



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

---

Герман Лорей

**ОПЕРАЦИИ**  
**ГЕРМАНО-ТУРЕЦКИХ**  
**СИЛ**  
**1914–1918**



ПОЛИГОН  
Санкт-Петербург  
2003

ББК 63.3 (0) 5  
Л78

*Серия основана в 1994 г.*

- Л78 Лорей Г.  
**Операции** германо-турецких сил. 1914—1918/Пер. с нем. — СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2003. — 528 с.: ил. — (Военно-историческая библиотека).  
ISBN 5-89173-207-6

Издание посвящено военным действиям германо-турецких морских сил в Первой мировой войне. Автор труда контр-адмирал Г. Лорей, непосредственный участник операций в турецких водах, приводит редкие документы и копии подлинных военных карт того времени.

Подробнейшим образом освещаются деятельность и судьба крейсеров «Гебен» и «Бреслау», о чем до публикации Лорея в 1937 г. даже в Германии не было полных сведений.

Книга рассчитана на массового читателя и представляет интерес для военных историков и специалистов ВМФ.

**ББК 63.3 (0) 5**

*Охраняется законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.*

ISBN 5-89173-207-6

© ООО «Издательство «Полигон», 2003

## От издательства

Исход Первой мировой войны был решен массовыми армиями на сухопутных фронтах. Однако важную роль играли боевые действия на море. Военно-морские силы сторон, действуя самостоятельно и во взаимодействии с сухопутными войсками, способствовали достижению оперативных и стратегических целей. При том основным содержанием боевых действий была борьба на морских коммуникациях. В этих видах операций первое место принадлежало подводным лодкам. Германские субмарины потопили около 6000 торговых судов и до 150 боевых кораблей. Использовались и надводные корабли. Германские рейдеры потопили за время войны 7 боевых кораблей и 139 торговых судов.

Второй важной задачей воевавших флотов было уничтожение сил противника в море — в сражении. В ходе войны имели место все виды морского боя, вплоть до генерального сражения. Оба эти направления деятельности ВМС подробно и широко освещены в многочисленной военно-исторической литературе, которая легко доступна широкому читателю.

Однако помимо основных военно-морских театров существовал и целый ряд театров второстепенных, где не было крупных боев и громких побед. В этих районах война сводилась к повседневной боевой деятельности флота, которая велась в целях создания благоприятного оперативного режима в районе собственных баз и побережья, а также обес-

печения выгодных условий для своих сил в районе боевых действий. Данная книга как раз и посвящена одному из таких театров. Г. Лорей, описывая боевые действия на Черном море, освещает их достаточно подробно и последовательно, естественно, главным образом, германо-турецкую сторону. Но несмотря на некоторую односторонность и тенденциозность, этот труд представляет большую ценность для читателей, интересующихся военной историей, поскольку Черное море, лежащее вдали от мировых коммуникаций, никогда не получало в исторической литературе той оценки, которую оно заслуживало в соответствии с размерами и политическим значением. Крайне скупо освещалась деятельность Черноморского флота в Первую мировую войну и в советской литературе. Выход в 1938 г. книги Лорея в значительной степени заполнил этот пробел.

К сожалению, в дальнейшем данный труд никогда больше не переиздавался, поэтому учитывая, что тираж составлял всего 3000 экземпляров, в настоящее время книга стала подлинной библиографической редкостью. Перевод выполнен Е. Шведе, предисловие написано И. Лудри, а примечания — Н. Новиковым. Поскольку в настоящее время в обществе отмечен всё возрастающий интерес к «дооктябрьской» истории России, издательство «Полигон» взяло на себя смелость осуществить переиздание этой интересной книги.

## Предисловие к изданию 1938 г.

28 октября 1914 г. германо-турецкие военные корабли, имея приказ германского адмирала Сушона «энергично начать военные действия против России», внезапно и беспрепятственно подошли к русским берегам, обстреляли артиллерийским огнем Одессу, Новороссийск, Феодосию, Севастополь, потопили несколько судов, произвели разрушения и безнаказанно, без потерь, вернулись в Босфор. Хорошую услугу этому налету оказала беспечность русского адмирала Эбергарда. Свидетелем налета «Гебена» на Севастополь являлся... весь русский Черноморский флот. Он стоял в бухтах Севастополя беспомощным и как бы посторонним созерцателем происходящего, так как в боевую готовность приведен не был, хотя о предстоящей войне с Турцией Эбергард, без сомнения, знал.

Характерно, что подход «Гебена» к Севастополю был своевременно обнаружен. Даже больше: «Гебен», обстреливая Севастополь, находился в зоне электрифицированного минного поля, однако по непонятным причинам приказ о включении минного поля отдан не был.

В 4 ч 45 мин после первой радиограммы: «Кубанец взорван, военный корабль ходит по одесской гавани и взрывает суда» Одесса радировала: «Война началась». Радиограммы подобного рода, летящие с берегов Черного моря в Петербург, правящая верхушка царской Рос-

сии читала не без удовольствия. И если здесь сообщения с юга вызвали вздох облегчения, то в Париже, и особенно в Лондоне, эти же радиограммы вызвали иные, далеко не благодушные, как в «дружественной» России, настроения. Правительства Англии и Франции, поставленные перед фактом открытия военных действий между Турцией и Россией, сочли за необходимость вмешаться, чтобы предотвратить эту войну. Различие откликов в Петербурге, Париже и Лондоне на бомбардировку черноморских городов России объясняется различием взглядов на место и значение Турции на азиатско-европейском материке и особенностями захватнических воцелений империалистических стран, объединившихся в Антанту.

Владения Турции издавна привлекали внимание «великих» стран Европы. В тиши министерских кабинетов Петербурга, Лондона, Парижа, Берлина все чаще и чаще возвращались к всестороннему подробному обдумыванию проектов раздела Оттоманской империи. Турецкий народ, не оправившийся после недавних тяжелых балканских войн, залечивал свои раны, не подозревая, что над его головой вновь заносится страшный меч новой войны и разорения. «Великие» империалистические державы Европы готовили удар против Турции за то, что она имела «неосторожность» исторически образоваться в таком географическом пространстве, вокруг которого разбушевались ненасытные аннексионистские страсти этих держав.

К владениям Турции протягивались щупальцы царской России, Англии, Германии. Свыше 150 лет самодержавную Россию волновала и беспокоила проблема проливов, за обладание которыми она с 1695 г. вела войны с Турцией. Однако захватнические стремления России на Ближнем Востоке встречали активное противодействие со стороны Англии и Франции.

Англо-французские захватчики не могли допустить, чтобы на Ближнем Востоке рос и утверждался русский капитализм, поэтому на путях проникновения последне-

го и вокруг проливов и Константинополя происходила непрекращающаяся и ожесточенная борьба.

Когда Англия и Россия, оказавшиеся к 1914 г. в одном «дружественном» лагере, вступили в войну с Германией и Австрией, борьба между ними за турецкие владения не была завершена.

В 1881 г. царское правительство вопреки Парижскому миру принимает обширную программу строительства Черноморского флота. Постройке подлежали 8 броненосцев, 3 крейсера II ранга, 20 миноносцев. Задачей предпринимаемых военно-морских мероприятий на Черном море являлась подготовка десанта в Босфор для захвата проливов и Константинополя. Уже в 1902 г. наличные части Одесского военного округа, предназначенные для этой операции, исчислялись в 94 тыс. человек, и предполагалось, что на 16-й день мобилизации у Босфора будет собрано 160 тыс. Когда же в 1912 г. представилась возможность отправить русские войска в Константинополь, оказалось, что наличные средства для подъема десанта могли перебросить в Босфор только два корпуса, да и то в срок не менее чем в 2 месяца. Это показывает присущую царской России неповоротливость и несоответствие между аннексионистскими стремлениями и подготовкой средств к их осуществлению.

Министр иностранных дел С. Д. Сазонов 23 ноября 1913 г. с горечью писал Николаю II, что на флот «тратятся многие сотни миллионов»<sup>1</sup>, а практической пользы от этого никакой нет. Такая немощь Черноморского флота не могла не вызвать серьезного беспокойства у Сазонова, так как раздел Турции становился вопросом ближайшего будущего. Сазонов понимал, что в грабеже Турции полюбовных сделок не предвидится, что все претензии будут удовлетворяться только в соответствии

---

<sup>1</sup> В 1913/14 г. расходы на флот по сравнению с 1907/08 г. увеличились больше чем в 2,7 раза. Такого роста расходов не имела ни одна страна. Увеличение по тем же годам было: в Германии — в 1,6 раза, в Англии — в 1,3, во Франции — в 1,6.

с той силой, которой располагает претендент, а поэтому для Сазонова «скорое распадение Турции не может быть желанным». Объяснение этому простое, хотя военно-морские силы на Черном море и не обеспечивали стремление царской России «иметь ключи для поступательного движения в Малую Азию и для гегемонии на Балканах», необходимо было не «допустить, чтобы в проливах утвердилась какая-либо другая сильная держава» вроде такого «наиболее опасного соперника, как Англия». Об этом же писал Трубецкой (русский посланник в Белграде) 13—26 февраля 1915 г., что вопрос о проливах «для нас не только средство, но конечная цель, кою осмысливается вся нынешняя война».

Поэтому Сазонов предложил такое усиление «военно-морских сил на Черном море, которое дозволило бы нам в любую минуту предупредить занятие проливов всякою иною державою», причем захват проливов приурочивался к «общевропейскому осложнению». Военно-морские силы Черного моря к началу Первой мировой 1914—1918 гг. не могли обеспечить выполнение возлагаемых на них задач.

«Общевропейское осложнение» русские адмиралы приурочивали к 1918 г. К этому сроку предполагалось закончить программу военно-морского строительства на Черном море. К 1916 г. в строй должны были вступить 3 линкора, 5 миноносцев, 7 подводных лодок. К началу же войны Черноморский флот состоял из 5 броненосцев, 2 крейсеров, 20 миноносцев и 4 подводных лодок. Турецкий флот в 1914 г. имел 2 броненосца, 2 легких крейсера, 19 миноносцев. Кроме того, на верфях Англии готовились к спуску построенные для Турции 2 современных крейсера.

Если учесть, что русский флот был в основном устарелый, то станет очевидным, что мысль о десанте и захвате проливов была не более как авантюрой. К этому выводу пришли русские адмиралы только в 1914 г. Они признались, что «наши помыслы» направлены к тому, чтобы «занять Константинополь и проливы», то есть «решить



многовековой ближневосточный вопрос», для чего необходимо иметь «господство на море», а так как, «не имея на это, по крайней мере в начале войны, сил, Россия в 1914 г. принуждена ставить себе целью только оборону берегов». Таким образом, достаточно было на горизонте появиться миру двух-трех новых турецких крейсеров, как русские адмиралы забили отбой, и весь план захвата Босфора обрекался на провал. А тут еще совершенно непредвиденно 10 августа 1914 г. в Босфор прибыли германские суда «Гебен» и «Бреслау».

В. И. Ленин подчеркивал, что империалистическая война 1914—1918 гг. вызвана столкновением «двух могущественнейших групп миллиардеров, англо-французской и немецкой, за передел мира». Переделу подлежала в частности Турция. Этого хотела англо-французская группа миллиардеров. Германская же группа «хочет отнять Турцию себе... а Россия ведет войну, чтобы ограбить Армению, Турцию, Галицию». Германским миллиардерам не улыбалось проектировавшееся разделение Турции. Их аппетиты нельзя было удовлетворить крохами от всеобщего дележа. Еще задолго до войны германский империализм развивал в Турции исключительную демагогию и обрабатывал общественное мнение в духе того, что Германия — друг мусульманских народов, поборник их культуры и защитник от посягательств врагов. Когда началась Первая мировая война, для подкрепления убедительности своей духовной миссии в Турцию были направлены два современных военных корабля: «Гебен» и «Бреслау». Появление этих кораблей на Черном море и включение их в состав турецкого военного флота делало последний сильнее русского флота.

Прорыв «Гебена» и «Бреслау» в Дарданеллы немцы окружают ореолом необычайной славы. Действительно: два военных судна идут из Мессины и обстреливают Филипповиль и Бона, затем прорываются через Мессину и Малеас в Дарданеллы на виду и под дулами орудий англо-французских средиземноморских эскадр и уходят

в проливы без потерь, повреждений и поломок — картина, захватывающая читателя, даже в изложении Лорея.

Если же попытаться заглянуть за полотно этой батальной картины, представится иное.

Трескотня английской прессы о безнаказанности прорыва «Гебэна» и «Бреслау» была необычайной. На этой почве произошла целая перепалка между французскими и английскими газетами, искали виновных и бездействующих адмиралов. Шум поднялся невероятный, для успокоения которого было предпринято расследование и отдан под суд английский контр-адмирал Трубридж. Но эти суровость и твердость мероприятий английского правительства имели назначением тщательно скрыть от любопытных глаз истинное положение дела.

Английское правительство не имело намерений препятствовать проходу германских судов в Дарданеллы, так как усиление турецкого флота на Черном море пропорционально ослабляло русский флот, а ослабление последнего делало невозможным русский десант в Босфор и захват Константинополя и проливов. С точки зрения англичан это самое лучшее, что можно было в так благоприятно создавшейся обстановке пожелать своему «союзнику» — царской России.

Развитие дальнейших событий показало, что Англии ограничиваться подобной мерой пассивного характера, которая не обеспечивала ей территориальных приобретений, а усиливала влияние Германии в Турции и на Балканах и превращала Турцию в финансового и военного вассала Германии, было нельзя, и что дополнительно требовались какие-то «радикальные» меры. Тогда появляется проект Дарданелльской операции: для того чтобы предупредить русских, надо выбить из Дарданелл германо-турок. Отныне не происходило ни одного заседания Совета министров и Военного совета Англии, где не обсуждался бы вопрос о том, как провести Дарданелльскую операцию и какими предложениями придать ей в глазах Франции и России значение «нового оперативного направления». Для этого были притянуты самые разнообразные аргументы:

историческая аналогия успешного действия английской армии в Испании в условиях ее удаления от главного театра войны; позиционный характер боев на Западном фронте, не сулящий скорой развязки; срыв бельгийским королем плана операций на Зеебрюге и Остенде; вторжение турок в Египет; «тяжелое» положение русской армии на Кавказе; нейтралитет Италии, делающий невозможным наступление через Триест; отказ Греции наступать в Салониках; необходимость развернуть неограниченные человеческие запасы России и вооружить «русского гиганта» и т. д. и т. п. Словом, наилучший объект нападения... Дарданеллы. Только здесь, по словам лорда Китченера, «мы могли достигнуть наибольших политических, экономических и финансовых результатов».

По принятому плану операция началась 19 февраля 1915 г. В этот день в 1807 г. был осуществлен прорыв через Дарданеллы английским адмиралом Дуквортом. Однако дух Дукворта был определенно против своих более поздних, но менее способных английских адмиралов. Певец славы английского флота 1914—1918 гг. Корбетт о Дарданельской операции сделал такой прозаически-патриотический вывод: операция закончилась хотя и «неудачно, но доблестно». Вероятно, «неудачно» следует понимать так: великой морской державе и уму ее руководителей и адмиралов, несмотря на огромный материальный (в операции участвовало 18 линкоров, 12 крейсеров, 40 миноносцев, 12 подводных лодок) размах операции, оказалось не под силу организовать и преодолеть сопротивление и препятствия у входов в проливы. Что же касается «доблести», то к ней следует отнести: безрезультатную, бесцельную бомбардировку Дарданелл в 1914 г., для того чтобы напомнить общественному мнению Турции о могуществе британского флота; полнейшую неудачу прорыва в Дарданеллы в феврале 1915 г.; повторную неудачную попытку прорыва летом 1915 г.; третью грандиозную попытку прорыва судов, подкрепленных значительным десантом, осенью 1915 г., также окончившуюся провалом, и, наконец, полный отказ от всей операции, чтобы окон-

чательно не оскандалиться и удержать «доблесть» флота на «добытых» успехах, ради которых выведено из строя и отправлено в пучины вод только одних линкоров около десятка.

В общем, «неудача» оказалась полнейшей политической и военной катастрофой. Англо-французскому флоту был не под силу захват проливов. В оперативно-тактическом отношении руководители допускали грубейшие ошибки: пренебрежение разведкой при прорыве, непродуманная организация десанта, отчего при высадке происходила неразбериха, перемешивание частей, высадка на второстепенных пунктах, путаница мест высадки и т. д.; отсутствие взаимодействия и взаимопомощи между сухопутным (Гамильтон) и морским (Робрек) командованием и др. Потрясающая глупость всего этого предприятия была допущена в самом начале: морскому флоту поручили захватить проливы без сухопутных войск, единственным представителем которых являлись, пожалуй, только те два батальона морской пехоты, которые были присланы на о. Лемнос. Правда, о посылке сухопутных войск разговора было более чем достаточно. Но Франция, озабоченная тем, что немецкие армии заняли значительную часть ее территории, естественно, не могла идти на участие в Дарданелльской операции. Поэтому Жоффри, благодаря решительному протесту, добился от Англии оставления в распоряжении Западного фронта тех дивизий, о которых говорили английские министры.

