь самой необходимой точности, все же требование восстановления наружных частей корпуса и достижения его водонепроницаемости было выполнено.

Несмотря на все задержки, все работы по заделке главной пробоины на левом борту были закончены в середине марта 1915 г., а несколько меньшая по площади пробоина правого борта настолько заделана, что командующий флотом смог снова направить свой флагманский корабль в операцию против русских на Черном море. По возвращении из этой операции продолжались работы по полной заделке пробоины правого борта вплоть до полного восстановления в конце апреля боеспособности корабля.

Проверка линии валов *Гебена*. Из судостроительных работ, необходимость которых не вытекала непосредственно из последствий боевых столкновений, но которые по своему значению и особенностям выдавались среди ряда очередных небольших работ, надо особо отметить ремонт внешних гребных валов на *Гебене*. Длительные походы *Гебена* и отсутствие подходящего для него дока имели следствием образование слабины в дейдвудных подшипниках, вследствие чего на ходу чувствовались удары, заставлявшие серьезно подумать о ремонте. Как и в предыдущем случае ремонта минных пробоин, приходилось осушать для проверки линии валов подводные части корабля. С применением кессонов здесь возникали трудности в том отношении, что приходилось пригонять кессон для достижения его водонепроницаемости точно к кормовым обводам и целому ряду выступающих предметов (например кормовой торпедный аппарат, кронштейны валов и т. п.). Для подгонки кессонов приходилось прорезать в них в плоскости шпангоутов особые отверстия (кессон как бы сидел верхом на кронштейне), которые затем вновь заделывались водолазами при помощи особых щитов, что представляло громадные трудности.

Еще сложнее оказались работы на внутренних валах, начатые лишь летом 1917 г. в момент, когда недостаток материала достиг кульминационного пункта.

Первоначально предполагалось построить по одному большому кессону для обоих передних и обоих задних кронштейнов валов; однако постройка кессона столь значительных размеров была невозможна вследствие отсутствия материала, а кроме того такой огромный кессон хотя и имел преимущества симметрии, все же был бы крайне неудобен для укрепления. В результате построили по специальному кессону для каждого из четырех валов, что затянулось на $1^1/_2$ года, но имело то преимущество, что корабль каждый раз только на несколько дней выходил из строя.

Новые кессоны в основном имели ту же форму, что и кессоны для заделки минных пробоин; однако расстояние от диаметральной плоскости до обшивки в кормовой части было настолько незначительно, что для образования в кессоне достаточного отверстия для входа в помещения для работы приходилось их строить весьма широкими: при одинаковой высоте в 10 *м* кессон для кормовой части корабля имел ширину в 7 *м*, а для средней части—лишь 3 *м*.

Кессоны строились на берегу; для них с большим трудом были собраны остатки судостроительного материала в арсенале и повсюду, где только было возможно. При постройке все внимание обращалось только на достижение прочности и водонепроницаемости: не приходилось гнушаться никакими заплатами, лишь бы достигалась основная цель и экономилось время. Воздушные ящики согласно опыту, полученному при постройке обоих первых кессонов, рассчитывались таким образом, чтобы при полном заполнении нижнего ящика водою кессон сохранял бы около 3 *м* остаточной плавучести и держался бы помощью верхнего воздушного ящика на плаву; в таком виде легче всего было устанавливать кессоны и подгонять их точно на назначенное место помощью подкильных концов. Для достижения водонепроницаемости пользовались подушками, изготовленными из ворсы, зашитой в парусину; этими подушками обшивались закраины кессонов; ввиду недостатка ворсы последнюю заменяли иногда опилками; в особо ответственных местах применялись также резина, швабры; небольшие отверстия забивались деревянными клиньями и опилками, которые из рук водолазов засасывались в малейшие отверстия кессонов.

Каждый раз шла жестокая борьба с проникавшей водой, которая все снова и снова грозила залить почти осушенное место работы. Но постепенно при участии корабельных помп и специальных насосов, установленных в самом кессоне, достигалось достаточное осушение последнего.

В сравнении с этими длительными судостроительными вспомогательными работами машиностроительные работы над валами и подшипниками, для которых делались все эти приготовления, занимали только короткое время. Требовалась большая спешность, принимая во внимание, что перерыв для выхода в операцию и связанное с ним временное снятие кессона явились бы огромной потерей времени. В связи с этим при напряжении всех вспомогательных сил команды *Гебена* использованием сверхурочных часов работы и ночных смен достигались максимальные возможности.

Слабина в подшипниках, как это уже раньше было установлено водолазами, достигала 20 *мм*.

Конечно в условиях ремонта валов с помощью кессонов вытягивание валов можно было производить лишь внутрь корабля; если добавить к этому, что смена деревянной набивки подшипников и обточка вала производились самыми примитивными средствами, то 6-дневный срок ремонта валов нужно считать рекордным по краткости. Результат работ оказался нисколько не хуже, чем при ремонте в доке в условиях наличия всех возможных современных средств лучшей германской верфи.

Подводные лодки. Совсем особое место среди морских технических работ в Турции занимал ремонт подводных лодок. При полной отрезанности от родины он представлял особенные трудности. Исключительно чувствительное и сложное устройство подводных лодок заставляет рассматривать эту работу тоже как техническое достижение, так как обычно она требует богатого ассортимента запасных частей.

При морском арсенале в Золотом Роге не имелось никаких запасов, которые могли бы быть использованы для ремонта подводных лодок. Большой удачей оказалось то, что все германские подводные лодки, несмотря на их ускоренную постройку, в целом и в отдельных частях были однотипны, так что имелась возможность снимать со стоявших на отдыхе лодок части, а иногда целые электромоторы, перископы, цилиндры моторов и т. п. для назначенных к выходу в море подводных лодок и затем спокойно ремонтировать поврежденные части. Достаточно в качестве примера привести один случай: на подводных лодках был полностью израсходован запас патронных предохранителей для главной магистрали электропроводки к электромоторам; переоборудование главных распределительных досок под свинцовые предохранители являлось совершенно невозможным; тогда пришла мысль заново перемотать предохранители помощью плоской серебряной проволоки, которой пользовались вышивальщицы на базарах; с жалобами понесли турецкие женщины свои сокровища на алтарь отечества, и подводные лодки в несколько часов были приведены в готовность.

После открытия балканского пути прибыли крайне необходимые германские станки, которые поставили германский личный состав в независимое положение от турецкого оборудования. В общем почти всегда удавалось в течение разрешенного времени стоянки заканчивать ремонт подводных лодок, но некоторые случаи все же необходимо отметить особо.

1. Одна из подводных лодок пришла из Полы с якобы непригодным мотором. После нескольких часов хода мотор приходилось разбирать вследствие повреждения клапанов. Конструктивным усовершенствованием было достигнуто, что при следующей операции на Черном море мотор вовсе не потребовал ремонта, несмотря на то, что подводная лодка прошла 1 800 миль.

2. В ноябре 1915 г. в Дарданеллах в руки немцев попала французская подводная лодка *Тюркуаз*. Личный состав покинул лодку в панике, не открыв кингстонов; подводная лодка, сидевшая на грунте с торчащей из воды рубкой, не имела никаких повреждений за исключением нескольких пробоин в рубке, находившихся над водою. 400-*т* однокорпусная подводная лодка, построенная пионерами подводного кораблестроения, производила очень большое впечатление.

Было необходимо возможно скорее снять *Тюркуаз*, находившуюся в сфере действий английских самолетов и артиллерийского огня английского флота (по невидимой с кораблей цели). Лодка лежала на малой глубине; во внутренних помещениях ее горел электрический свет; основательно обобранная турецкими победителями, она находилась в совершенно исправном состоянии. Причиной посадки на грунт очевидно являлся выход из строя перископа из-за проникновения в него воды.

Снятие подводной лодки, казавшееся первоначально легким, представляло значительные затруднения вследствие запутанности и несистематичности внутреннего ее устройства. Так клапаны затопления были расположены в среднем проходе лодки по всей ее длине; та же картина имела место и с клапанами продувания: они располагались в самых неожиданных закоулках лодки (один из них—в гальюне, другой—за камбузом); штоки кингстонов и клапанов открывались вращением в иных случаях в правую сторону, в других—в левую без всяких указаний на сторону вращения; то же самое относилось и к кранам, открытое положение которых в иных случаях характеризовалось продольным положением их рукоятки, в других—поперечным. В этом хаосе могла бы справиться лишь очень опытная команда. Все же через несколько часов удалось продуть цистерны подводной лодки, и она всплыла. Однако попытки дать ход мотора (через пробоины в газоотводе) погнулся шток поршня. Лодку пришлось вести на буксире до Константинополя, но в Золотой Рог она вошла самостоятельно.

Подводная лодка принесла большое разочарование. С точки зрения дизельмоторов, аккумуляторов и совершенно открытой электропроводки она являлась совершенно устаревшей и своим ограниченным районом действий уступала даже



небольшим германским 180-*т* подводным лодкам. Оборудование аккумуляторной батареи было таково, что даже при нормальных условиях команда постоянно подвергалась смертельной опасности. Французский машинист в своем дневнике пишет: „С этой проклятой коробкой каждый день случаются поломки". О перестройке *Тюркуаз* в боеспособную подводную лодку не могло быть и речи, особенно при имевшихся средствах. Она сослужила хорошую службу для зарядки аккумуляторов других подводных лодок. После войны турки восстановили ее собственными силами, но в первый же поход она затонула со всем личным составом.

Под'ем и спасание кораблей. В результате русских атак на угольные транспорты в Черном море, завершившихся гибелью многих из них, германское отделение верфей 4 раза выполняло крупные работы. Дважды благодаря его участию после заделки торпедных и минных повреждений транспорты, выбросившиеся на берег, были снова сняты и отбуксированы в Босфор. В двух других случаях после четырехнедельных напряженных работ выброшенные на берег пароходы были готовы к отбуксированию; но русские новыми торпедными попаданиями уничтожили их. То обстоятельство, что немногие имевшиеся пригодные водоотливные пароходы не допускались турецким командованием в опасную зону, очень затрудняло работу.