«Штатские» английские министры, по словам Корбетта, «не были непосредственно озабочены затруднениями французского фронта», их тянуло в Дарданеллы, куда они были готовы отправить все новые формирования, предназначенные во Францию. А так как в первый период Дарданелльской операции им это не удалось, то выполнение всей операции было возложено только на флот. В целом от начала операции до приказа прекратить ее (16 января 1916 г.) сомнительность в ее успехе была очевидной.

Предпринимая операцию в Дарданеллах, Англия «согласовывала» ее не только с Францией, но и с Россией. Последней отводилась роль «содействия» общему успеху операции диверсиями морского флота у Босфора. Привлечение России к «содействию» не было искренним желанием Англии. Россия настойчиво тянулась к проливам и Константинополю. А так как требования России находили поддержку у Франции, то английские министры вынуждены были хотя бы частично, с оговорками, подбадривать русских захватчиков. В январе 1915 г. английский посол в Петербурге писал Сазонову, что «поведение Турции сделало неизбежным полное решение турецкого вопроса, включая вопрос о проливах и Константинополе, который должен быть разрешен в согласии с Россией. Разрешение этого вопроса может быть достигнуто, конечно, лишь после поражения Германии». Сазонов хотя и писал на это Бенкендорфу: «Выразите Грею... мою признательность», но «доверительно» добавлял, что «записка о проливах и Константинополе действительно более сдержанна в выражениях».

Все это относится к области дипломатической, а практически английское правительство торопило своих адмиралов в Дарданеллы, совершенно не считаясь с тем, что 29-ю дивизию приходилось оставлять для Западного фронта. Несмотря на «твердость» политики Английского кабинета, к ряду препятствий на пути к Дарданеллам прибавилось еще одно: Германия склоняла царскую Россию к заключению сепаратного мира, не возражая против притязаний ее на проливы. Учитывая все эти обстоятельства, Англия вынуждена была пригласить царскую Россию «содействовать» дарданельской операции своим флотом. Вполне понятно, что при существовавших тогда взаимоотношениях между Россией и Англией по вопросам о проливах Россия, по существу, никакого «содействия» своим флотом операции не оказала. Какие настроения владели тогда правительственными кругами царской России, видно хотя бы по письму Трубецкого Сазонову, в котором указывалось, что участие союзни-

ков в захвате проливов вместе с Россией «прискорбно, ибо создает им опасные для нас права», и употреблять наши войска для производства диверсии, «способствующей англо-французскому движению на Константинополь», нельзя. Настроение русских было не оптимистическим! Война, которая должна была дать царской России турецкие владения, в разгаре — и вдруг Россию хотят упредить. Собственно в ходе войны царские министры из-за турецких владений переживали уже вторую «неприятность». Первая имела место в начале войны. Ее благоприятно разрешили немцы 28 октября 1914 г. Когда царская Россия вступила в войну, ожидавшееся «общеевропейское осложнение» оказалось налицо и развязка с Оттоманской империей казалась делом ближайших дней, турецкое правительство, к изумлению царских министров, устами Энвер-паши 27 июля (9 августа) 1914 г. заявило, что «стоит за союз с Россией». Такой оборот событий в Турции для планов русских был неприемлем. Царская Россия хотела видеть Турцию в лагере своих противников. Из этой беды Россию выручила необузданная агрессия Германии.

Понимали в Германии или нет сложность противоречий внутри Антанты вокруг турецких владений, но во всяком случае привлечение Турции на свою сторону имело крупные политические результаты. Борьба за турецкие владения между Англией и Россией принимала более острый характер. Форму и результат этой борьбы предвидеть было трудно, имея в виду, что на уступки ни одна из стран идти не собиралась. С появлением перед турецкой столицей «Гебена» и «Бреслау», немцы развили лихорадочную деятельность по вовлечению Турции в войну.

Грубые, основанные на силе оружия, солдатские методы убеждения Турции Германией достаточно известны. Даже Лорей не может не упомянуть про них, преподнося это под видом исключения. Он говорит, что «цель достигалась всеми возможными способами убеждения, в иных случаях даже угрозами».

С прибытием Сушона и «назначением» его командующим турецким военно-морским флотом развернулась лихорадочная работа по германизации турецких военно-морских сил: все важные командные, а потом и специальные и второстепенные должности флота замещались германскими офицерами и специалистами. Это было необходимо не столько для «поднятия боевой готовности флота», как пишет Лорей, сколько для того, чтобы флот мог беспрекословно выполнить волю Сушона, которого из Берлина подталкивали на ускорение вступления в войну Турции против России и создания для этого соответствующего повода. «Сушон, вопреки упорному сопротивлению со стороны (турецкого) Кабинета, — пишет Лорей, — предпринимал походы в Черное море», «требовал гарантий» у визиря для обеспечения свободы в своих действиях и, наконец, «решил действовать на свою ответственность», результатом чего и явилось нападение германо-турецкого флота на русские черноморские города 28 октября 1914 г., что и положило начало открытым военным действиям на Черном море.

Лорей, описывая боевые действия на Черном море, освещает их достаточно подробно и последовательно, главным образом, германо-турецкую сторону, часто отступая от объективности изложения к тенденциозности, которая вообще присуща военным писателям Германии. В частности, Лорей расточает незаслуженно много похвал германскому командованию и офицерству, благодаря чему турецких руководителей и командиров в боевых действиях совсем не заметно. А о том, что турецкое офицерство было не таким уж плохим, видно по полным решимости, отваги и настойчивости действиям командира-турка миноносца «Султан Хиссар».

По описанию даже Лорея германо-турецкие морские силы под немецким руководством имели существенные недостатки: невысокое качество штурманской службы, отчего происходили частые случаи «сноса» флота с правильного направления; запущенное состояние машинного хозяйства; невысокий уровень владения торпедными

аппаратами; бесцельное плавание крейсирующих судов и т. п. «частности». Что же касается оперативного управления, то оно полностью проявило себя в атаке 20 января 1918 г. на английские корабли в бухте о. Имбрэс: «Бреслау» подорвался на mine и затонул, а «Гебен» после двукратного подрыва на минах наскочил на Наргарскую банку.

В целом действия германо-турецких морских сил особой оригинальностью не отличались. То же самое можно сказать и про русский Черноморский флот. Русские адмиралы в борьбе с германо-турецким флотом не только не обладали волей и стремлением к победе, но даже не умели использовать благоприятные случаи для нанесения ему удара. За это лучше всего говорят две встречи русского флота с «Гебеном»: 4 июля 1916 г. и 18 ноября 1914 г., во время которых русский флот мог без особых усилий вывести «Гебен» из строя. Командование русским флотом к своим обязанностям относилось с преступной халатностью и беспечностью; об этом говорит хотя бы гибель в Севастопольской бухте только что вступившего в строй нового линкора «Императрица Мария».

После заключения Брестского мира, когда Эйхгорн «завоевывал» Украину и Кавказ, вице-адмирал Гопман выполнял задачу превращения Черного моря во внутреннее немецкое море. Для этого надо было захватить или уничтожить русский Черноморский флот и захватить русские порты.

Известно, чем окончилась немецкая интервенция: германские войска под ударами отрядов Красной армии вынуждены были увести свои революционизирующиеся части с захваченной советской земли. Борьба пролетарской революции с немецкими захватчиками полна героизма и самопожертвования. Незабываемая картина в эти дни происходила на Черном море: по приказу Ленина революционные черноморцы собственными руками ради спасения революции затопили свой флот...

Германия и втянутая ею в войну Турция были побеждены. 24 июля 1923 г. державы-победительницы заста-



---

вили Турцию в Лозанне подписать соглашение, по которому 20-километровая зона Дарданелл и Босфора и острова Мраморного и Эгейского морей демилитаризовались, гарнизон Стамбула ограничивался до 12 тыс. бойцов. В этом положении Турция находилась до 1933 г., когда в июле на конференции в Монтре была пересмотрена Лозаннская конвенция. На конференции в Монтре решающей победы добилась делегация СССР; там были подписаны такие документы, которые обеспечили суверенитет и безопасность Турции, ограничили свободу действий агрессоров. СССР на основании решения конференции в Монтре получил для своего Военно-морского флота право свободного прохода через проливы.

## 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, которую 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 по-прежнему 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 превосходили действия крейсеров на главном морском театре в отношении частоты и продолжительности 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 от-

теснен на задний план одновременными крупными победами германской армии. Наши противники были чрезвычайно смущены и озабочены прибытием германских крейсеров в Константинополь. Германия тем самым немедленно получила на Ближнем Востоке превосходство в силах над своими противниками, а еще через 2 месяца благодаря неутомимой, планомерной и полной инициативы работе командующего турецким флотом, германского контр-адмирал Сушона (впоследствии вице-адмирал), удалось склонить Турцию к участию в войне на германской стороне. Последствиями явились расщепление согласованного наступления противника на западе, ужасное его 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 также, 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 успехов русских 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 турками на черноморский театр по коммуникациям, на фланге которых находилась главная русская военно-морская 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<sup>1</sup>.

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 — потому, что 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<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 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. — *Прим. ред.* — *Здесь и далее сноски редактора издания 1937 г.*

<sup>2</sup> Автор труда, отставной контр-адмирал Герман 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. пер.*

---

---

# 1 РАЗДЕЛ

## ПРОРЫВ СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ ДИВИЗИИ В ДАРДАНЕЛЛЫ

---

---

### ГЛАВА I

#### **Начало войны**

#### **Обстрел алжирского побережья**

Средиземноморская дивизия. Мобилизационные мероприятия. Объявление войны. Первый оперативный приказ. «Гебен» у Филиппвиля. «Бреслау» у Боны. Результаты обстрела. Приказание идти в Константинополь. Встреча с английскими крейсерами. «Гебен» и «Бреслау» в Мессине. Поведение Италии. Австрийское морское командование отказывается в помощи. Приказ английского адмиралтейства адмиралу Милну.

В течение многих лет германский флот был представлен на средиземноморском театре только стационаром в Константинополе — яхтой «Лорелей» («Loreley») — и учебными кораблями, плававшими в Средиземном море в течение зимнего полугодия. 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 кайзе-



Линейный крейсер «Гебен» («Goeben») (1911)

Водоизмещение — 23 000 т, длина — 186 м, скорость хода — 29 уз.;  
вооружение — 10—280 мм/50, 12—150 мм/45, 12—88 мм/45,  
4 торп. аппарата, личный состав — 1013 чел.

ра 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.

Начиная с 23 октября 1913 г. командующим «дивизией Средиземного моря» состоял контр-адмирал Сушон. Дивизии был подчинен сводный отряд морской пехоты, находившийся в Скутари (Албания) для 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 таких скоростей корабль не был боеспособным, 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



Легкий крейсер «Бреслау» («Breslau») (1911)

Водоизмещение — 4550 т, длина — 136 м, скорость хода — 27,6 уз.;  
вооружение — 12—105 мм/45, 2 торп. аппарата,  
личный состав — 373 чел.

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 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.

К концу июля «Гебен», имея на борту командующего дивизией контр-адмирала 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 главным командованием австрийского адмирала Гауса. Портом стратегического развертывания военно-морских сил для всех трех государств была назначена Мессина. Контр-адмирал Сушон договорился о подробностях соглашения с адмиралом Гаусом в октябре 1913 г. в Пола и с итальянским вице-адмиралом герцогом Абрुццим — 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 выбраны сигнальная книга, тактические наставления, шифры и опознавательные сигналы.

В марте 1914 г. контр-адмирал Сушон и адмирал 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. С этой целью 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. 2 августа Морской генеральный штаб (*Admiralstab*) 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 объявлении 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 руки противника.

2. Сведения о противнике — смотри радиотелеграммы последних дней<sup>1</sup>.

3. З а д а ч а : беспокоить противника, по возможности нанося ему 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. В ы п о л н е н и е : утром на рассвете (около 4 ч 30 мин) 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*-м курсом, рандеву на меридиане Спартивенто (Сардиния).

Подпись *Сушон*»

3 августа в 18 ч 19 мин из Морского генерального штаба была получена радиограмма о начале войны с Францией. 4 августа в 6 ч «Гебен» под флагом контр-адмирала Сушона подошел к Филиппвилю. Подход несколько задержался: для наблюдения за двумя подозрительными пароходами, вышедшими из порта, пришлось идти малым ходом. С 6 ч 08 мин до 6 ч 18 мин крейсер обстрелял портовые сооружения 15-см фугасными снарядами. В 6 ч 20 мин французская 22-см гаубичная 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

<sup>1</sup> Радиограммы 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.

на рассвете; маяк горел, и подход прошел без затруднений. 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<sup>1</sup>. Французские радиостанции открыто телеграфировали об обстреле обоих портов и об уходе кораблей в *W-ом* направлении. Главнокомандующий французскими военно-морскими силами вице-адмирал Буэ-де-Лаперер находился с частью своего флота в непосредственной близости (что «Гебен» и «Бреслау» установили по радиопереговорам). Получив известие из Боне 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<sup>2</sup>.

Таким образом, результат смелого набега обоих германских крейсеров оказался довольно значительным. Еще на походе к алжирским берегам, в 2 ч 35 мин 4 августа на крейсерах приняли радио из Науена: «3 августа заключен союз с Турцией. «Гебену» и «Бреслау» идти немедленно в Константинополь. Морской генеральный штаб».

Это важное известие первоначально не отразилось на решениях, принятых командующим дивизией. Теперь же, потревожив неприятеля обстрелом портов и транспортов,

<sup>1</sup> Rene La Bruyere «Deux aggroees de guerre navale».

<sup>2</sup> Отчет следственной комиссии адмирала Бьенемэ, обсужденный в газете «Depeche Coloniale» и других газетах.

можно было приступить к выполнению приказа. Незадолго до подхода к алжирскому побережью радиостанция обнаружила близость французских линейных кораблей «Дантон» («Danton») и «Декарт» («Descartes»)¹, 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 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 1150 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. В то время как «Гебен» направлялся в Мессину, к моменту соединения с «Бреслау» (10 ч 15 мин) с *Ost* показались английские линейные крейсера «Индефатигэбл» («Indefatigable») и «Индомитэбл» («Indomitable»), шедшие полным ходом на *W*. Германские и английские корабли отошли уже друг от друга на дистанцию около 9000 м (49 каб.), когда вдруг английские крейсера повернули за «Гебеном» (10 ч 35 мин). Сушону ничего не было известно о намерениях Англии, кроме содержания радиограммы, полученной 3 августа в 6 ч 12 мин и гласившей: «Опасаться враждебных действий со стороны английских морских сил», и сообщения Морского генерального штаба от 2 августа о вероятности выс-

¹ «Декарт» — легкий крейсер. — *Прим. пер.*

тупления 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 «по-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. Командующий дивизией 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 быстродвижущийся 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 ямин. 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-узловой хода. Английские источники<sup>1</sup> указывают, что «Гебен», заново отремонтированный, развил скорость хода, на 2 узла превышавшую его официальную пробную скорость (следовательно, он должен был бы идти со скоростью 31

<sup>1</sup> *Corbett. Naval operations, v. I, p. 57 (Корбетт Ю. Операции английского флота в мировую войну, т. I. — Прим. пер.).*

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 ч до 12 ч — в среднем 17 узлов; с 12 ч до 20 ч — в среднем 22,5 узла. Несмотря на то, что по официальным данным английские крейсеры на пробных испытаниях развили до 26 узлов, во время погони они дали значительно меньшую скорость, чем «Гебен». Англичане объясняют такой плохой результат некомплектom машинной команды и обрастанием подводной части корпуса; однако у «Гебена» последняя очистка подводной части также имела место 10 месяцев тому назад.

Английские линейные крейсеры понемногу отставали и в 15 ч 50 мин скрылись из виду; только легкий крейсер Дублин еще держался в пределах видимости. Английские крейсеры планомерно пытались оказывать помеху радиопереговорам «Гебена» с береговыми радиостанциями. В 15 ч 50 мин «Бреслау» полным ходом направился в Мессину, чтобы подготовить для «Гебена» приемку 1500 т угля. В 21 час видимость ухудшилась, и легкий крейсер «Дублин» потерялся из виду. Вскоре «Гебен» заметил впереди по курсу эскадренные миноносцы. Прошло несколько минут страшного напряжения, прежде чем выяснилось, что это итальянцы, которые, по-видимому, занимались маневрами. «Гебен» уменьшил ход до 15 узлов.