Из военных кораблей, получивших повреждения в Мраморном море и нуждавшихся в помощи спасательных партий, отметим минный крейсер *Пейк* и эскадренный миноносец *Самсун*. В обоих случаях для обеспечения возможности откачки приходилось предварительно заделывать пробоины площадью от 3 до 4 *м*². Более серьезной работой являлось спасание эскадренного миноносца *Ядигар*—одного из четырех эскадренных миноносцев типа „Шихау". Во время стоянки в бухте Стения в него попала бомба с неприятельского самолета, причем полученное им повреждение в наружной обшивке ниже ватерлинии повело к быстрому потоплению корабля. Эскадренный миноносец, имевший длину около 80 *м*, затонул в глубокой бухте Стения: форштевень находился на глубине 21 *м*, зарывшись на 5 *м* в глубокий ил, в то время как корма в соответствии с рельефом дна в этом месте находилась на глубине около 13 *м*. Протаскивание под корпусом даже самого тонкого стального троса ввиду погружения корабельного корпуса в ил в среднем на 4—5 *м* было совершенно невозможно. Под'ем *Ядигара* был произведен следующим способом: для под'ема был использован запасный понтон Галатского железного плавучего моста (построенного в Германии незадолго до мировой войны); понтон установили над погибшим эскадренным миноносцем, затопили его, скрепили с корпусом, а затем откачали из понтона воду помощью продувания сжатым воздухом. Наиболее трудным вопросом являлось скрепление корпуса эскадренного миноносца с понтоном. Для этой цели в верхнем ряду наружной обшивки корпуса (толщина 7 *мм*) прорезали с каждого борта по 8 отверстий, соответствовавших 8 точкам понтона; в этих 8 местах понтона в свою очередь прорезали по 7 небольших отверстий и, пропустив через последние болты, прикрепили к понтону 16 планок, снабженных с противоположной стороны коушами большого диаметра; через коуши продернули стальные стропы (взятые с проволочной под'емной железной дороги Галата—Пера). Затем подвели понтон в погруженном состоянии, установили его точно над корпусом эскадренного миноносца, помощью стропов прикрепили к нему последний (палуба была к этому времени совершенно гладкой: все выступавшие предметы и надстройки были с нее сняты). Таким образом понтон и корпус оказались скрепленными друг с другом в 16 местах. Далее из понтона выкачали воду и ввели всю систему в погруженный плавучий док; здесь отдали все крепления, связывавшие корпус и понтон, и вывели последний из дока; после откачки воды из дока эскадренный миноносец появился на поверхности воды.

Евфратское речное отделение (стр. 215). В начале февраля 1916 г. в Джераблус по Анатолийской ж. д. был отправлен первый эшелон судостроительных рабочих, снабженный небольшим ассортиментом необходимейших инструментов и механического оборудования и некоторым количеством материалов, с целью устройства небольшой мастерской для постройки простых мелкосидящих судов.

В Алеппо (100 *км* от Джераблуса), где находилось строительное отделение Анатолийской ж. д., запасы инструментов и снаряжения были пополнены. В Джераблусе маленький отряд нашел остатки ж.-д. мастерской, которая несколько лет тому назад закончила постройку большого ж.-д. моста через Евфрат.

Судоходство на Евфрате в течение многих тысячелетий производилось на так называемых „шартурах"—легких плоскодонных челнах около 7 *м* длиною и от 2 до 2,5 *м* шириною, с плоским дном, поднятым в носу и в корме. Эти примитивные суда грубо сколачивались из напиленных вручную досок, которым придавалась жесткость при помощи стволов тополя, а пазы конопатились тряпками; после этого весь шартур изнутри и снаружи заливался смолой. Шартуры даже при грузе, в 8—9 раз превышавшем их вес, были вполне водонепроницаемы, конечно если не встречались особо тяжелые условия, как-то: прикосновение к дну или свежая погода.

Прежде всего нужно было создать несколько более крепкий тип судна, которому можно было бы доверить драгоценное военное имущество, не опасаясь, что незаменимый материал станет жертвой непогоды или опасностей русла реки. Было спроектировано судно длиною в 12 *м*, шириною в 4 *м* и грузоподъемностью 15—16 *т*, которое благодаря своей солидной конструкции могло противостоять опасностям речного пути. Общепринятые здесь в качестве материала короткие доски не годились для этой цели. Когда запасы привозных досок в сирийских портовых городах оказались исчерпанными, пришлось добывать более длинный лес на Таврских горах и из района Тартуса, а позднее пришлось даже обзавестись своей командой дровосеков.

Работа евфратской верфи, персонал которой увеличился командированными с константинопольских верфей, вскоре дала некоторые результаты: спускалось ежедневно от одного до двух речных челнов. Здесь надо отметить одно туземное средство, которое в известной степени оказало содействие речному судостроению. Это было некое густое смолообразное вещество, обладавшее исключительной тягучестью и клейкостью и еще одним весьма благоприятным качеством—оно не меняло своих свойств ни при сильной жаре, ни при низкой температуре. Туземцы на нижнем Евфрате с помощью этой земляной смолы, которая добывается в различных местах реки, превращают грубо скрепленные из жилистых пальмовых листьев корзины в совершенно водонепроницаемые круглые суда, служащие в низовьях Евфрата для передвижения. Достигается это простой смазкой. Об этих своеобразных судах на Евфрате сообщает уже Геродот.

В первые же недели существования евфратской верфи к построенным ею судам стали предъявляться большие требования в отношении вместимости и грузоподъемности. Между прочим на таких судах перевозились: баварская 15-*см* гаубичная батарея с большим количеством боевых припасов, несколько военных самолетов, большой лазарет с материалом и персоналом, радиостанция, полевые кухни, грузовики и т. п. Речные суда отлично выполнили задание, и ценный груз ни разу не понес потерь.

Помимо транспортных судов вышеуказанного типа (в первое же лето их было построено около 130) на евфратской верфи строились различные канонерские лодки схожего, но конечно усовершенствованного типа, вооруженные 10,5-*см* скорострельными орудиями и использованные с успехом в качестве плавучих батарей против англичан на Нижнем Евфрате.

Завершением работ на Евфрате явились моторные шартуры с кормовым гребным колесом. Этот вновь изобретенный тип речного корабля представлял собою несколько удлиненный грузовой шартур более солидной постройки и с несколько заостренными оконечностями. Двигателем служили кормовые колеса, которые приводились в движение присланными из Германии нефтяными моторами в 60—80 *л. с.* передачею служили цепи и зубчатые колеса. Три таких колесных шартура поддерживали в верховьях Евфрата судоходство, буксируя пустые шартуры обратно к исходному пункту, что считалось ранее невозможным. Присланные из Германии небольшие стальные моторные катера уступали деревянным моторным шартурам и в смысле буксирных качеств и в смысле вместимости, и надо сожалеть, что постройка последних не имела дальнейшего развития.

Евфратское отделение и евфратская верфь в Джераблусе впоследствии расширились благодаря установке там, а также в Биреджике крупных станков и машин с моторными двигателями для обработки дерева и металла. Таким образом производительность значительно возросла. В Биреджике верфь изготовляла ежедневно до 20 небольших шартуров.





## Санитарная служба Средиземноморской дивизии

Военная история балканских народов свидетельствует, что все войны, происходившие на Балканском полуострове, кончались рано, можно сказать преждевременно, вследствие того, что сражающиеся истощались заразными болезнями. Так и в последней Балканской войне в турецкой и в особенности в болгарской армиях в страшнейших формах свирепствовали тиф и холера, которые унесли бесчисленное количество жертв. Санитарных мер было недостаточно, чтобы остановить своевременно эпидемию или задушить ее в зародыше.

В начале мировой войны санитарные условия были неважные. Командующий флотом к.-адм. Сушон понял с самого начала огромную опасность, грозившую с этой стороны. Как начальник Средиземноморской дивизии он тотчас же затребовал из Германии медицинский персонал, необходимый для проведения санитарных мер. Но для достижения цели было важно захватить все санитарные нити в одни руки и руководить врачебной опекой из одного пункта. Приходилось бороться с явным и тайным сопротивлением и торможением. Турецкие солдаты часто не выполняли санитарных предписаний, как противоречивших религиозным требованиям, например бритье, борьба со вшами. Сушону приходилось время от времени обращаться к главе турецкого духовенства за помощью в проведении необходимых мер.

Деятельность санитарных врачей была тяжелой и ответственной. Отрезанные от европейской культуры, полагаясь только на себя и имея в качестве поддержки слабый младший санитарный персонал, под тропическим солнцем на Тигре и Евфрате, среди ледяной зимней стужи в горах Кавказа, германские морские врачи несли тяжелую работу. Несмотря на 4 долгих и тяжелых года войны рост заразных болезней уменьшился—это было ее результатом.

За время войны германские морские врачи кроме военных кораблей (*Гебен*, *Бреслау*, *U-21*, флотилия подводных лодок, лазареты на пароходах *Генерал* и *Корковадо* при перевозках войск по Черному морю в 1918 г., лазарет на пароходе *Ольга* в Стении) обслуживали следующие санитарные учреждения:

а) в Константинополе: германский морской лазарет, германскую бактериологическую лабораторию, аптеку при санитарном депо, морское санитарное управление, турецкий военный лазарет в Горбие, турецкий военный лазарет в Таш-Кишах, русский госпиталь, поликлинику близ Стении, поликлинику в Чокур-Бостане, гинекологические поликлинику и клинику, лазарет св. Иосифа;

б) во внутренних районах Турции: отделение санитарного управления в Дарданеллах и Босфоре, морской десантный отряд в Галлиполи, главный лагерь десантного отряда в Килия-Тепе, санитарно-гигиеническую экспедицию 4-й армии, санитарную экспертизу при 3-й армии, отделение при 5-й армии и военной миссии, хирургическую экспертизу при 6-й армии в Багдаде, Анатолийскую ж. д., морское санитарное отделение в Ираке, хирургическую экспертизу при 2-й армии, летучие чумные лаборатории для Анатолии, речные группы на Тигре, санитарную часть морских батарей и посты службы наблюдения и связи в Александреттском заливе, бактериологическую лабораторию в Адане, иоаннитский госпиталь в Бейруте.

# Алфавитный указатель


*Агамемнон (Agatemnon)*, англ. лин. корабль, 3, 133, 160.
*Аидин-Рейс*, турецк. кан. лодка, 156.
*Алмаз*, русск. крейсер, 73.
*Аскольд*, русск крейсер, 123, 133, 135.
*Атос*, герм. пароход, 72.
*АЕ-2*, англ. подв. лодка, 103, 111.