5 августа в 5 ч 6 мин «Бреслау» стал на якорь на мессинском рейде, а «Гебен» — в 7 ч 45 мин. Последний с 6 ч 10 мин 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 мин 6 августа «Гебен» принял с германских пароходов «Генераль» («General»), «Мудрое» («Mudros»), «Кеттентурм» («Kettenturm») и «Амбрия» («Ambria») и с угольных барж фирмы Гуго Стиннес 1580 т угля, а «Бреслау» к 12 ч 25 мин — 495 т с германских пароходов «Амбрия» и «Барселона» и с барж фирмы Стиннеса. Уголь, достав-

ленный фирмой «Стиннес», частично перегружался с английского парохода «Уилстер» («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 «Генераль», 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 корабля 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 контр-адмирал Сушон был осведомлен о поведении Англии вышеупомянутыми радио. Вскоре по прибытии в Мессину, 5 августа в 9 ч 37 мин,

им была получена радиограмма от Морского генерального штаба: «4 августа Англия объявила Германии войну». Имелись сведения, что Италия не примет участия в войне на стороне среднеевропейских держав. Германский морской атташе 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, отношение к нам пока доброжелательное».

Итальянское правительство с самого начала препятствовало пополнению запасов провианта и угля. Уже 1 августа, т. е. до объявления 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 ч 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 мин на флагманский корабль прибыло 4 итальянских офицера с письмом от коменданта мессинских укреплений. В этом письме комендант напо-

минал, 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 ч 5 августа); 2) он выйдет из гавани не ранее окончания приемки необходимого количества угля, но не позднее 19 ч 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 считал своим долгом осведомить австрийское правительство и морское командование о своем стесненном положении и попросить о вооруженной помощи. 5 августа в 2 ч 12 мин он передал по радио адмиралу Гаусу в Полу: «Настойчиво прошу вас как можно скорее выручить „Гебен“ и „Бреслау“, находящиеся 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 мин, была послана германскому морскому агенту в Вене следующая радиограмма: «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 ч сообщил, что Австрия поставлена им в известность. Первым ответом на запросы Сушона явилась телеграмма из Морского генерального штаба: «Помощь Австрии очень сомнительна», и в тот же день в 21 ч 25 мин сильно искаженная радиограмма от адмирала Гауса, которая так 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 мин из Вены: «Австрия отказала в помощи, так как помощь опоздает». В письме



к начальнику германского Морского генерального штаба адмиралу Полю австрийский командующий флотом пытался объяснить причины, «заставившие его принять несказанно горькое решение и отказать адмиралу 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: общая мобилизация началась только 4 августа. Свои силы, состоявшие из 3 линейных кораблей типа «Тегетгоф» и 3 — типа «Радецкий», 2 броненосных крейсеров и около десятка эскадренных миноносцев, адмирал Гаус считал недостаточными для встречи с английскими и французскими силами у Мессинского пролива; Австрия еще не объявила войны Англии, но ее помощь германским кораблям была равносильна объявлению войны. Вена вела переговоры с послами враждебных государств и таила еще надежды на нейтралитет Англии по отношению к Австрии. Адмирал 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 объявлена только 6 августа. Англия же объявила войну 11 августа. При данном ходе событий выступление австрийского флота фактически не отразилось бы на успехе прорыва.

Командующий английскими морскими силами Средиземного моря адмирал Берклей-Милн 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, по-видимому, 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-Милну рекомендовалось занять господствующую позицию на Средиземном море и принять все меры к вступлению в бой с каждым быстроходным германским кораблем (особенно «Гебен»), который мешал бы переброске войск. Однако при данной обстановке ему предписывалось избегать боевых столкновений с превосходящими неприятельскими силами, исключая случай участия в общем бою совместно с французским флотом. 2 августа адмирал Милн 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 «Гебен», 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 Милн 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 объявления войны ни разу не потеряла радиосвязи с Германией.

3 августа в 20 ч 30 мин Милн 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 ч 4 августа пришел приказ: обоим линейным крейсерам принудить «Гебен» к бою в случае атаки последним из французских транспортов. Надо заметить, что упомянутые приказы давались адмиралтейством до объявления войны Германии и до предъявления ультиматума. Вечером 4 августа пришло известие, что Англия предъявила Германии ультиматум, срок которого истекал в полночь; второе сообщение, полученное в тот же день в 19 ч, гласило, что Италия объявила нейтралитет, и согласно условиям декларации ни один корабль воюющих сторон не имел права входить в пределы 6-мильной полосы территориальных вод. Отсюда адмирал Милн 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 мин 5 августа Милн получил предписание открыть военные действия против Германии.

## ГЛАВА II

### Прорыв в Дарданеллы

Посылка угольных транспортов. Оперативный приказ для похода на Восток. Контрприказ из Берлина. Решение контр-адмирала Сушона. Выход из Мессины. «Глостер» в дозоре. Диспозиция крейсеров адмирала Трубриджа. Ночные события. Бой между «Бреслау» и «Глостером». Дозорный корабль скрывается из виду. Приемка угля у Денузы. Пароход «Генераль» 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 све-

дение 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 ч 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 не приспособленных для этой цели торговых судов не удалось заполнить угольных ямин.

Доставка топлива была обеспечена следующими мероприятиями: через доверенное лицо были направлены в определенные места randеву 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 «Генераль», 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. С в е д е н и я о противнике — неопределенные. Я считаю, что неприятельские силы находятся в Адриатическом море и что оба выхода из Мессинского пролива охраняются.

2. Н а м е р е н и е — прорваться на *Ost* и сделать попытку достигнуть Дарданелл.

3. В ы п о л н е н и е — «Гебен» выходит в 17 ч, 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, но ночью внезапно поверну вправо и полным ходом направлюсь к мысу Матапан, чтобы достичь выигрыша во времени и по воз-

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 «Генераль» 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 мин, а в 11 ч 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 ответственный 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 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. Отдачи первого приказа о прорыве в Константинополь добился у кайзера генерал-адмирал Тирпиц наперекор желанию начальника Морского генерального штаба адмирала 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 ч «Гебен» вышел из Мессины, а в 17 ч 20 мин «Бреслау» последовал за ним. 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. Командующий дивизией совершенно не сомневался в удаче прорыва.

Едва корабли успели выйти из Мессинского пролива, как в 18 ч 05 мин согласно ожиданиям был обнаружен легкий крейсер, в котором опознали английский легкий крейсер типа «Уэмот» («Weymouth»)¹, сначала держав-

¹ Ошибка в опознании неприятельского крейсера имела существенное значение: артиллерия крейсера «Уэмот» состояла из восьми 150-мм орудий, а крейсера «Глостер» — из двух 150-мм и десяти 100-мм; таким образом, первый из них имел значительное артиллерийское преимущество перед «Бреслау», в то время как со вторым они имели почти одинаковое артиллерийское вооружение. — *Прим. пер.*

шийся 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 мин «Бреслау» получил приказание отеснить 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 мин 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 отеснить английский крейсер не удавалось; этого можно было достичь только в том случае, 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 150-мм 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 несом-

ненно привлек бы неприятельские корабли. Командир «Бреслау» должен был считаться с тем, что адмирал Милн, соответственно осведомленный английским консулом в Мессине, находится поблизости со своими линейными крейсерами.

Английский младший флагман контр-адмирал Трубридж держался с 4 броненосными крейсерами «Дифенс» («Defence»), «Уориор» («Warrior»), «Дьюк ов Эдинбург» («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 мин 7 августа отказался от этого намерения, не имея права покинуть вход в Адриатическое море и не получая приказа оказать поддержку «Глостеру». Правильность предположения, что кроме «Глостера» поблизости находились еще другие английские корабли, скоро подтвердилась. 7 августа в 12 ч 50 мин «Бреслау» заметил на курсовом угле 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 мин потерял преследователей из виду. Это был английский легкий крейсер «Дублин» с двумя эскадренными миноносцами, которые, идя с Мальты, получили приказ от адмирала Милна и Трубридака об атаке неприятеля. Свою неудачу «Дублин» объяснял 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 2 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 приказа пришлось сначала повернуть на  $180^\circ$  и затем уже войти в интервал между «Гебеном» и «Глостером», державшимся далеко за кормою первого. Дистанция между «Бреслау» и неприятелем изменялась в пределах 15—13 км (82—72 каб.). Около полудня неприятельский крейсер приблизился, и командир «Бреслау» решил атаковать его. На соответствующий запрос последовал ответ командующего дивизией: «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 возможность «Гебену» неожиданно вступить в бой. Однако сам «Глостер» открыл огонь по «Бреслау» на дистанции 11—13 км (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 105-мм орудий, стрелял с успехом. Отчетливо было видно, как на верхней палубе английского крейсера поднимались черные клубы дыма. Английские газеты сообщали впоследствии, что «Глостер» получил пробоину в палубе. В 13 ч 47 мин огонь прекратился. Продолжая дальнейший путь, «Бреслау» обнаружил, что английский дозорный крейсер снова следует за ним; только в 16 ч 37 мин последний потерялся из виду, и германские корабли освободились от назойливого спутника. Несмотря на похвальное упорство, английскому крей-

серу не удалось навлечь на них превосходные английские силы<sup>1</sup>.

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 опрошталась 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 Пирсе. «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 мин «Гебен» встал на якорь в пустынной бухте на восточном берегу острова Денуза. «Бреслау» последовал за ним, в 8 ч 44 мин на возвышенности был установлен сигнальный пост с целью немедленного сообщения о приближении каких-либо кораблей. Крейсеры находились в получасовой готовности. В 15 ч 45 мин 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 ч 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 «Генераль» был послан в Смирну; оттуда ему предстояло войти в телеграфную связь

---

<sup>1</sup> Английская версия обстоятельств прорыва «Гебена» и «Бреслау» изложена в книге Ю. Корбетта «Операции английского флота в мировую войну» (т. I, гл. III. Пер. М. Л. Бергенсона). — *Прим. ред.*

с Константинополем «Генераль» вышел из Мессины 6 августа в 19 ч под командой энергичного и осторожного капитана Фидлера; корабль 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 «Генераль», наружно напоминая голландский почтовый пароход Роттердамского Лойда, мирно совершал свой путь в Порт-Саид. Перехваченная незашифрованная радиограмма агентства английского пароходства *P & O (Peninsular and Oriental Steamship Company)* своему пароходу «Персия» («*Persia*»), шедшему из Порт-Саида на родину, указывала на необходимость держаться много южнее общепринятого курса, принимая во внимание, что германские военные корабли находятся в пути в восточной части Средиземного моря. Это обстоятельство побудило «Генераль» к постепенному изменению своего курса на *NO*, в сторону Крита. От «Гебена» не было до сих пор никаких известий. Накануне вечером, около 10 ч, 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 «Генераль» вызов по радио в полдень 7 августа с флагманского корабля, которому он смог сейчас же ответить. Вскоре было получено приказание идти не к о. Санторин, а к турецкому о. Чесма, лежащему в районе входа в Смирнский залив; однако и эта директива была изменена 8 августа, когда конечной целью «Генералю» была назначена 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 гер-

манского 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 сообщить свое новое местонахождение — «Эгейское море». Через «Генераль» сообщили в Морской генеральный штаб о восстановлении радиотелеграфной связи. 10 августа в 1 час от парохода «Генераль» была получена следующая радиограмма:

«Входите. Требуйте капитуляции крепости. Дарданеллах взять лоцмана для проводки через заграждения».

10 августа в 5 ч 45 мин «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 мин Сушон получил из Германии радио:

«От Морского генерального штаба, 9 августа. Весьма важно, чтобы „Гебен“ как можно скорее вошел в Дарданеллы. Получение подтвердить».

Эта важная радиограмма, отправленная командующему Средиземноморской дивизией, дошла к последнему на 11 часов позднее приказа о входе в Дарданеллы, переданного по радио через «Генераль».

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

В 15 ч 35 мин пароход «Генераль» получил приказание тотчас же идти 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 лощмана. Во время ночного плавания «Генераль» держался вплотную к темным откосам острова Митилена и беспрепятственно достиг на следующее утро входа в Дарданеллы.

### ГЛАВА III

#### Оценка действий обоих противников

Действия французских морских сил. Состав английских соединений. Действия контр-адмирала Трубриджа. Недочеты в неприятельской радиосвязи. Вмешательство английского адмиралтейства. Предположения контр-адмирала 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, покажет всемирная история. Не появившись германские корабли в Константинополе, вряд ли Германии удалось бы вовлечь Турцию в войну и привлечь Болгарию на свою сторону. С точки зрения военно-морской истории важно выяснить причины успеха обоих кораблей.

Французский флот<sup>1</sup> в полном составе находился в начале августа в Тулоне. 3 августа в 4 ч французский коман-

<sup>1</sup> *Corbett*. Naval operations, v. I, p. 59 (Ю. Корбетт. Операции английского флота в мировую войну, т. I, с. 78) и *Vedel*, *Nos marine a la guerre*, p. 21.

дующий вице-адмирал Буэ-де-Лаперер 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»), «Верньо» («Vergniaud»), «Вольтер» («Voltaire»), «Мирабо» («Mirabeau»), «Кондорсэ» («Condorcet»), с крейсерами: «Жюль Мигиле» («Jules Miskelet»), «Эрнест Ренан» («Ernest Benan»), «Эдгар Кинэ» («Edgar Quinet»), и 12 эскадренными миноносцами, должна была идти на Филиппвиль; вторая группа в составе линейного корабля «Курбэ» («Cowbet») (флагманский корабль флота) и II эскадры линейных кораблей: «Патри» («Patrie»), «Републик» («Republique»), «Демокраси» («Democratie»), «Жюстис» («Justice»), «Веритэ» («Verite»), 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» («Vo u vet») и «Жорегибберри» («Jaure-guiberry»), 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 Боне. Это совершенно неожиданное событие поставило французского командующего флотом в тупик. Он знал, что Италия объявила нейтралитет, поэтому мог без всякого риска для себя искать германские крейсера у берегов Италии, чтобы заставить их вступить в бой и уничтожить. Его силы были более чем достаточны. По-видимому, ему не приходила в голову мысль, что он лучше всего огради́л бы перевозку войск, атаковав «Гебен» и «Бреслау». Напротив, он считал необходимым охранять конвой и действовал соответственно этому убеждению. Лаперер знал, что у Балеарских островов находится германский угольщик («Генераль?»); по его мне-

нию, 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 идти вместе со второй группой под своей командой к мысу Матифу, восточнее Алжира, и здесь ожидать до 4 августа. Не найдя германских крейсеров, Лаперер 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, Милн 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, Милн 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 Милн не смог установить радиосвязи с французским морским командованием. Посланный для этой цели легкий крейсер «Дублин» после большой потери времени донес, что Лаперер со всем своим флотом занят прикрытием переброски войск. Милн предполагал, что французский адмирал сочтет своей главной задачей закрыть северный выход из Мессинского пролива. Когда Милн узнал от «Глостера» об уходе «Гебена» и «Брес-

лау», 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 Милн 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 ч, Милну 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» («Briui»), «Ла Туш Тревиль» («La Touche Treville»), «Амираль Шарне» («Amiral Charner») и легкий крейсер «Жюръен де ла Гравьер» («Jurien de la Graviere»), охранял проход между Мальтой и Африкой. Окончив приемку угля, Милн 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 радиogramму, которая сообщала о начале военных действий против Австрии. Милн 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, Милн 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 «Уэмот» продолжали охранять Отрантский пролив. Когда позднее пришло



разъяснение, что телеграмма относительно объявления войны Австрией была ошибочной, что отношения с Австрией только очень натянуты, Милн 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 Милн 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 Милн был отозван, а младший флагман Трубридж подчинен командующему французским флотом.

Трубридж<sup>1</sup>, имея в своем распоряжении 4 броненосных крейсера, легкой 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 главное командование над союзными морскими силами выпадет на долю французского командующего, что адмирал Милн (как имевший старшинство по отношению к Лапереру) 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 ч изменил свое намерение еще в темноте

<sup>1</sup> Churchill. The World Crisis, v. 1 (Черчилль. Мировой кризис, т. 1) и Corbett. Naval operations, v. 1 (Корбетт Ю. Операции английского флота в мировую войну, т. 1). — Прим. ред.

атаковать неприятеля и в 10 ч вошел в порт Занте. Он не имел ни согласия, ни приказа со стороны Милна на оставление своей позиции у входа в Адриатическое море.

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 мало надежных нейтральных радиостанций и огромный рост 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. Милн 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 меняющуюся 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 Милна на Мальте и распоряжалось его кораблями направо и налево, давало приказы, контрприказы и явно ложным известием об объявлении 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 объяснить 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 объясняются 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 Милн знает о его намерении прорваться на восток или о потере «Гебеном» быстродвижности, поэтому он надеялся на вероятные ошибки Милна в диспозиции его сил; он также допускал возможность, что в случае удачи прорыва Милн не будет делать попытки преследовать неисправного «Гебена». Насколько Сушон был прав в таких предположениях, показали результаты. Французские 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 прошло пять лет, прежде чем оно обнародовало его результаты, оказавшиеся глубоко постыдными. Газета «Dereche Colonial» писала по этому поводу, что со стороны французов были допущены громадные ошибки, заставляющие каждого патриота при чтении о них ощущать чувство 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 непонятым, мало вероятно, чтобы германский Морской генеральный штаб выступил, наконец, с разьяснениями 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 Милна 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 контр-адмирал Трубридж отозван из Средиземного моря и предан

военному суду 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 Селборна 7 января 1915 г. высказала свое сомнение по поводу искренности правительственных разъяснений: дело адмиралов Милна 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 Милна, 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 — Вильнева в 1805 г., Коллингвуду — Гантома и Альманда в 1809 г. 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 уравнило фундаментальную политическую ошибку немцев — их вторжение в Бельгию»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Корбетт Ю. Операции английского флота в мировую войну, т. 1. — Прим. ред.

---

---

# 2 РАЗДЕЛ ВООРУЖЕННЫЙ НЕЙТРАЛИТЕТ ТУРЦИИ

---

---

## ГЛАВА IV

### 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. Несколько первоначально турецкое правительство, по видимому, 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 Талат отныне решительно, открыто и с полным сознанием ответственности встали на сторону Германии. Министра иностранных дел Халила и морского министра Ахмед-Джемаль удалось «завоевать» и привлечь на свою сторону. Ахмет-Джемаль, молодой морской министр<sup>1</sup>, горячий

---

<sup>1</sup> Джемаль родился в 1872 г.

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 объяснила пропуск «Гебена» и «Бреслау» в Дарданеллы тем, что корабли куплены Турцией<sup>1</sup> и назначены для замены строившихся в Англии линейных кораблей «Султан», «Осман» и «Решад V», конфискованных Англией с объявлением войны<sup>2</sup>. 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»). Коман-

---

<sup>1</sup> В 1913 г. у Германии уже велись переговоры с Турцией о продаже «Гебена», и германский военный атташе в Константинополе зондировал почву, как отнесется Россия к этой продаже. Ввиду решительного протеста русского Морского министерства мысль о продаже была тогда оставлена. — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> Линейный корабль типа «дредноут» «Региади» (23 400 т, строился в Англии на заводе Виккерса) и «Султан Осман» (28 000 т, строился в Англии на заводе Армстронга 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. — *Прим. ред.*



дующий дивизией Сушон был назначен командующим турецкими военно-морскими силами.

Турецкое правительство при начале войны объявило мобилизацию и проводило ее систематически до середины сентября. К этому времени, не будучи вполне готовым, оно еще не хотело вступать в войну. Больших 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 V

### 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 морская 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. Унтер-офицеры и кондукторы отсутствовали вовсе. Поэтому численное соотношение между командным и некомандным составом было совсем необычное: на 10 000 матросов приходилось к началу войны 8000 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<sup>1</sup>, 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 у турок вообще 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 не хватало: например, на линейном корабле «Мессудие» («Messudieh») в течение многих лет отсутствовали орудия главной артиллерии, а на других кораблях не хватало отдельных орудий. Необходимые части машин и котлов были давно сданы для ремонта или переделок в различные мастерские — местные и заграничные. Не хватало угля и единообразного боевого запаса. Корпуса кораблей были в плохой сохранности, водонепроницаемые двери и горловины большей 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 не чищены, 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.

---

<sup>1</sup> 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. — *Прим. ред.*

Личный состав производил хорошее впечатление своим усердием. Офицеры, за исключением некоторых негодных элементов, были любознательны и с воодушевлением относились к Германии. Морской министр Ахмед Джемаль усердно 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, командующий Средиземноморской дивизией должен был иметь уверенность в том, что укрепления при входах и 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. Дарданелльские и босфорские форты Сушон срочно укомплектовал германскими офицерами-связистами; одновременно на них были организованы служба наблюдения и связи и радиовахта. Взяв в свои руки мощную радиостанцию Окмей-дан (близ Константинополя), немцы восстановили независимую от корабельных радиостанций радиосвязь с фортами и Германией. Крепости 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 самых вопиющих недостатков и для лучшего обслуживания турецких кораблей, поступивших в его непосредственное распоряжение, Сушон затребовал из Германии необходимые для этой

цели личный состав и материальную часть. Несмотря на полное содействие со стороны Энвера-паши и начальника германской военной миссии генерала Лиман фон Зандерса, 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 дарданелльских и босфорских фортов 2 адмиралов, 10 морских офицеров, комендоров, дальномерщиков, командиров брандвахтенных судов, минеров, сигнальщиков, 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» («Sonder kommando») под начальством адмирала 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, унтер-офицеры 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 дверей и крышек и кончая машинным телеграфом, для большей части турецкого личного состава приходилось начинать с самых азов. Труднейшей задачей являлось искоренение у инженеров-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, сложенными 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 инженеры-механики единогласно заявляли, что могут употребить 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. Не хватало 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 прорублены лазы. На одном 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, искусанных клопами и вшами, плохо питающихся, не видевших отдыха.

Тотчас же по прибытии в Турцию Сушон реквизировал весь уголь и машинное масло. Всего удалось собрать до 8000 т уэльского угля. Угольный склад был образован на побережье Босфора; склад находился под надежной охраной. Добыча, доставка и распределение каменного угля из Гераклейских копей, расположенных на побережье 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 побережье. 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 имеющимися 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 эволюции выяснилось, что 40-летний линейный корабль «Мессудие» не может держаться в строю: на нем не имелось даже указателей числа оборотов. Этот линейный корабль пришлось передать в распоряжение дарданелльской 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 по одиночке, 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 — Черное море.

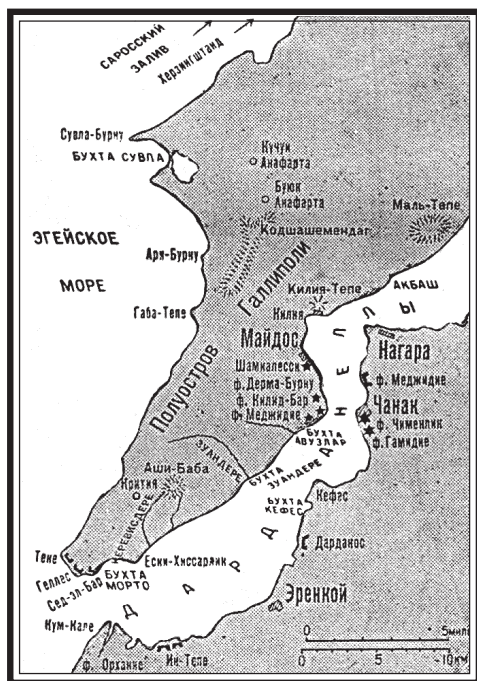
Дарданеллы (черт. 1) имеют в длину 33 мили, среднюю ширину в 2 мили и наименьшую ширину в 7 каб. (1300 м).

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

Мраморное море имеет протяжение в 110 миль (от Дарданелл до Константинополя). Глубина его достигает 1000 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.

---

<sup>1</sup> Одна морская сажень равняется 6 футам. — *Прим. пер.*

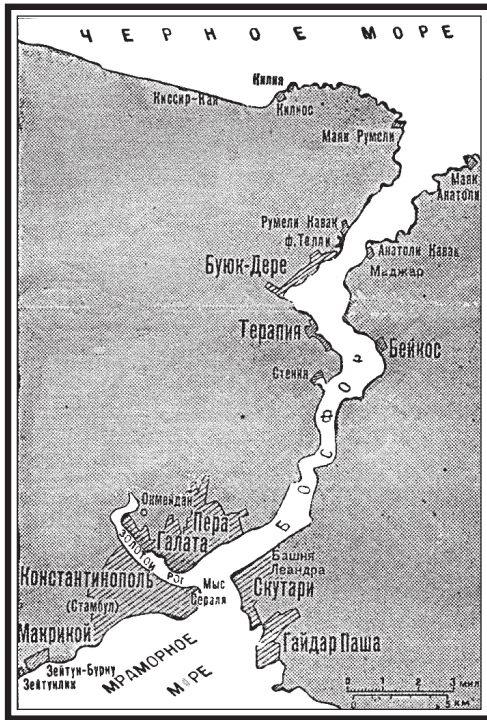


Черт. 1. Дарданеллы

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  $2\frac{1}{2}$  узла; в Босфоре также имеется придонное течение.

Летом в этих водах обычно дуют *N-e* 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-e* штормы, сопровождаемые сильными ливнями; при ясной погоде часто бывают штормы и от *S-x* и *SW-x* румбов. Зимой *N-e* ветры приносят заметный холод, часто сопровождающийся снегопадом.





Черт. 2. Босфор

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 побережье, значительно больше осад-

ков, при несколько более высокой температуре, что способствует пышной растительности. У анатолийского побережья (приблизительно до Синопа) летом преобладают морские ветры, осенью и ранней зимой — береговые; в зимние месяцы временами дуют сильные *NO-e* ветры. Тогда вдоль всего открытого южного побережья поднимается 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 контр-адмирал 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.

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 са-

мой 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 передали 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 командирами, и последние отдавали уже соответствующие приказания. Боевая же подготовка велась 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 VI

### 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 германских армий на Марне и австро-венгерских войск в Карпатах вера в победу центральных держав поколебалась. Румыния и Болгария держали себя неопределенно, чем очень

затрудняли для Турции принятие решения. Не так-то просто было обеспечить снабжение столицы, всецело зависевшее от подвоза морем. Для ведения длительной войны Турции не хватало 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 объем подлежащих 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 идти 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 немедленное выступление говорили 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 посла, 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 выступить 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 посол, услышав 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 посла, обещавшего, что Англия немедленно оплатит оба конфискованных 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 Черном море в надежде, что там произойдет столкновение с русским флотом. План ведения крейсерской войны на Черном море германскими пароходами «Генераль» и «Корковадо» («Corgovado») (Германской восточно-африканской линии), которые намечалось превратить в военные корабли, в нейтральной гавани или в море пришлось отставить по настоянию германского посла. Послы и посланники 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 остается достаточного поля действия. Сушон ничем не хотел связывать своей свободы и дорожил возможностью в качестве союзного адмирала проводить желательные ему мероприятия 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, таким образом, оставил 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 — «москов», 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 первоочередной 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 идти 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<sup>1</sup>.

У командующего флотом был свой план, который заключался в следующем: совершенно неожиданно напасть на русские черноморские порты, действуя одновременно

---

<sup>1</sup> 20 октября Министерство иностранных дел (русское) предупредило командующего Черноморским флотом адмирала Эбергарда телеграммой, что «в связи с получением Турцией от Германии золота возможно в ближайшие дни ее выступление против России». — *Прим. ред.*



всеми боеспособными кораблями объединенного германско-турецкого флота, и произвести настолько значительные разрушения, чтобы ни Россия, ни Турция не могли уже пойти напятную.

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 объявления 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.

---

---

# 3 РАЗДЕЛ ОТ НАЧАЛА ВОЙНЫ С РОССИЕЙ ДО НАЧАЛА БОРЬБЫ ЗА ПРОЛИВЫ

---

---

## ГЛАВА VII

### **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, выходящего из Босфора<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> 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. — *Прим. ред.*

В 15 ч 45 мин 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<sup>1</sup>. В то же время был отдан следующий оперативный приказ, который содержал задания на 3 дня:

### ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ

1. Сведения о противнике. Многие сведения указывают на то, что русский Черноморский флот готовится к нападению.

2. Намерения. Энергично начать военные действия против России, в первую очередь при этом уничтожить русские морские силы, во вторую очередь — уничтожить или захватить 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. пер.*), заградитель «Нилуфер» и 2 эскадренных миноносца, против

---

<sup>1</sup> Состав и организация турецкого флота. Командующий флотом контр-адмирал Сушон. Младший флагман коммодор Ариф-Бей. Линейный крейсер «Явуз Султан Селим» («Гебен») — флагманский корабль; легкий крейсер «Мидилли» («Бреслау»), линейный корабль «Хайреддин-Барбаросса» — флаг младшего флагмана; линейный корабль «Торгут-Рейс», легкий крейсер «Гамидие»; минный крейсер «Берк»; минный крейсер «Пейк (Peik), турецкая флотилия эскадренных миноносцев: «Гайрет» («Gairet»), «Ядигар» («Jadighar»), «Нумуне» («Numune»), «Муавенет» («Muavenet»), «Ташос» («Taschos»), «Басра» («Basra»), «Ярхиссар» («Jarhissar»), «Самсун» («Samsun»), заградитель «Нилуфер» («Nilufer»), заградитель «Самсун» («Samsun»).

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



Линейный корабль «Мессудие»  
(1874, модернизован в 1903 г.)

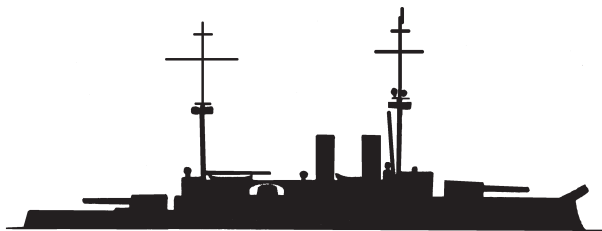
Водоизмещение — 9250 т, скорость хода — 17 узл., вооружение: 2 — 240-мм/47; 12 — 150-мм/45; 14 — 76-мм/45 10 — 57-мм; 2 — 47-мм.

*Примечание.* Тяжелая артиллерия отсутствовала.

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 выходят из Босфора с полным запасом угля, целью выхода объявляется совместное учение.



Линейный корабль «Хайреддин-Барбаросса». Линейный корабль «Торгут-Рейс» (1891, в 1910 г. куплены у Германии)

Водоизмещение — 10 060 т, скорость хода — 17 узл.; вооружение:

4 — 280-мм/40; 2 — 280-мм/35; 8 — 105-мм/35;

8 — 88-мм/35; 2 торп. аппарата.

*Примечание.* Первый назывался «Курфюрст Фридрих Вильгельм»; второй — «Вейсенбург».



Легкий крейсер «Гамидие» (1903)

Водоизмещение — 3800 т., скорость хода — 22,3 узл.; вооружение:  
2 — 150-мм/45; 8 — 120-мм 50; 6 — 47-мм 50;  
6 — 37 мм, 2 торп. аппарата.

*Примечание.* Построен в Англии.

2-й день

Марш-маневр экономичной 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 атаковать миноносцами. Использование остающихся сил руководит младший флагман по указаниям представителя высшего военного командования.



Эскадренный миноносец «Муавенет» («Muavenet i Millije»)

Водоизмещение — 620 т, длина — 72 м, скорость хода — 35 узл.;  
вооружение: 2 — 88-мм; 3 торп. аппарата (45 см).

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



### Эскадренный миноносец «Ташос» («Taschoes»)

Водоизмещение — 305 т, скорость хода — 28 узл.; вооружение:  
1 — 65-мм/40; 6 — 47-мм/40; 2 торп. аппарата (45 см).

#### 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 14 км (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 истече-

нии 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 «Берком» уничтожить в Новороссийске нефтяные цистерны и зерновой элеватор, так же как и неприятельские суда. Затем оба крейсера ведут крейсерские операции к *Ost* от меридиана  $34^\circ$  (вост. долг. от Гринв. — *Прим. пер.*).

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<sup>1</sup> (знание места поставленного заграждения необходимо во всяком случае).

7) Заградителю «Самсун»

Поставить мины при входе в Очаков. 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 командующего флотилией эскадренных миноносцев.