Балаклава, бой у—, 66.
Балканский поезд, первый, 181.
*Барбаросса*, см. *Хайреддин-Барбаросса*.
*Басра*, турецк. эск. миноносец, 50, 52, 157, 182, 260, 278, 282.
*Берк*, турецк. минный крейсер, 8, 50, 52—53, 58—59, 63—64, 69—70, 74—75, 159.
*Беспокойный*, рус. эск. миноносец, 303.
*Блэк-Принс (Black Prince)*, англ. брон. крейсер, 29.
*Богадир (Bogadir)*, герм. пароход, 30.
Бона, обстрел, 20.
Босфор, обстрел, 89.
Босфор, фарватер заграждён минами, 231, 235.
*Бреннюс (Brennus)*, франц. лин. корабль, 253.
*Бреслау (Breslau)*, герм. крейсер, 5—12, 15, 17, 22, 24—36, 39, 42, 50, 52, 54, 56, 59—60, 63—69, 71—76, 78—79, 81, 84—90, 93—95, 103, 111, 116—119, 124, 143—146, 148—150, 173, 181—182, 187—193, 195—197, 199—201, 208—209, 220—225, 231, 239, 240, 246, 249—250, 255, 257—261, 265—266, 270—272, 274, 276—284, 311, 318.
*Бреслау*, бой с *Глостером*, 29.
*Бреслау*, бой с 2 русск. эск. миноносцами, 144.
*Бреслау*, минная авария, 149.
*Бреслау*, заград. операция, 200.
*Бреслау*, *Императрица Мария* преследует, 223.
*Бреслау*, гибель, 282.
*Бувэ (Bouvet)*, франц лин. корабль, 84.
*Бу ак*, турецк кан. лодка, 53.
*Быстрый*, русск. эск. миноносец, 153, 222.

**Великий князь Александр**, русск. пароход, 56.
*Воля*, рус к. лин. корабль (*б. Император Александр III*), 263, 297, 300, 303.

**Гайрет**, турецк. эск. миноносец, 50, 52, 56—57, 89, 105—106, 148, 150, 157, 174—175, 224, 239, 244.
Галлиполи, десант на,—105.
*Гамидие*, турецк. крейсер, 8, 12, 50—53, 59—60, 62—68, 70—71, 73—76, 78, 85, 87—90, 92—93, 116, 150, 152—153, 166, 168, 250, 295, 298, 312.
*Гебен (Goeben)*, герм. лин. крейсер, 5—15, 17—22, 24—36, 39, 42, 50—54, 56, 60, 62—74, 76—79, 81—82, 84, 8 —90, 92—95, 110—111, 115—119, 121, 141, 143, 146, 150—153, 166—169, 174—175, 179, 181—183, 185—186, 189—190, 199—200, 208—209, 211, 220—221, 224, 231, 233, 240, 249—250, 257, 262, 265, 270, 274, 276—289, 295, 297—302, 305—306, 308, 310—314, 318.
*Гебен*, минная авария, 73, 312.
*Гебен*, бой с русск. флотом, 118.
*Гебен*, бой с *Императрицей Марией* (в действительности—с *Императрицей Екатериной II*), 182.
*Гебен*, посадка на мель, 283.
*Гебен*, воздушные атаки на—после посадки на мель, 286.
*Генерал (General)*, герм. пароход, 22, 27, 30—31, 33, 47, 318.
*Глостер (Gloucester)*, англ. крейсер, 28—30, 33—34, 36.
**Гневный**, русск. эск. миноносец, 145, 168.
*Голиаф (Goliath)*, англ. лин. корабль, 122, 125—126, 136.

Дарданеллы, закрытие, 48.
Дарданеллы, обстрел, 62, 81—82, 84.
*Дерзкий*, русск. эск. миноносец, 75, 145, 168.
*Дефенс (Defence)*, англ. крейсер, 29.
*Доган*, турецк. речн. кан. лодка, 211—212.
*Донец*, русск. кан. лодка, 56—57.
*Дублин (Dublin)*, англ. крейсер, 21—22, 25, 29, 33—34.
*Дьюк оф Эдинбор (Duke of Edinburgh)*, англ. крейсер, 29.

*Евстафий*, русск. лин. корабль, 61-67, 118.
Евфрат, речная флотилия на—, 215, 290.
*Е-7*, англ. подв. лодка, 154, 163.
*Е-11* „ „ „ 140
*Е-12* „ „ „ 171.
*Е-14* „ „ „ 139.
*Е- 5* „ „ „ 103, 104.
*Е-17* „ „ „ 308.
*Е 20* „ „ „ 168, 171—172.

Жаркий, русск. эск. миноносец, 55.
*Живой*, русск. эск. миноносец, 190.
*Живучий*, русск. эск. миноносец, 55, 198.

Заключение перемирия с Россией, 274.
Заключение мира с Россией, 295.
Заключение перемирия с Румынией, 295.

*Иесгер*, турецк. кан. лодка, 177.
*Императрица Екатерина II*, русск. лин. корабль, 121, 182—183, 190, 196—197, 221, 255, 259—260.
*Императрица Мария*, русск. лин. корабль, 150, 170, 181—183, 189, 193, 196—199, 205—206, 220—221, 223, 225—226, 229, 245, 298.
*Индефатигэбл (Indefatigable)*, англ. лин. крейсер, 21.
*Индомитэбл (Indomitable)*, англ. лин. крейсер, 21.
*Иоанн Златоуст*, русск. лин. корабль, 61, 117.
*Ирмингард (Irmingard)*, герм. пароход, 54, 56, 156, 2 9—240.
*Иррезистибл (Irresistible)*, англ. лин. корабль, 84.

*Кагул*, русск. крейсер, 61, 63, 75—76, 93—94, 117—118, 149, 188, 198—199, 223, 248.
*Капитан Сакен*, русск. эск. миноносец, 302, 303.
Константинополь, воздушная атака, на—, 199, 261.
*Краб*, русск. подв. лодка, 150.
*Кубанец*, русск. кан. лодка, 54, 57.
*Куин Элизабет (Queen Elis beth)*, англ. лин. корабль, 83, 109, 133, 158.
*Кютахия*, турецк. миноносец, 236, 238.