---

<sup>1</sup> На картах немецкого оригинала Лорея Очаков обозначен на северном берегу входа в Днестровский лиман. — *Прим. пер.*

Таким образом, жребий был брошен. Турция объявила 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 капитан 1 ранга Аккерман) с заново отремонтированными котлами (была произведена частичная замена трубок) на рассвете 29 октября в полной боевой готовности находился перед Севастополем<sup>1</sup>. Под утро перед входом в порт была обнаружена световая завеса. Около 5 ч в 7 милях от входа крейсер застопорил машины и выслал вперед эскадренные миноносцы «Ташос» и «Самсун» с тралами. Отряд шел 10-узловым ходом. Были приняты две русские радиogramмы: первая в 4 ч: «Одесса. Кубанец взорван, военный корабль ходит по одесской гавани и взрывает суда» и вторая в 4 ч 45 мин: «Война началась». Неудивительно поэтому, что Севастополь был наготове. В 6 ч 28 мин береговые батареи открыли по «Гебену» ураганный огонь, а в 6 ч 30 мин «Гебен» начал отвечать. Он открыл обстрел форта Константин с дистанции 7800 м (40 каб.), а затем перенес огонь на суда, стоявшие в порту, на арсенал и военный порт (12 000 м — 65 каб.), ведя огонь залпами крупной и средней артиллерии. Всего было выпущено 47 снарядов 280-мм и 12 снарядов 150-мм<sup>2</sup>. «Гебен» следовал зигзагообразными курсами. После десятого залпа он получил три попадания крупными снарядами близ

---

<sup>1</sup> В действительности «Гебен» ошибся 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 придерживался 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. — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> 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. — *Прим. ред.*



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 мин «Гебен» прекратил огонь, а в 6 ч 50 мин прекратили стрельбу форты. «Гебену» не удалось выполнить своей первоначальной задачи: предполагалось держаться возможно дальше от 305-мм 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 радиограмма из Одессы и то обстоятельство, что «Гебен» был опознан с берега раньше, чем сам нашупал 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 объяснить 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 10—12,5 км (60—70 каб.). После отчетливо замеченного попадания на головном эскадренном миноносце неприятель повернул<sup>1</sup>. Тем временем

---

<sup>1</sup> Дозорные эскадренные миноносцы «Лейтенант Пушкин», «Живучий» и «Жаркий», которые пошли в атаку. С расстояния 70 каб. «Гебен» открыл по атакующим энергичный огонь

показался заградитель Прут, направлявшийся в Севастополь и имевший на борту 700 мин. Он был обстрелян из 150-мм орудий и пущен ко дну<sup>1</sup>. 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 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 сигналами было 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 (50-мм орудий). От захвата парохода и доставки его в Константинополь командир отказался ввиду неясной для него обстановки у Босфора. 30 октября в 8 ч 15 мин «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. Командующий флотилией (капитан 3 ранга Мадлунг) находился на эскадренном миноносце «Гайрет», командующий полуфлотилией (ка-

---

противоминной артиллерией, причем с четвертого залпа на дистанции 45—50 каб. получил накрытие и попадание в головной миноносец «Лейтенант Пуцин», на котором был разбит привод штурвала и вспыхнул пожар под мостиком, ввиду чего миноносцы отвернули от «Гебена», отказавшись от атаки. — *Прим. ред.*

<sup>1</sup> Накануне вечером Прут был послан в Ялту для перевозки в Севастополь батальона пехоты. Ночью был возвращен с пути приказанием приготовиться к постановке минного заграждения перед Севастополем и к рассвету оказался у Херсонесского маяка, где и был застигнут «Гебеном». — *Прим. ред.*

питан-лейтенант 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» 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 ч эскадренные миноносцы повернули на *W* и пошли к Одессе. 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 проникание в чужую гавань представляло большие трудности. Случай пришел на помощь: из Одессы выходили в это время 3 парохода 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 на 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 неизвестные корабли, канонерская лодка подняла тревогу, но торпеда, пущенная с головного

эскадренного миноносца «Гайрет», попала ей в борт, и она сейчас же затонула. «Муавенет», обогнав «Гайрет», уничтожил артиллерийским огнем и торпедами вторую канонерскую лодку «Кубанец», стоявшую у внутренне-го мола<sup>1</sup>. Артиллерийским огнем было обстреляно и потоплено несколько пароходов<sup>2</sup>, стоявших в гавани. Снаряд, попавший в электростанцию, внезапно погрузил порт в глубокий мрак. «Муавенет» решил выходить из гавани не северным выходом, следование которым затруднялось стоявшими в нем многочисленными рыбацкими 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, при отсутствии носового руля, с турецким рулевым, понимавшим только турецкие командные слова, требовал большого умения от командующего полуфлотилией. 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 вернулся в южный проход, обогнал при этом «Муавенет» и обстрелял несколько пароходов. Из-за огня неприятельской артиллерии

---

<sup>1</sup> «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, поэтому, 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. — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> Пароходов потоплено не было. Повреждения получили 4 парохода и заградитель «Бештау». — *Прим. пер.*

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 мин 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 невредимыми вошли 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 изготавливать из минных чехлов. 29 октября в 1 ч заградитель уклонился от встречи с каким-то судном, шедшим без огней, по-видимому, миноносцем или брандвахтенным судном. В 3 ч 25 мин со стороны Одессы послышались залпы и стали видны лучи прожекторов; это Одесса отвечала на атаку эскадренных миноносцев. В 3 ч 30 мин показались два судна без огней. Одно из них было замечено благодаря наличию слабого отсвета, а также по 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 мин до 4 ч 15 мин, одно из замеченных

судов подошло так близко, что было отчетливо видно. «Самсун» не был усмотрен с этого судна; вероятно, его трудно было заметить на фоне темной стены облаков. В 4 ч 25 мин показалось еще одно неосвещенное судно, которое следовало за всеми движениями заградителя<sup>1</sup>. Командир решил на рассвете взять его на abordаж, но ему не удалось выполнить это смелое намерение из-за густой туманной завесы, разделившей оба судна. Далее за время продолжительного перехода вдоль румынских берегов неприятельских судов 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 мин заградитель вернулся в Босфор. Минный крейсер «Берк» (под командой германского офицера) шел 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 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 крейсера

---

<sup>1</sup> Никаких русских военных кораблей в море в этом районе не было. Вероятно, встреченные суда (если они вообще были) являлись торговыми, совершавшими обычные рейсы.

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 ч отправил на берег на шлюпке турецкого офицера в сопровождении германского унтер-офицера для передачи письменного извещения о предстоявшем обстреле морских сооружений. К 9 ч 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 парламентарями 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 мин «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 капитан 2 ранга Кеттнер). Он приказал крейсеру «Берк» уничтожить радиостанцию и находившиеся в порту суда. Несколькими 105-мм 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 опущенный «Бреслау» 1 ноября вернулся в Босфор. В ночь с 28-го на 29-е крейсер «Бреслау» направился к Керченскому проливу и в 6 ч поставил при входе в него 60 мин (углубление 2,5 м, с интервалами по 55 м<sup>1</sup>), после чего 18-узловым ходом направился к Новороссийску. Получив донесение от минного крейсера Берк, крейсер «Бреслау» вошел на рейд и с за-

---

<sup>1</sup> На этом заграждении в тот же день погибли пароходы РОПТ (Российского общества пароходства и торговли) «Ялта» и «Казбек». — *Прим. ред.*

стопоренными машинами остановился перед молотом. С 10 ч 50 мин до 12 ч 40 мин с дистанции 1200—4000 м (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 ч «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 охваченный огнем Новороссийск, похожий на раскаленный кратер».

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 29 октября в 6 ч 30 мин 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 об-



стреливал войск, чтобы не подвергать опасности женщин и детей. Во время обстрела, произведенного между 9 и 10 ч, было израсходовано 150 снарядов, разрушивших портовые краны, вокзал, водопроводную башню и склады. Во время похода вдоль крымского берега, в 15 ч крейсер утопил парусное судно в 300 т вместимостью с грузом соли; команду ее взяли на крейсер. В 17 ч 30 мин был потоплен посредством открытия кингстонов русский пароход «Шура» в 1223 т вместимостью, 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 объявила Турции войну: английский и французский послы согласно полученным ими из Лондона и Парижа инструкциям, должны были согласовать свои действия с русскими<sup>1</sup>. После объявления 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 VIII

### **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 Батумин «Бреслау» уничтожает брандеры. «Гебен» подорвался на mine.

До тех пор пока неприятель не предпринимал активных операций, у Турции не было надобности сосредоточивать свои силы в определенных пунктах; главными целями ее операций являлись проведение экспеди-

---

<sup>1</sup> Действительно, Англия, для которой выступление Турции создавало прямую опасность в Египте, была чрезвычайно недовольна объявлением Россией войны Турции. Английский официальный морской историк Корбетт («Операции английского флота в мировую войну», т. 1) пишет, что несмотря на факт нападения на русские порты, все еще оставалась надежда, что в составе турецкого правительства одержат верх сторонники нейтралитета. «Однако, — добавляет он, — под влиянием

ции 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, — «москов» 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 предъявляли 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 предъявлять к турецкому флоту, значитель-

---

действий русского правительства она (надежда) вскоре исчезла. Уже не в первый раз Россия предпринимала важные шаги, не считаясь с союзниками. Еще 18 сентября она заключила соглашение с Румынией, не поставив в известность об этом ни Лондон, ни Париж, теперь же, никого предварительно не уведомив, она объявила войну Турции».

но уступающему русским морским силам в отношении как корабельного, так и личного состава<sup>1</sup>.

Командующим русским флотом состоял вице-адмирал 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 «Гебен» 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 вооружение точно так же, как и броневая защита, не выдерживало сравнения с вооружением и защитой русских крейсеров. Турецкие крейсеры «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 фло-

<sup>1</sup> Русский Черноморский флот имел следующий состав\*:

| Наименование            | Год спуска на воду | Водоизмещение, т | Главная артиллерия, мм |
|-------------------------|--------------------|------------------|------------------------|
| <b>Линейные корабли</b> |                    |                  |                        |
| «Иоанн Златоуст»        | 1906               | 13 000           | 4-505/40               |
| «Евстафий»              |                    |                  | 4-203/50               |
| «Пантелеймон»           | 1900               | 12 800           | 4-305/40               |
| «Ростислав»             | 1896               | 9000             | 4-254/45               |
| «Три Святителя»         | 1893               | 13 500           | 4-305/40               |
| <b>Крейсеры</b>         |                    |                  |                        |
| «Кагул»                 | 1902               | 6800             | 12-150/45**            |
| «Память Меркурия»       | 1903               | 6800             | 12-150/45**            |

9 новых эскадренных миноносцев, 17 более старых эскадренных миноносцев.

\* См. приложение IV в конце книги.

\*\* В действительности — 152-мм, что соответствует фактическому калибру — 6". — *Прим. пер.*

том 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 военно-морской 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 отъезда 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 про-

тиводействовать. 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 Орду. «Гамидие» и «Бреслау» надлежало встретиться 5 ноября вечером у Керасунды и затем сопровождать транспорты на восток. «Бреслау» не застал в Орду никакого парохода, и лишь ночью с 5-го на 6-е 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 3000 чел. сухопутных войск и вышедший в море по направлению к Трапезонду. Вследствие этого «Бреслау» отправился в Трапезонд, куда прибыл в 15 ч 30 мин 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 мин 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 мин «Гебен» взял курс на Ялту, на южную оконечность Крыма, но в 9 ч 30 мин получил радиограмму от турецкого высшего военного командования, гласившую, что в 8 ч 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 средневропейских 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 *Ш*. Операция по обстрелу русским флотом незащищенных пунктов Зунгулдака и Козлу длилась с 7 ч 45 мин до 10 ч<sup>1</sup>. Обстрел этот не причинил больших повреждений, утоплен был один греческий па-

---

<sup>1</sup> Бомбардировка Зунгулдака была выполнена линейным кораблем «Ростислав» и крейсером «Кагул» под прикрытием главных сил Черноморского флота. Этой бомбардировкой была начата длинная серия операций против угольного района, продолжавшихся в течение всей войны для прекращения подвоза угля в Константинополь. Операции эти, выражавшиеся в действиях на путях сообщений для уничтожения тоннажа, блокаде побережья с обстрелом отдельных мест добычи угля, набеговых операциях, воздушных налетах и т. п., не дали желаемого результата, который мог быть достигнут только высадкой десанта. — *Прим. ред.*

роход. Из дальнейших сообщений выяснилось, что неприятельские силы состояли из 6 линейных кораблей и крейсеров и 13 эскадренных миноносцев. В 13 ч 45 мин 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 неприятель 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, присутствие «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 еще 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) отретовала открытую радиограмму на немецком языке, сообщавшую место и курс «Гебена»; таким образом, и то и другое было известно русским. В 14 ч 7 ноября «Гебен» снова вошел в Босфор.

В отместку за обстрел русскими угольного района Сушон приказал «Бреслау» немедленно обстрелять Потти



(порт к северу от Батума). 7 ноября в 7 ч 20 мин «Бреслау» находился у Поти и до 8 ч выпустил по портовым сооружениям на дистанции 2000—2500 м (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 ч от командования флотом была получена радиограмма, 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 ч «Бреслау» получил приказание пока не возвращаться вследствие продолжения перевозки войск.

Вот что происходило тем временем в Константинополе. Тотчас по возвращении «Гибена», 7 ноября, Сушон письменно изложил турецкому главному 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, имело бы результатом 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 побережье, 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 главному командованию оттуда пришла радиограмма, настоятельно требовавшая переброски части X армейского корпуса в Трапезонд; 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 команду-

ющего 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<sup>1</sup>. 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 соблюдены. Для прикрытия 5 транспортов «Гебен» вышел 9 ноября рано утром в море и крейсировал 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 вытравить большую секцию этого кабеля, так что последний на продолжительное время вышел из строя. Тем временем «Бреслау» и «Гамидие» сопровождали транспорты, доставившие 5000 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 побережье: «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

---

<sup>1</sup> Эти три транспорта — «Митхад-Паша», «Безми-Алем» и «Бехр-Ахмер», — обнаруженные главными силами Черноморского флота, были сперва обстреляны ими из орудий до 305-мм калибра включительно, а затем потоплены миноносцами, принявшими часть людей из воды. — *Прим. ред.*

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<sup>1</sup>, 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 до устья Дуная включительно, до тех пор пока позволял запас угля.

В 13 ч 35 мин русская эскадра *W*-м курсом прошла Керасунду. Вследствие этого сообщения «Бреслау» получил приказание быть на следующее утро у Синопа, затем идти средним ходом на *Ost* вдоль побережья, чтобы войти в соприкосновение с неприятелем. 17 ноября в 15 ч 30 мин «Гебен» и «Бреслау» вышли из Босфора. 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

<sup>1</sup> Бомбардировка Трапезонда явилась ответом на бомбардировку Поти. — *Прим. ред.*

наличии превосходства сил над противником, — атаковать его по частям. Ночь прошла без происшествий. 18 ноября в 6 ч 10 мин «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 мин «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 мин обнаружил справа русский крейсер. «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 мин, 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 7000—7200 м (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. На его стремление охватить голову неприятеля русские отвечали 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 мин. «Бреслау» смог следовать с борта «Гебена», противоположного ведущему бой, и не получил попаданий. По официальным русским источникам, на рус-

ском головном линейном корабле «Евстафий» снарядам с «Гебена» были повреждены надстройки под мостиком, убито 33 и ранено 35 человек<sup>1</sup>. На «Гебене» неприятельский снаряд вывел из строя 3-й каземат левого борта, причем погибла вся прислуга (12 человек); несколько человек прислуги подачи умерло позднее вследствие отравления газами.

На незначительной дистанции в 6,5—7 км (37—39 каб.) 305-мм 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 280-мм 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,

---

<sup>1</sup> Линейный корабль «Евстафий» получил четыре попадания 280-мм 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 127-мм брони и повреждением внутренних помещений и оборудования и в правый носовой 152-мм каземат на стыке двух броневых плит 152-мм, 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 человек команды, ранено — 24 человека команды, большинство тяжело. — *Прим. ред.*

«Бреслау» — вернуться в Босфор. «Гебен» в сопровождении минного крейсера «Пейк» оставался в море до 20 ноября, но неприятеля не видел. 20 ноября в 6 ч «Гамидие» подошел к Туапсе и обстреливал его до 7 ч, выпустив с дистанции 1500—2000 м (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 боевым запасом, орудиями, мотоциклетами и провиантом направилось на восток и для их обеспечения вышло в море (21 ноября. — *Прим. ред.*) «Гамидие» и «Бреслау», а также недавно вступивший в строй «Меджидие». Выгрузка транспортов намечалась в Трапезонде. Но ввиду того, что перед входом в Трапезонд русские поставили минные заграждения, транспорты войти в гавань не смогли<sup>1</sup>. Транспорты никогда не заканчивали 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 «Нилу-

---

<sup>1</sup> 18 ноября заградители «Ксения» и «Константин» поставили минные заграждения у Трапезонда, Плантаны, Уние и Самсуна. — *Прим. ред.*

фер» на дрейфующую мину или потерпел другую аварию, — так и не удалось выяснить.

Все снова и снова Сушон пытался доказать Энверу-паше и его германскому начальнику штаба генералу Бронзарту фон 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 совершив лично поход на «Гебене» в Трапезонд и убедившись в чрезвычайной рискованности отправки транспортов.