*Лейтенант Зацаренный*, русск. эск. миноносец, 261.
*Лейтенант Пущин*, русск. эск. миноносец, 55, 190.
*Лизард (Lizard)*, англ. эск. миноносец, 280, 282.
*Лорелей (Loreley)*, герм. яхта, стационер в Константинополе, 17, 27, 31, 177.
*LZ-101*, герм. воен. дирижабль, 101, 225.

*Маджестик (Majestic)*, англ. лин. корабль, 127, 133, 135—136.
*Малатия*, турецк. кан. лодка, 151, 238.
*Маниту (Manitou)*, англ. транспорт для перевозки войск, 84, 97, 101.
*Мармарис*, турецк. речн. кан. лодка, 211
*Марсала (Marzala)*, испан. пароход, 131—132.
*Меджидие*, турецк. крейсер, 68—70, 76, 84, 88, 90—93, 298, 312.
*Мессудие*, турецк. лин. корабль, 40—41, 43, 51, 70.
*Мидилли*, см. *Бреслау*.
*Минерва (Minerva)*, англ. крейсер, 209.
Миноносец *368*, англ. миноносец, 228.
Мобилизация, приказ о—, 19.
*Морж*, русск. подв. лодка, 151, 174, 198
*Мессуд*, турецк. эск. миноносец, 157.
*Муавенет*, турецк. эск. миноносец, 50, 52, 56—57, 85, 90, 92, 95, 106, 110, 122, 125, 148, 150—152, 174—175, 182, 224, 244, 278, 282.
*Мюстеошиб Онбаши*, турецк. подв. лодка, б. франц. подв. лодка *Тюркуаз (Turquoise)*, 174.
*М-28*, англ монитор, 280.

**Нерпа**, русск. подв. лодка, 153, 259—260.
*Нилуфер*, турецк. минный заградитель, 50, 52—53, 56, 60, 63, 66.
*Новара (Novara)*, австр. крейсер, 129.
*Нусуне*, турецк. эск. миноносец, 50, 52, 87, 117—119, 122, 148—152, 182, 244, 262, 278 282.
*Нусрад*, турецк. буксир, 173.

Об'явление войны Англией **Германии**, 25.
Об'явление войны Англией **Австрии**, 24.
Об'явление войны Австрией **России**, 24.
Об'явление войны Францией **Германии**, 25.
Об'явление войны Румынией, 230.
*Олег*, русск. транспорт, 72.
Оперативный приказ об **обстреле** алжирского побережья, 19.
Оперативный приказ о прорыве в Дарданеллы, 27.
Оперативный приказ о начале военных действий против России, 50.
Оперативный приказ о **выходе** из Дарданелл, 278.
Отделение морского транспорта, организация, 79.
*Очаков*, русск. крейсер (*б. Кагул*), 298.
Очищение полуострова **Галлиполи**, 177, 180.
*Ошен (Ocean)*, англ. лин. **корабль**, 84.

**Память Меркурия**, русск. крейсер, 61, 247—248, 256, 297—298, 301.
*Пантелеймон*, русск. лин. корабль, 61, 118, 170.
*Патагония (Patagonia)*, англ. пароход, 166.
*Патмос (Patmos)*, герм. пароход, 139, 237—238, 240.
*Пейк*, турецк. минный крейсер, 50, 52, 54, 59, 66—67, 69—70, 87—88, 105, 107, 119, 146, 154, 157, 159, 316.
*Португаль*, русск. госпит. судно, 193—194.
*Поспешный*, русск. эск. миноносец, 229
*Пронзительный*, русск. эск. миноносец, 94, 153.

*Прут*, русск. минный заградитель, 8.
*Прут*, русск. крейсер (б. *Меджидие*, турецк. крейсер), 298.

*Родосто (Rodosto)*, герм. пароход, 239—240.
*Ростислав*, русск. лин. корабль, 61, 63, 71—72.
Русский черноморский флот, состав, 61.
*Рэглан (Raglan)*, англ. монитор, 280.
*R-10*, герм. эск. миноносец (б. русск. эск. миноносец *Зоркий*), 301.

*Самсун*, турецк. эск. миноносец, 50, 52, 54, 89—92, 173, 278, 282, 316.
*Самсун*, турецк. минный заградитель, 50, 54, 56, 58.
*Свободная Россия*, русск. лин. корабль (б. *Императрица Екатерина II*), 297, 300.
Сетевое заграждение в Дарданеллах, 142, 307—310.
Сетевое заграждение в Босфоре, 308, 310.
*Сиври-Хиссар*, турецк. миноносец, 159.
Сравнение русского и турецкого флотов, 61.
*Строгий*, русск. миноносец, 197.
*Суифтшюр (Swiftsure)*, англ. лин. корабль, 110.
*Султан Хиссар*, турецк. миноносец, 103, 110—111, 270.
*Сульман-Пак*, турецк. речн. кан. лодка, 212.
*Счастливый*, русск. эск. миноносец, 168, 302.
*SL-10*, герм. воен. дирижабль, 220, 225.