В противоположность Энверу и Сушону генерал Лиман фон Зандерс настаивал на высадке турецкой армии в районе Аккермана, южнее Одессы, с целью продолжения германо-австрийского фронта против России до Черного моря. Командующему флотом стоило большого труда доказать, что о проведении десантной операции большого масштаба при необходимости перехода морем в 300 миль нечего и думать. Действительно, с морской точки зрения, было бы чрезвычайно легкомысленно производить высадку на плоском, совершенно не защищенном берегу, в 150 милях от русской главной военно-морской 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 счет). Даже если бы удалось уничтожить или парализовать 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 неприятельских сил в том направлении. Турецкое главное командование и генерал Зандерс вначале переоценивали трудности такой операции.

Крупно намеченная операция против Одессы вылилась в конечном итоге в авантюристическую высадку небольшого десанта близ Аккермана. На русском побережье 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 выполнению 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 рассвета мог дойти до намеченного района высадки. Командир транспорта, турецкий морской офицер, отлично справился со своей задачей. Высадка была произведена быстро, причем нескольких 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 трайщиков и самолет, сбросивший бомбу, упавшую в состоянии 1000 м от крейсера; 8 декабря «Бреслау» вернулся в Константинополь.

6 декабря в 18 ч 30 мин «Гебен», «Берк» и «Пейк» вышли в море для обеспечения переброски сухопутных

войск на 4 транспортах, следовавших под конвоем «Меджидие». Перевозились 2 батальона, 2 горные батареи, 100 кавалеристов, верблюды и снаряжение. Энвер-паша с генералом Бронзартом следовал на «Гебене», чтобы присоединиться к 3-й армии у Трапезонда. Несмотря на донесение об обнаружении 8 декабря в 12 ч 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 чистой 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 точнее — 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 ч 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 мин 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, цело-

вали затворы, пачкая лица в вазелине. 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 «Берка», а «Гебен» и «Пейк» направились к Батуму с целью его обстрела. Верхушки горных цепей были ярко освещены, тогда как само побережье исчезло в тумане. В 12 ч русская радиограмма открыто сообщала: «„Гебен“ у Батума». Из-за плохой видимости под берегом „Гебену“ пришлось подойти на 14,8 км (81 каб.). Он выпустил пятнадцать 280-мм снарядов. Было видно, как на берегу поднимаются 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 мусульманскому 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 150-мм 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, служил отличным ориентиром для неприятеля при подходе к проливу.

Подводной лодке, потопившей «Мессудие», пришлось предварительно пройти через 2 минных заграждения, расположение которых, по-видимому, было ей точно известно; сведения о них неприятель мог получать от греческой части населения дарданелльских 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. Например, число мин в Дарданеллах 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 внешнего вида и образа действий подводных лодок и указания, как нужно действовать и доносить в случае их появления. Генерал-инспектор береговой обороны, адмирал Узедом, просил у Сушена 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. 19 декабря, после постановки новых заграждений, оба корабля вернулись в Босфор.

21 декабря «Гебен» и «Гамидие» снова вышли в Черное море для обеспечения перевозок сухопутных войск, производившейся на 3 пароходах. 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 9,2—8,2 км (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 ч. 24 декабря в 3 ч он заметил судно, шедшее без огней. Осветив его прожектором, «Бреслау» опознал в нем русский пароход и обстрелял его с дистанции в 1200 м (7 каб.); пароход получил ряд попаданий и начал погружаться. Но тут «Бреслау» заметил, что пароход сопровождается каким-то военным двухтрубным кораблем, по-видимому, линейным кораблем «Ростислав», и несколькими эскадренными миноносцами. «Бреслау» немедленно отвернул полным ходом на *Ost*, предварительно выпустив 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 мин, при первых проблесках 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 спасании команды принимал участие катер крейсера; за одним из утопавших бросились в воду германский унтер-офицер и матрос. Пароход оказался бывшим германским пароходом левантинской ли-

нии — «Атос», захваченным русскими. Он вышел 22 декабря из Севастополя с грузом камня и предназначался для заграждения какой-то гавани, вероятно, Зунгулдака. Благодаря потоплению обоих пароходов задуманная русскими операция не удалась<sup>1</sup>.

24 декабря в 9 ч 50 мин «Бреслау» обнаружил главные русские силы, состоявшие по обыкновению из 5 линейных кораблей, 2 крейсеров и 7 эскадренных миноносцев, я немедленно донес об обстановке на флагманский корабль, однако, подтверждения приема не получил. К сожалению, «Гебен», находившийся в это время далеко в восточной части Черного моря, этой радиограммы не получил. «Бреслау» вышел в голову неприятеля и целый день сохранял с ним соприкосновение. В 13 ч неприятельские эскадренные миноносцы быстро пошли на сближение и с дистанции 12 км (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 крей-

---

<sup>1</sup> Это был отряд из 4 транспортов, груженных камнем и предназначенных для закупорки на рассвете того же дня гавани Зунгулдак. 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 было 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

сер риску торпедных атак. Поэтому «Бреслау» оторвался от неприятеля и с 18 ч 10 мин до 22 ч 15 мин шел *Ost-м* курсом, а затем перешел на *W-й* с намерением на расвете войти снова в соприкосновение с концевыми кораблями неприятельских главных сил. 25 декабря в 7 ч 10 мин показался берег Крыма и одновременно были замечены дымы; оказалось, что это русские эскадренные миноносцы. С дистанции 10 км (55 каб.) «Бреслау» открыл по ним огонь, прекращенный в 8 ч 30 мин, когда показались главные силы противника. Последние легли на курс прямо на «Бреслау» и в 8 ч 52 мин открыли огонь, но все время давали недолеты. «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 мин 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 вовремя, утром 26 декабря, быть в должном месте. Дальнейшие радиogramмы с «Бреслау» доходили хорошо, так что Сушон был в курсе передвижений русских сил. «Гебен» и «Бреслау» встретились 25 декабря в 16 ч 30 мин. Сушон взял пленных на «Гебен» и приказал «Бреслау» крейсировать у ана-

---

операции привели командование и подчиненные ему силы в полную растерянность, граничившую с паникой. Корабли и транспорты рассеялись и наутро оказались разбросанными по всему горизонту, причем особенно отделившийся транспорт «Атос», застигнутый «Бреслау», был подорван и потоплен своим экипажем, взятым затем в плен. Наутро, когда отряду с трудом удалось собраться у Зунгулдака, попытка подхода к нему была отбита береговыми батареями. Убедившись в раскрытии замысла и невозможности подвести 3 оставшихся транспорта к гавани, Эбергард приказал потопить транспорты и вернулся в Севастополь, неотступно сопровождаемый на обратном пути «Бреслау». — *Прим. ред.*

толийского 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 генерал-адъютант султана — генерал-фельдмаршал фон дер Гольц, который недавно вернулся в Турцию. 26 декабря в 13 ч 35 мин, на виду у босфорских дозорных кораблей, в расстоянии одной мили от входного буя, на «Гебене» почувствовали 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. Как тотчас же было установлено, противоминная продольная переборка выполнила свое назначение и не сдала.

Таким образом, русские использовали Рождественские праздники с большим успехом для себя. 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<sup>1</sup>.

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

---

<sup>1</sup> «Гебен» подорвался на заграждении, поставленном у Босфора в ту же ночь на 25 декабря отрядом заградителей. Крейсер же «Алмаз» находился в составе отряда, предназначенного для закупорки гавани Зунгулдак. — *Прим. ред.*



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», вовремя предупрежденные о наличии мин, вернулись 27—28 декабря. Крепостная дивизия тральщиков вскоре обнаружила еще мины перед выходом из Босфора.

Несмотря на неудачу флагманского корабля, Сушон мог, подводя итоги за истекший 1914 г., отметить следующие достигнутые успехи: 1) прорыв в Дарданеллы, результаты которого для центральных держав выявлялись лишь 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 заслуживают особенно высокой оценки, если принять во внимание участие в них чисто турецких морских сил, хотя и находившихся под руководством и командой немцев. В самый короткий срок флот, пребывавший в состоянии сонного покоя, приобрел способность смело выступать против превосходящих сил неприятеля, оснащенного всеми современными боевыми средствами. Однако Сушону было совершенно ясно, что в будущем превосходство неприятельских сил предъявит 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 IX

**Крейсерские операции на Черном море**

Крейсер «Берк» подорвался на mine. «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 ч «Бреслау», «Гамидие», «Берк» и пароход вышли из Босфора в кильватерной колонне, следуя за флотилией тральщиков. В 18 ч 40 мин в полной темноте «Бреслау» ощутил сильный толчок, и на корабле решили, что он подорвался на mine; однако никаких повреждений не оказалось. То же случилось и с «Гамидие», который также считал, что подорвался на mine, 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 протараненного фарватера; в результате в 19 ч «Берк» кормой подорвался на mine<sup>1</sup>. Повреждение было довольно значительное, но ма-

<sup>1</sup> На том же заграждении, поставленном в ночь на 25 декабря, на котором подорвался «Гебен». — *Прим. ред.*

шинная 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 расцвелились 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 3000 м (16 каб.) кордон у границы, близ которого имелись окопы и проволочные заграждения; в результате обстрела дом загорелся.

После аварии «Берка», 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. 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 11 км (60 каб.) оба корабля открыли огонь. Русские эскадренные миноносцы также вступили в артиллерийский бой и очень быстро пристрелялись. С 12 ч 45 мин до 14 ч «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 150-мм 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 несомненно тоже получил попадание: он остался на месте среди клубов дыма<sup>1</sup>. Неприятель повернул на *NW* и в 16 ч исчез в пелене дождя. Трудно объяснить поведение русских, 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 обороны.

В 17 ч «Гамидие» изменил курс на *Ost* и держался вплотную к берегу для выполнения приказа на крейсерстве в восточной части Черного моря. Согласно радиоприказу «Бреслау», рандеву было назначено в районе между Керченским проливом и мысом Константиновским; «Гамидие» соответствующим образом изменил курс и 6 января в 7 ч соединился с «Бреслау». Ни один из крейсеров не обнаружил движения неприятельских торговых судов, ввиду чего они повернули обратно в Босфор. Ночь была тихая, темная, и море настолько спокойно, что горизонта вовсе не было видно. Около 18 ч 30 мин крейсера заметили темное пятно, похожее на надвигающийся

<sup>1</sup> На эскадренном миноносце «Дерзкий» при выстреле разорвалось орудие. — *Прим. ред.*

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 прожекторами, которые, однако, не могли пронизать мглу. Одновременно какие-то корабли открыли справа оживленный артиллерийский огонь, на который «Бреслау» и «Гамидие» тотчас же начали отвечать<sup>1</sup>. «Гамидие», отвернувшийся на 6 румбов влево, неожиданно был обстрелян; он повернул в обратную сторону и полным ходом пошел за «Бреслау», но скоро потерял его из виду вследствие своей меньшей скорости хода.

Оба крейсера, по-видимому, врезались в русский флот, который, вероятно, вышел в море, получив сведения, что неприятель крейсирует 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 побережье пока не было предпринято почти ничего; береговой теле-

---

<sup>1</sup> Это были главные силы Черноморского флота, направлявшиеся к анатолийскому побережью ввиду имевшихся от агентурной разведки сведений о выходе из Босфора в Трапезонд отряда из 7 транспортов с войсками и снаряжением. Встреча была одинаково неожиданной и для русского флота.  
— *Прим. ред.*

граф 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 самому выйти 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.

Между тем на Кавказе турецкая армия под командой Энвера-паши потерпела серьезное поражение<sup>1</sup>. Энвер возвращался сухим путем и с дороги телеграфировал 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 Энвера-паши, министр иностранных дел Талаат, фельдмаршал фон дер Гольц и генерал Лиман фон Зандерс, 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 разнообразие в скоростях хода транспортов, с другой — полную уверенность в своевременном осведомлении русского 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

---

<sup>1</sup> Поражение турок в первой половине января у Ардагана и Сара-камышы, где были разбиты IX и X корпуса, а затем у Караургана и Ени-Кея, где командовал войсками Энвер-паша. — *Прим. ред.*

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 разъяснений и устных переговоров с фон дер 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 занялся совершенно заброшенным вопросом 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 подкупам, 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 помех неприятельской 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 ч 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. Обоим крейсерам надлежало соединиться утром 27 января у Синопа.

Уже при выходе в море, 24 января, около 10 ч на «Бреслау» была ясно слышна русская звучащая радиостанция; вполне справедливо высказывались предположения, что тайная неприятельская станция доносит о выходе в море крейсеров. Поэтому крейсера сперва взяли курс на *N* и, выйдя из видимости берега, повернули на *Ost*. Во время пути на восток ничего не было замечено, но «Бреслау» неоднократно получал радиограммы от «Гибена», извещавшие о появлении неприятельских сил, в первую очередь эскадренных миноносцев, у турецких портов восточного побережья.

25 января в 12 ч 15 мин 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 ч 26 января «Гамидие» отделился и направился к Синопу.

«Бреслау» во время похода в Трапезонд не встречался с неприятелем. Но из Константинополя получались радио-сообщения о появлении русских главных сил — 5 линейных кораблей, 2 крейсера, 3 эскадренных миноносцев, шедших вдоль берега курсом *W* и *NW*; не в пример предыдущим донесениям, место было указано 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 рус-



ского флота, и в ночь с 27-го на 28-е сделать попытку прорваться по направлению на запад.

27 января в 7 ч «Гамидие» увидел на *S* «Бреслау». Когда «Гамидие» повернул к нему, за «Бреслау» появился дым неприятельского дозора. В 8 ч 30 мин 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 узла, в то время как русские имели преимущество в скорости на 1 узел. Теперь все зависело от бесперебойной работы машин «Гамидие». Погоня длилась  $6\frac{1}{2}$  ч, и командиру было не трудно рассчитать, когда русские подойдут достаточно близко, чтобы открыть огонь. Это должно было случиться еще до захода солнца. Дистанция достигала 18 км (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 05 мин радиограмму «Гебену»: «Место квадрат 1943. Меня преследуют 2 крейсера, мой курс *WtN*. Прошу прислать помощь. „Гамидие“».

Несмотря на умелую и длительную помеху неприятеля, радиограмма быстро достигла назначения. «Гебен» развел пары, и «Гамидие» получил сообщение: «„Гебен“ идет». Уже в 15 ч «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 мин 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 мин соединился с «Гебеном»; в 7 ч 35 мин 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 мин он потерял неприятеля из виду. В 18 ч 22 мин «Бреслау» увидел 2 эскадренных миноносца; как выяснилось после обмена опознавательными 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. Вновь назначенный командующий флотилией (капитан 3 ранга Пфейфер) находился на «Пейке». 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 ч небо затянуло, и освещение стало благоприятным для атаки. Однако когда до 5 ч на курсе *Ost* ничего не было обнаружено, флотилия взяла курс по направлению на Змеиный остров (Фидониси) и пошла 10-узловым ходом. Здесь ко-

мандующий флотилией принял радиограмму о помощи, отправленную «Гебену» с крейсера «Гамидие», и тотчас же выслал оба эскадренных миноносца полным ходом для поддержки «Гамидие», следуя за ними на «Пейке», 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 высказывала горячее участие. Как сказано, в 18 ч 22 мин эскадренные миноносцы соединились с «Бреслау». Около 18 ч 30 мин командующий флотилией получил на основании радиопереговоров уверенность, что опасность больше не грозит «Гамидие», и «Пейк» вновь взял курс на Змеиный остров, а эскадренные миноносцы получили предписание действовать по своему усмотрению; 28 января в 8 ч 20 мин они соединились с «Пейком» 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 предостерегающие 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 с задачей 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. На случай, если «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 мин «Бреслау» увидел перед Батумом четыре русских эскадренных миноносца и сделал по ним 50 выстрелов. Результаты из-за значительности дистанций — 10,8—12 км (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 его 6 февраля утром у мыса Иероса, к *W* от Трапезонда, и радиограммы 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 мин 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 местонахождение 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 ч «Гебен» снова вышел в море; Сушон хотел перед началом ремонта еще раз показать его боеспособность, а кроме того, он имел задачей обес-

печить вход в Босфор «Бреслау» и вышедших в море эскадренных миноносцев.

Не соединившись с «Гебенем» и группой эскадренных миноносцев, «Бреслау» направился к Ялте, чтобы в отместку за обстрелы турецкого побережья обстрелять сооружения этого порта. С дистанции в 7200 м (40 каб.) «Бреслау» 8 залпами вызвал пожар на небольшом пароходе и 2 парусных судах. Других объектов в порту не было замечено, ввиду чего крейсер прекратил огонь. Без дальнейших приключений крейсеры 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 Энвером-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 железными дорогами и транспортом. Сначала отделение отобрало 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, гальюны; наконец, на суда грузились шляпки, материалы для постройки плотов и сходен, необходимых при высадке людей и животных и выгрузке боевого запаса на различных открытых рейдах, вроде Трапезонда, Синопа, Керасунды и т. п. Работа подвигалась успешно, турец-

кие 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 приказания 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<sup>1</sup> (принадлежавших ранее Северогерманскому Ллойд). 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 часов позже намеченного времени и без конвоя; через несколько часов после выхода из Босфора они попали в руки русских.

Самые крупные пароходы использовались для доставки возможно большего количества угля в Константино-

---

<sup>1</sup> Уже выше указанные в одном из примечаний транспорты «Митхад-паша», «Безми-Алем» и «Вехр-Ахмер». — *Прим. ред.*

поль. 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 главного командования, а 22 более мелких, грузоподъемностью 1000 т — угольному бюро, организованному флотом.

## ГЛАВА X

### Участие флота в усилении обороны Дарданелл

Передача орудий. Начало ремонта «Гебена». Обстрел Дарданелл. Линейный корабль «Барбаросса» стреляет непрямой наводкой.

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 Красного креста. Тем оживленнее становилась деятельность у Дарданелл. Согласно донесениям, в Эгейском море сосредоточилось большое число неприятельских кораблей; из нейтральных государств приходили 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.

19 февраля 1915 г. в 10 ч пришло из Дарданелл донесение о начале атаки береговых укреплений неприятельскими силами в составе 3 дредноутов, 7 линейных кораблей и крейсеров. По-видимому, дело шло о крайне серьезной операции, ввиду чего все корабли, за исключением «Бреслау», гребные валы которого были разобраны, получили приказание разводиться пары. Ремонт «Гебена» решено было не прерывать, хотя все на нем было приведено в готовность для отдачи кессона, с помощью которого одна из пробойн 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 задачей 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 Сералья) 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 мин) и на то, что турецкие батареи из-за недостаточной дальнобойности своих орудий смогли открыть ответный огонь только около 17 ч, все же не имел значительных результатов. Ввиду того что следовало ожидать повторения обстрела и связанного с ним последующего прорыва 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, по-видимому, 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-адъютантом султана Сали-пашой и генерал-фельдмаршалом фон дер Гольцем об обороне Дарданелл. На этом заседании Сушон решительно высказался в том смысле, что успешная борьба против дарданелльских батарей и минных заграждений, значительно усовершенствованных во время 6-месячной совместной работы немцев и турок, одними морскими силами немислима. 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 сохране-

ния 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 дарданелльских 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 88-мм орудия с боевым запасом, 9 марта двести 150-мм снарядов, 16 и 20 марта — по 12 мин, последние, еще имевшиеся в его распоряжении; вскоре он приказал передать для Дарданелл два 150-мм 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 непрямой наводкой неприятель обстрелял батареи у Килид-Бара, на европейском берегу против Чанака (черт. 1). Линейным кораблям «Барбаросса» и «Торгут» надлежало открыть ответную стрельбу тем же методом. 6 марта германский командир «Барбароссы» в ожидании обстрела отправился на полуостров Галлиполи вместе 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 мин английский линейный корабль «Куин Элизабет» («Queen Elizabeth») открыл огонь, а уже в 10 ч 45 мин 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 переменял якорное место. В 13 ч 20 мин «Куин Элизабет» был снова взят под обстрел. Противник, который между тем обстреливал Киллид-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» («Агамемνον»), который тоже принужден был сняться с якоря. «Барбаросса» достиг своей цели, произведя 21 выстрел из 280-мм орудий. К сожалению, дальноточность его орудий равнялась лишь 15 км (82 каб.), и неприятельские корабли, вставшие после полудня на якорь на дистанции 16 км (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, выставлялись створные знаки для кораблей и 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 объекты 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 не приятеля.

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. Турецкий флот в этот день не имел возможности вмешаться 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 Энвера-пашу передать сухопутную оборону Дарданелл в руки генерала Лиман фон Зандерса и привлечь к ней всех офицеров германской военной миссии. Он подчеркнул, что теперешний командующий генерал-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 генерал Лиман фон Зандерс и генерал-фельдмаршал фон дер 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 приложив

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-Паши. В результате через час после переговоров командующего с Энвером-пашой генерал Зандерс сообщил Сушону о своем назначении командующим Дарданелльской армией. 32 дня спустя неприятель высадился в Галлиполи.

## ГЛАВА XI

### **Крейсерские операции на Черном море. Гибель «Меджидие». 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 mine 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 бе-

регов и проводить операции против русской морской торговли между Констанцей и Одессой. «Бреслау» вышел в море 5 марта в 8 ч 30 мин, 6 марта выгрузил материалы в Синопе и затем взял курс на Змеиный остров, 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. Радиограмма, 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 крейсировать вдоль него переменными курсами. Торговых судов не было встречено. 8 марта утром «Бреслау» получил радиограмму от морского командования, сообщавшую, что 9 марта в 6 ч «Гамидие» и эскадренные миноносцы будут ожидать его у Босфора. Командир понял эту радиограмму 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 радиограмму, которая окончательно укрепила его намерение возвратиться. Радиограмма сообщила, 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.

Утром 7 марта русские обстреляли угольный порт Эрегли и потопили там итальянский и персидский паро-

ходы-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 превосходящих сил противника надлежало отходить. 16 марта в 7 ч 30 мин «Бреслау» и эскадренные миноносцы «Ядигар» и «Муавенет» вышли в море. 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 305-мм снарядов.

Проведение операции было возложено на командира «Бреслау». Он решил неожиданно обстрелять военноморские сооружения на Южном берегу Крыма, близ Феодосии, представлявшие удобный объект, 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. По его предложению 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 мин.

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 на расстоянии 3 миль от берега, он смог рассмотреть намеченные для обстрела сооружения<sup>1</sup>. С 5 ч 44 мин до 6 ч 10 мин «Бреслау» обстрелял торпедные мастерские с дистанции 5000—5300 м (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 мин «Бреслау» встретился во мгле с 2 русскими крейсерами. Он уклонился на *SO*, но крейсера его преследовали и с дистанции около 12 км (65 каб.) открыли безрезультатный огонь. «Бреслау» из-за большой дистанции отвечать не мог. Постепенным уклонением на курс *S* ему удалось освободить-

---

<sup>1</sup> Здесь была расположена торпедно-пристрелочная станция морского ведомства. — *Прим. ред.*



ся от погони, и в 15 ч 32 мин 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 не хватило 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 мин он дал радиограмму, гласившую, что показ флага у Констанцы очень желателен. Эскадренные миноносцы, участие которых в этой части операции не намечалось, вернулись 19 марта в 6 ч в Босфор. В соответствии с полученным приказанием командующего флотом «Бреслау» взял курс на Констанцу; 19 марта около 14 ч 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 05 мин 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 мин «Бреслау» вошел в Босфор.

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 замечен там впервые. В 10 ч 40 мин 2 русских линейных корабля открыли огонь по обоим входным маякам. Русские произвели около 120 выстрелов, но безрезультатно<sup>1</sup>. 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 км (1— $\frac{1}{2}$  каб.). В 13 ч 15 мин 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 оказалась незашифрованная радиограмма, отправленная русским адмиралом на свои корабли: «Поздравляю флот с историческим днем первого обстрела босфорских

---

<sup>1</sup> 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 главкомверху, что британское «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

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<sup>2</sup>.

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 возможность, несмотря на пробоину, свободно держать 20-узловой ход. Перехваченные неприятельские радиogramмы 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 эскадренны-

---

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 согласию 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 столько же сильно поврежденных, состоялась 18 марта, т. е. на 10 дней раньше «согласованного» выступления Черноморского флота. — *Прим. ред.*

ми 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. Отрядом, назначенным для операций против Одессы, командовал германский командир «Меджидие» — капитан 3 ранга 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») — «Тагиос» 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 идти 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 мин на фоне вечернего неба слабо обрисовался в расстоянии 25 миль и Змеиный остров. Для выполнения операции командующий отрядом отдал следующий приказ: «С 23 ч 2 апреля идти за тралами; по приходе на истинный пеленг *W* мыса Фонтан (южнее Одессы) с расстояния от него в 7 миль — ложиться на боевой курс».

Бюксель объясняет 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  $31^{\circ}$  вост. долг. 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 предполагаемому минному полю. Поэтому избранный для подхода курс *NNW* был рассчитан таким образом, чтобы с самого начала обстрела иметь возможность стрелять из всех орудий».

Ночь со 2 на 3 апреля при благоприятной погоде прошла спокойно. Начиная с 21—23 ч неоднократно был виден свет прожектора, примерно, по пеленгу *NO*, однако источник его установить не удалось. В 23 ч 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 ч начальнику полуфлотилии показалось, что он усмотрел справа и прямо по курсу берег; это наблюдение было подтверждено командиром «Ядигара». В 3 ч 50 мин передняя пара тральщиков — «Ташос» и «Самсун» — внезапно повернула влево и донесла, что видна земля. С «Меджидие» ничего не было видно, и эскад-

ренные 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 мин отряд двинулся дальше 9-узловым ходом.

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

Такую точку зрения принимает командующий полуфлотилией в своем военном дневнике. С этого момента производилось постоянное измерение глубин. В 4 ч 45 мин эскадренные миноносцы увидели впереди по курсу берег; вода приняла грязно-желтую окраску, и средняя глубина равнялась 9—10 м (около 5 саж.<sup>1</sup>). В 5 ч 10 мин передняя пара тральщиков застопорила машины, выбрала трал и сообщила, что глубина — 6,5 м (3,5 саж.). 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 снесло 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 порядке: головными — оба эскадренные миноносца типа «Канэ» — «Гягмос» и «Самсун» (только с тралящей частью трала, ввиду того что на одном из них щит поломался), далее в расстоянии около 500—600 м (3 каб.) оба эскадренные миноносца типа «Шихау» — «Муавенет» и «Ядигар» с исправным тралом; за ними в расстоянии 400—500 м ( $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$  каб.) — «Меджидие» и, наконец, в расстоянии 700—800 м ( $4$ — $4\frac{1}{2}$  каб.) от последнего «Гамидие». Около 6 ч открылась Одесса, ярко освещенная утренним солнцем. Неприятельского дозора не было видно. Из-за небольшой глубины возникло опасе-

<sup>1</sup> 6-футовой меры. — *Прим. ред.*

ние, 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 мин «Меджидие» подорвался на mine (в 15 милях на  $W^{3/4}N$  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 крейсер, 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  $10^\circ$ . 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 мин «Ядигар», по приказанию командующего отрядом, выпустил торпеду для окончательного уничтожения крейсера. Торпеда попала в кормовой погреб: корабль выпрямился,

а затем погрузился так, что остались торчать только трубы, мачты и верхние мостики<sup>1</sup>. 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 большую часть спасенной команды, «Гамидие» направился в сопровождении эскадренных миноносцев 17-узловым ходом к Змеиному острову. В 0 ч 10 мин от морского командования была получена радиограмма, гласившая, что в 11 ч 15 мин замечены 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 командующий полуфлотилией на основании этой радиограммы 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 ч «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*, командующему полуфлотилией приходилось считаться с опасностью быть отрезанным с его эскадренны-

---

<sup>1</sup> Позже «Меджидие» был поднят русскими 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. — *Прим. ред.*



ми 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 человека 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. Поэтому он лег на кратчайший курс, и, таким образом, на заре 4 апреля между 5 ч 30 мин 6 ч и «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 выгрузивший в Синопе материалы для радиостанции, 2 апреля в 18 ч 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 мин «Гебен» уловил передачу рейдовой радиостанции крейсера «Кагул».

В 7 ч под берегом показались пять дымов. По-видимому, неприятель находился перед Севастополем. Чтобы дать знать неприятелю о присутствии «Гебена», последний большою мощностью сообщил свое место по радио крейсерам, находившимся у Одессы. В 7 ч 17 мин 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 мин, когда неприятельские дымы частично уже исчезли, «Гебен» и «Бреслау» увидели 2 русских парохода.

После снятия команды «Гебен» потопил пароход «Восточная Звезда» (вместимость 1500 т, груз — сахар), а «Бреслау» — пароход «Провидент» (вместимость 2020 т, груз — сахар).

В 9 ч 20 мин командующий флотом направил «Бреслау» назад для выяснения, какой корабль следует за крейсерами восточное 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 мин «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 мин 2 неприятельских линейных корабля открыли огонь по «Бреслау» с дистанции 15—17 км (82—93 каб.), но, сделав около 10 выстрелов, прекратили огонь. Несколько осколков упало на палубу «Бреслау». Около 15 ч 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 ч 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 мин эскадренные миноносцы пошли в атаку на «Бреслау», который с дистанции 35—40 км (19—22 каб.) еще при хорошей види-

мости открыл по ним огонь. Было усмотрено 3 попадания в средний из эскадренных миноносцев<sup>1</sup>, 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 уклониться от этой атаки, и надо сожалеть, что 105-мм орудия крейсера «Бреслау» были недостаточно мощными, чтобы вывести из строя подбитый эскадренный миноносец.

---

<sup>1</sup> Незначительные повреждения получил эскадренный миноносец «Пронзительный», без потерь в личном составе. — *Прим. пер.*

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 крейсированиям русским сил: расстояние от Севастополя до Эрегли равняется расстоянию от Константинополя до Эрегли; нечего было и думать отрезать неприятеля. Для заграждения рейдов минами не хватало последних. С турецкого побережья Черного моря в Константинополь неоднократно доставлялись на морских шлюпках выброшенные или вытраленные русские мины, которые очищались и приводились в порядок, что указывало на рост интереса и познаний в отношении военно-морского дела в турецких портовых учреждениях. 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 дарданелльскими 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 1900 л. с., запас угля равнялся 25 м; скорость хода при благоприятных условиях — 19 узлов; вооружение состояло из двух 45-см торпедных аппаратов (1 — двухтрубный) и двух 37-мм орудий; прожекторов не имелось; в дополнение к турецкому личному составу (1 офицер, 4 инженера-механика, 5 человек строевой команды и 6 — машинной) на миноносец были командированы 6 германских торпедистов и 2 германских офицера, в том числе командир капитан-лейтенант Фиркс.

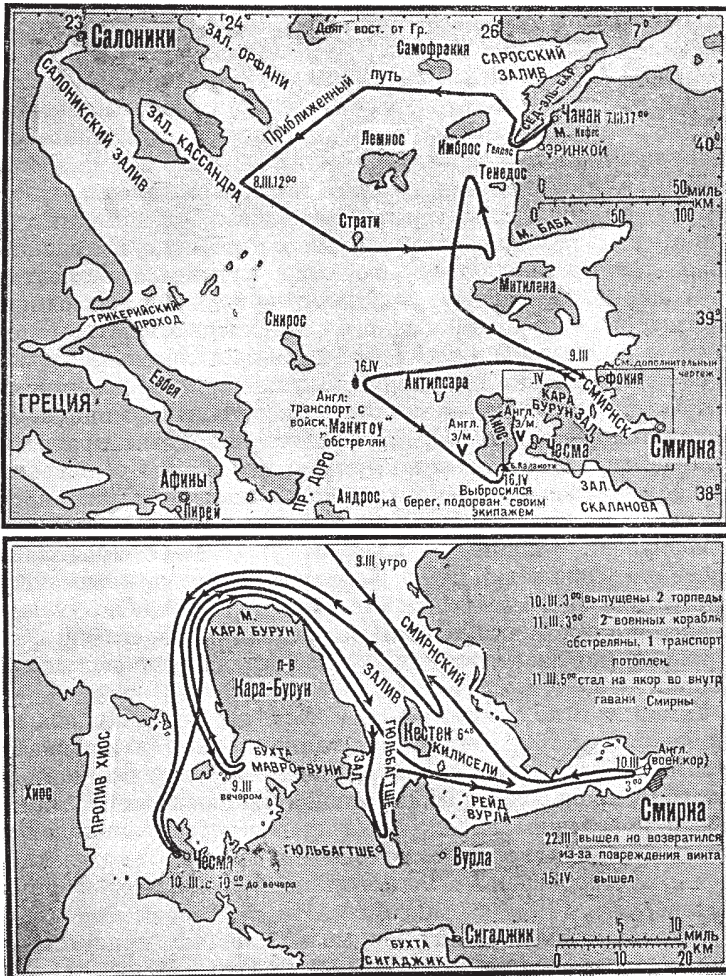
«Тимур-Хиссар» вышел в направлении Чанака 25 февраля 1915 г. На следующий день в Чанаке командир миноносца вступил в переговоры с комендантом крепости и не без затруднений получил согласие на выход в море. 27 февраля в 17 ч 30 мин миноносец вышел в море. При проходе мыса Кефес (на азиатском берегу) миноносец 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 следующие несколько суток для ночных наблюдений с берега у форта

Орхание (на азиатском побережье) за дозорной службой неприятеля.