*Таш-Кеупрю*, турецк. кан. лодка, 177.
*Ташос*, турецк. эск. миноносец, 50, 52, 54, 90—92, 95, 150.
*Тигрис (Tigris)*, англ. эск. миноносец, 280, 282.
*Тимур-Хиссар*, турецк. миноносец, 84, 95—102, 270
*Торгут-Рейс*, турецк. лин. корабль, 5, 16, 50, 53, 64, 66, 71, 81, 83, 104—105, 107—109, 126, 142, 147, 179, 200, 209, 218, 250, 269, 284—288, 307, 312.
*Трайумф (Triumph)*, англ. лин. корабль, 98, 108, 127, 133—135.
*Три святителя*, русск. лин. корабль, 61, 118.
Турецкий флот, состав, 50.
*Тюлень*, русск. подв. лодка, 151, 195, 240.
*Тюркуаз (Turquoise)*, франц. подв. лодка, 141—142, 168, 171, 173, 315—316.

*Уорриор (Warrior)*, англ. крейсер, 20.
*Уэймоут (Weymouth)*, англ. крейсер, 28, 34, 98.
*U-21*, герм. подв. лодка, 128, 130—137, 142, 154—155, 161, 163—164, 166, 186, 318.
*U-33*, герм. подв. лодка, 181, 193, 195—197, 199, 202—2 220, 226—227, 232—234, 239,
*U-38*, герм. подв. лодка, 19 208, 220, 225, 228.
*U-63*, герм. подв. лодка, 252.
*UB-7*, герм. подв. лодка, 13 139, 143, 147—149, 165—166 170, 184—185, 197—198, 2 225, 227—228, 230—231, 2 246.
*UB-8*, герм. подв. лодка, 129—1 154, 156, 160—162, 164—1 170, 178, 184, 191, 193, 202—2
*UB-14*, герм. подв. лодка, 15 162—163, 166, 168—169, 17 178, 184, 188—190, 197, 20 206, 225, 227, 239, 243—245 257, 266, 270—272, 297, 302.
*UB-42*, герм подв. лодка, 205 228, 230, 232—234, 239, 242 249, 251—254, 262, 264, 266 272—273, 296—297, 302—304.
*UB-44*, герм. подв. лодка, 228.
*UB-45*, герм. подв. лодка, 220, 229, 239, 245—246.
*UB-46*, герм. подв. лодка, 239, 243, 245—247.
*UC-13*, герм. подв. лодка, 154, 166, 168, 169, 174—177, 246.
*UC-15*, герм. подв. лодка, 154—161—162, 181, 191, 198—199, 239, 241, 245—246.
*UC-23*, герм. подв. лодка, 239, 251, 253—254, 259—260, 262—266—267, 273—274, 277—278, 2 297, 299, 302—305.
*UC-74*, герм. подв. лодка, 253.
*US-4*, герм. подв. лодка (б. ру подв. лодка *Гагара*), 302.

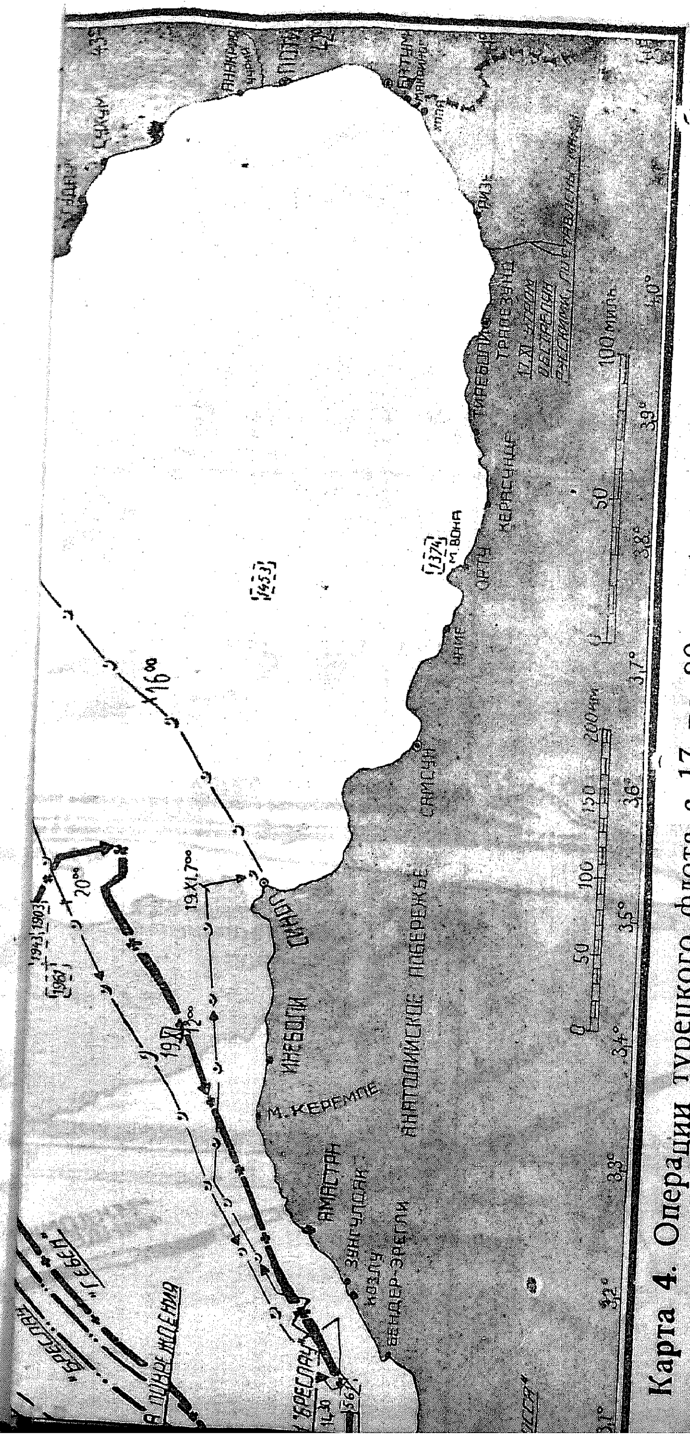
Филиппвиль, обстрел, 20.
*Флейс (Fleiss)*, герм. плав. маст ская (б. русск. плав. мастерс *Кронштадт*).

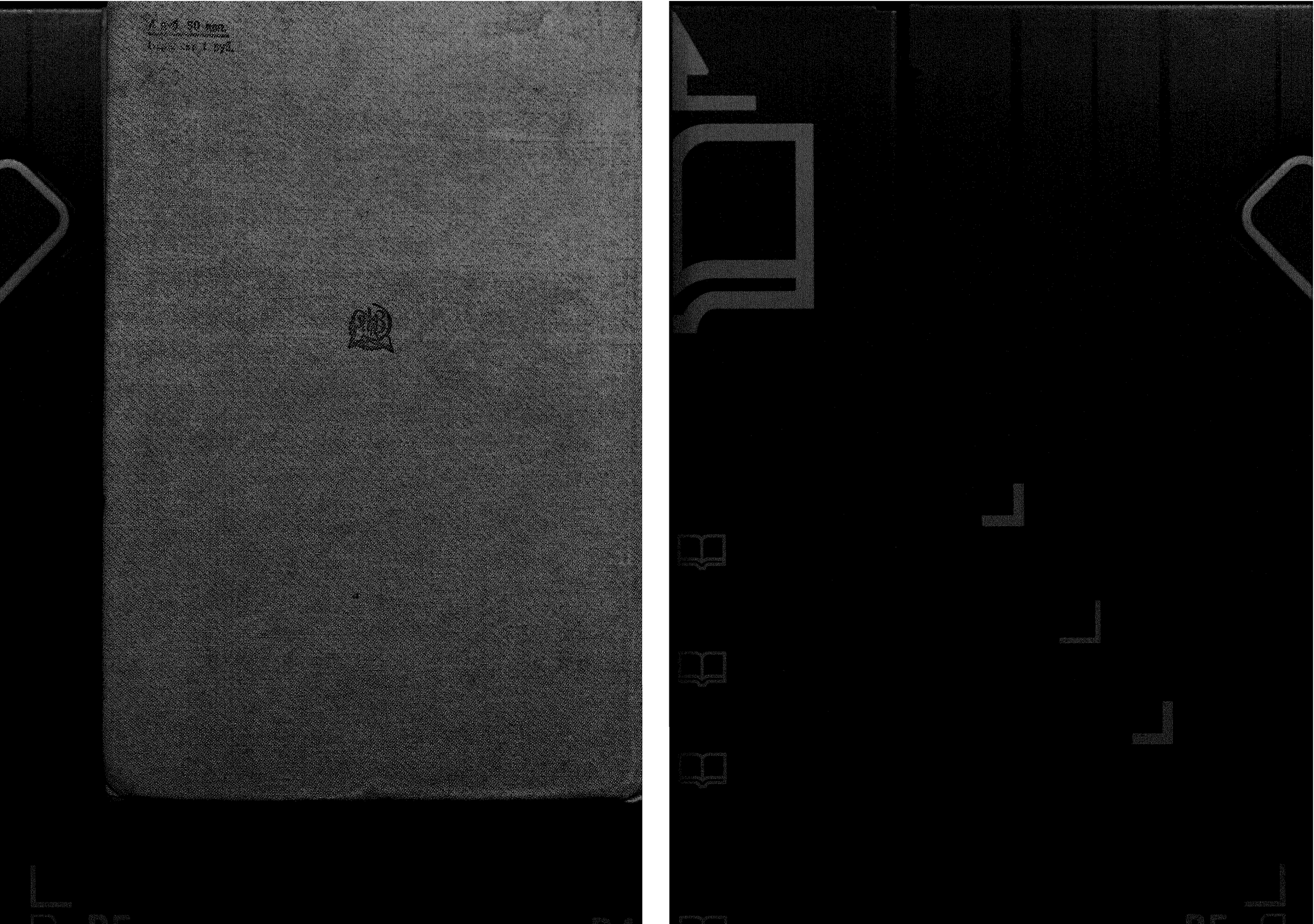
*Хайреддин-Барбаросса*, турецк. л корабль, 5, 16, 50—51, 53, 64, 71, 81, 83, 105, 109, 111, 126, 1 154, 159—160, 307, 312.
*Хамид-Абад*, турецк. миноносец, 269, 270.
*H-1*, англ. подв. лодка, 171.

Шартуры, турецк. речн. суда н Евфрате, 216, 317.

*Эльбрус*, нефтеналивной пароход, 30
*Эртогрул*, турецк. яхта, 177, 179.

*Явуз-Султан-Селим*, см. *Гебен*.
*Ядигар*, турецк. эск. миноносец, 50 52, 85, 87, 90—92, 106, 119, 148— 150, 157, 255, 262, 316.
*Ярхиссар*, турецк. миноносец, 50, 52, 157, 177.




Карта 4. Операции турецкого флота с 17 по 20 ноября 1914 г.