7 марта в 17 ч «Тимур-Хиссар» вторично вышел из Чанака (черт. 3). Наступления темноты миноносец выждал у мыса Кефес и, пройдя свои минные заграждения, направился к европейскому берегу; подойдя к последнему, миноносец проследовал далее вплотную к берегу, прорвался у Сед-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 острова Имброс, где они могли стоять на якорю 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 северо-восточнее Имброса. Со стороны Саросского залива последовал новый запрос опознательных; ничего не оставалось, как идти полным ходом на *W*. Атаковать неприятеля до восхода луны было 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 острова 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 следовать далее под его защитой, его заметил неприятельский дозор, находившийся у самого мыса Баба. «Тимур-Хиссар» немедленно повернул на *S* и попытался скрыться от преследо-



Черт. 3. Операция турецкого миноносца «Тимур-Хиссар» с 7 марта по 16 апреля 1915 г.

вания, что ему не удалось: напротив, неприятельские корабли, по-видимому, 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. Поэтому он решил идти 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 мин увидел к востоку от острова Килисели рыбацье судно, а немного позднее, еще глубже за ним в заливе — линейный корабль типа «Трайомф» («Triumph»), легкий крейсер типа «Уэмот» и большой пароход. Миноносец же повернул; было решено отказаться от ночной остановки у Тенедоса и использовать благоприятную обстановку в Смирнском заливе. На день миноносец встал на якорь в небольшой бухте Мавро-Вуни, на южном побережье 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 побережье 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, по-видимому, 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 ч оказалось возможным идти в атаку на неприятельские ко-



рабли, находившиеся, примерно, на *SW*<sup>1</sup>. Проектор 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. Промач 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.), 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 выстре-

---

<sup>1</sup> По-видимому, следует не *SW*, а *SO* или *Ost*, см. черт. 3. — *Прим. пер.*

ла 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. Поэтому командир решил поискать спокойного якорного места и раздобыть топливо. Ближайшим портом была Чесма, которой благополучно достигли 10 марта в 10 ч. 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, масло пришло к концу. С лихорадочной поспешностью на корабль доставлялись уголь, масло и провиант. Уголь, содержавший большую примесь сланца, был почти непригоден для миноносца, масло оказалось оливковым. 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. Считааясь 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, по сведениям, полученным в Чесме, был авиатранспортом. После полуночи ветер немного стих. Когда около 2 ч 45 мин 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.

Пришлось избрать целью пароход; авиатранспорт являлся все же неплохим объектом 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 ход. Только на полпути к Смирне миноносец был вызван с неприятельских кораблей клотиком. Прорыв под самым берегом удался, и 11 марта в 5 ч миноносец вошел во внутреннюю гавань Смирны. Благодаря самоотверженной 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 масло и подготовился ко второй операции. 22 марта «Тимур-Хиссар» вышел из Смирны. Во время плавания выяснилось, что принятый уголь совер-

шенно 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 ч, находясь в 15 милях на *SO* от острова Скироса, миноносец заметил 2 судна, шедшие с юга курсом *N*: одно из них оказалось большим пароходом с одной трубой и 4 мачтами; другое имело 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 400 м (2,2 каб.) на левом траверзе парохода. На втором корабле развевался английский военный флаг. Остановленный пароход имел обозначение В-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 пароходом на расстояние, меньшее чем 60 м (0,3 каб.); многочисленная команда парохода каждую секунду могла открыть уничтожающий ружейный огонь по миноносцу. Кроме того, второе судно приближалось 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. Судно под военным флагом, по-видимому, вспомогательный крейсер, удалялось в направлении дымов, появив-

шихся на севере. Результатов попадания торпед не было замечено: не было ни взрыва, ни какого-либо повреждения. Тем не менее на судне вспыхнула паника. Большая 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 английское конвоирующее судно было невооружено, иначе его поведение по отношению к миноносцу совершенно необъяснимо, как необъяснимо и то, что он предоставил незащитный транспорт своей судьбе. Во всяком случае успех миноносца был неполным не по вине английского спутника. Постепенно можно было определить, что замеченные на севере думы 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 узла, а потом еще в течение нескольких часов 15 узлов. Командир, однако, считал, что миноносец имеет еще возможность потопить 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 помеще-

ния и отсутствии необходимых приспособлений отняла много времени. Наконец, около 10 ч 45 мин 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, по-видимому, 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 ч «Тимур-Хиссар» обогнул южную оконечность острова Хиос; головной из преследующих кораблей сблизился на 3—4 км (17—22 каб.). Миноносец надеялся проскочить через узкость между материком и островом Хиос, расположенную южнее Чесмы, прежде чем блокадные силы, устремившиеся, по-видимому, 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, бочки с маслом и другие тяжелые предметы были брошены за борт.

В этот критический момент машина, которая уже неоднократно отказывалась служить, сдала совсем. Миноносец мог идти 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 2 км (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, положен-

ным 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 незащищенный миноносец и высадить личный состав на нейтральный берег. Оба орудия были выброшены за борт, корабль приткнулся к берегу, машинное отделение было 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 человек, был гостеприимно принят греческим населением и интернирован греческим правительством.

Редко в военное время миноносцу бывает суждено столько раз занимать благоприятное для атаки положение, редко неудачу можно в столь значительной степени объяснить недостатками материальной части. Вся операция является доказательством того, что постоянными упражнениями можно удержать уровень боевой подготовки личного состава на должной высоте, а также, что и материальную часть можно довести до необходимого состояния боевой готовности, только постоянно используя ее в целях обучения личного состава.

---

---

# 4 РАЗДЕЛ

## БОРЬБА ЗА ДАРДАНЕЛЛЫ

---

---

### ГЛАВА XII

#### **Начало борьбы за Дарданеллы. Участие морских сил. Потопление английской подводной лодки АЕ-2 миноносцем «Султан-Хиссар»<sup>1</sup>.**

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» топит 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 усиленно 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

---

<sup>1</sup> Английская версия операции у Дарданелл изложена в книге Ю. Корбетта «Операция английского флота в мировую войну», т. II (перевод М. Л. Бертенсона). — *Прим. ред.*



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. Необходимо было 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 Саросском проливе у Габа-Тепе большое количество лучших войск. Высадка обеспечивалась военными кораблями всех классов, от миноносцев до новейших дредноутов. Все современные средства в неограниченном количестве находились в распоряжении неприятеля; доставка с родины производилась морским путем с полной безопасностью. Боевые припасы имелись в неограниченном количестве. Все 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. Недостаток орудий, постоянный внушающий опасение недостаток боевого запаса, отсутствие вспомогательных средств для современных военных действий, простое, а часто и скудное питание, бедное индивидуальное снаряжение. 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 испокон веков служил морской путь через Мраморное море; постройка дорог, не говоря уже о железных дорогах, не могла бы окупиться. И теперь, во время мощ-

ной 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, изготавливавших 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 E-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 подъему подводной лодки не увенчались успехом, ввиду того что в ночь на 21 апреля другой английской подводной лодке удалось выпустить в E-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». С учетом многочисленных задач, возложенных 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 задачей 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 трех 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 побережье Мраморного моря были организованы наблюдательные пункты. Донесения о действиях и курсах противника передавались по телефону или телеграфу 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 1000 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 радиограмма 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 крейсирующие невдалеке от берега, за поврежденные и неспособные погружаться. В дальнейшем ходе событий много недоразумений происходило вследствие трудности для не моряков отличать германские подводные лодки, действовавшие в Мраморном море, от неприятельских, поднимающих 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 продовольствие под давлением требований 5-й армии грузились на транспорты и отправлялись по мере готовности последних, не считаясь с наличием достаточного числа конвойных кораблей. Выполнение простейшей и ясной инструкции — образовывать из пароходов караваны с достаточным конвоем, 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 в Мраморное море почти ежедневно выходили по направлению к Дарданеллам один или несколько пароходов или буксиров с баржами, причем естественным следствием спешной погрузки была невозможность вовремя 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 другого 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, предъявляя 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 предъявления 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 эскадрен-

ных 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, была невозможна 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 дальности и действительности огня артиллерии значительно уступали подводным лодкам. Турецкие комендоры еще не доросли до требований, предъявлявшихся 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 переоцениваемого противника еще более снижали достижения. Снабдить все миноносцы германскими комендорами было невозможно; 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 обстрел 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, не прекращающийся грохот орудий оглашал всю местность.

Миноносец, подходивший к борту «Торгута», порвал телефонный кабель, ввиду чего, к сожалению, приходилось поддерживать связь с наблюдательным пунктом с помощью гелиографа. Тем не менее, всплески 280-мм 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 „Трайомф“; я еще немного изменил



направление, чтобы достигнуть 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. По-видимому, метят в нас, но пока еще неопасно. Вслед затем недолет в 50 м. Я приказываю моей команде, в случае, если противник пристреляется, отойти на обратный скат. В это время — третий недолет в 10 м. Все бросаются на землю и ждут, чтобы осколки перелетели через них, а затем бегом спускаются по скату. Залп с „Торгута“ находится еще в пути, необходимо отметить его падение. Я выбегаю вперед вместе с артиллерийским унтер-офицером. Прямо перед нами, меньше чем в 5 м, разрывается снаряд. Но нам удастся заметить 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 305-мм 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 привязанного 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 обеих линейных кораблей открыть в этот день огонь были неудачны, ввиду того что противник тотчас же отвечал из 305-мм орудий.

27 апреля, когда оба корабля вели оживленную стрельбу, на «Барбароссе» оторвалась часть тела правого 280-мм орудия в средней башне, не причинив, однако, повреждений кораблю. Только несколько человек прислуги в башне получили легкие ранения. Теперь для стрельбы оба корабля не становились на якорь, а держались на месте с помощью переменных ходов машин. При таких благоприятных для неприятеля обстоятельствах около 6 ч неприятельская подводная лодка произвела выстрел торпедой 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 применение, 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 380-мм 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 380-мм снарядом, затонул. Это был единственный пароход, уже закончивший высадку, так что потеря в людях не произошло.

Генерал Лиман фон Зандерс 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: их следует объяснить либо 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. Позднее, когда отсутствовал линейный корабль, в защитный пароход была пущена торпеда; пароход затонул, и, таким образом, линейные корабли лишились и этой защиты от подводных лодок. Неприателем 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 залпа, ложившегося обычно перелетом в несколько сотен метров, корабль мог выждать еще два залпа, все более приближавшихся к его месту; но затем необходимо было полным ходом уходить с позиции, так как следующий залп ложился там, где только что находился корабль. Положение несколько улучшилось после снятия на линейных кораблях высоких стен для радиоантенн и салингов. После этого они становились заметными для противника лишь по открытию 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 ч 30 мин он вышел в Дарданеллы, предполагая на рассвете внезапно начать обстрел и вернуться назад,

прежде чем неприятель, корректируя свою стрельбу с азростата, успеет пристреляться. Вскоре по выходе из Константинополя «Гебен» получил от адмирала Узедома сообщение, что из-за присутствия неприятельского азростата обычные приемы стрельбы необходимо заменить другими, требующими еще проверки. 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, 280-мм 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 ч в утреннем тумане миноносец заметил судно, в котором опознал неприятельскую подводную лодку. При приближении к ней миноносца она погрузилась. Турецкий командир надеялся, что упорным ожиданием он добьется появления противника, и поэтому кружил на месте погружения. Он не обманулся в своих ожиданиях: около 9 ч был замечен перископ, по которому миноносец тотчас же открыл огонь. Вооружение миноносца состояло всего лишь из 37-мм 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 в «Султан-Хиссар» торпеду, от которой после-

дний легко уклонился; вскоре затем была выпущена вторая торпеда, тоже не попавшая в цель. Внезапно в 9 ч 40 мин подводная лодка всплыла и была обстреляна беглым огнем из 37-мм орудий; в результате лодка получила несколько попаданий в носовую часть. Командир миноносца приказал стрелять даже из винтовок. В увлечении миноносец выпустил две торпеды, прошедшие, однако, мимо цели. Подводная лодка снова погрузилась. Предполагая, что 37-мм снаряды не смогут окончательно потопить лодку, командир решил при следующем ее появлении на поверхности таранить ее. В 10 ч 30 мин подводная лодка опять всплыла: «Султан-Хиссар» устремился на нее, ведя сильный огонь, с намерением 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 районе операций прорыва английского флота. Результатов подводная лодка не достигла; она безуспешно стреляла 27 апреля по линейному кораблю «Барбаросса» 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 дифференциальных цистерн: она внезапно стала погружаться, имея большой дифферент 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 генерал Лиман фон Зандерс обратился к Сушону с просьбой снабдить его пулеметами, имевшимися на флоте. Сушон охотно пошел навстречу. 2 мая с «Гебена» и «Бреслау» было откомандировано 44 человека 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 южной группе в Кирте, которая сражалась 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 в Кирте, где этой же ночью предстоял решительный бой. Но пробраться туда не удалось из-за ураганного огня неприятеля. С какими затруднениями пришлось бороться, выяснилось, когда отряду, разделенному на две группы (по 4 пулемета в каждой), предстояло занять новые позиции. Не зная бездорожной местности, без турецкого проводника и без знающего переводчика, обе группы независимо одна от другой наткнулись на арабские войска, которые, приняв их за неприятеля, окружили и обезоружили их. Только благодаря случайному появлению германского армейского офицера, состоявшего на турецкой службе, отряд освободился из неприятного положения, потеряв все же 2 пулемета, утащенных арабами.

Когда отряд прибыл в район 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 был подбит шрапнелью.

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 при занятии 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 ч началась подготовка атаки: 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 в атаку; когда наши пулеметы окончательно расстреляли свой запас, пулеметчики подобрали винтовки убитых турок и продолжали стрельбу; только около 17 ч атаки были отбиты. Неприятель, должно быть, понес ужасные потери в этот день; красные шаровары и красные кепи французов представляли отличную цель; турецкие полевые орудия действовали великолепно».

Командование 3-й турецкой дивизии 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 на турецкую позицию. 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 до 16 ч. Потом началась неприятельская атака, которая первый раз была отбита. Болыц из-за своего ранения сдал командование унтер-офицеру. Последний был дважды ранен в голову и тоже передал командование следующему по старшинству унтер-офицеру. Положение становилось критическим. Тогда Болыц решил, несмотря на свою рану, снова взять на себя командование. Он прибыл около 17 ч, когда англичане вторично пошли в атаку; турецкий левый фланг, где находились пулеметы, держался стойко. Когда там уже собирались перейти в контратаку и бойцы 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 все же оказался вынужденным 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, один из пулеметов был найден совершенно расстрелянным, два другие находились, по-видимому, 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. Болыц 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 ту-



репкой передовой позиции, вправо и влево от Зигиндере, с очень хорошим обстрелом.

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

4 июня неприятель открыл сильный непрерывный огонь из всех корабельных орудий и сухопутных батарей, за которым последовала бурная атака. 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 пулеметчиков была убита, но с помощью резервов пулеметы удалось привести в порядок. Около часа ночи, после ураганного огня корабельных орудий всех калибров, неприятель произвел еще одну атаку, которая тоже была отбита. Обер-лейтенант Болыц получил неожиданные известия о судьбе пулеметных расчетов 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 все выведены из действия. В конце концов личный состав, отстреливавшийся из пистолетов, 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 из окопа без помехи со стороны 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 поблизости оказалось несколько турок, он присоединился к ним. Они первона-

чально приняли его за англичанина, но потом он был освобожден турецким офицером.

Несмотря на сравнительное затишье, воцарившееся в результате обоюдного утомления и только временами нарушавшееся 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 отбивал их, 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 Большца 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  $\frac{1}{2}$  м глубины, однако непрерывный огонь противника и сильная жара не давали возможности его улучшить. Турки страдали от гнетущего августовского зноя, непрерывно взрывавшиеся поблизости снаряды и стоны множества раненых, лежавших в окопе, привели их в состояние полного оупения. 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 ч Большц

получил записку от начальника группы в 4 пулемета, написанную последним в 12 ч ночи. Он сообщал, что турецкий полковой командир и весь его штаб убиты и что, по-видимому, надо ожидать английского наступления. Когда Больц прибыл на помощь, наступление уже началось и шли жестокие бои. Англичанам удалось ворваться в окопы, почти совершенно сравненные с землей, но они были отброшены в рукопашном бою. 4 пулемета были почти совершенно приведены в негодность: один из них оказался совершенно разбитым прямым попаданием, другой был поврежден ружейной стрельбой, а остальные два были испорчены. Из 16 человек прислуги 11 было убито, ранено или пропало без вести, командир 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 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, по распоряжению командования армии, 4 пулемета были переведены на крайний правый фланг турецкого фронта на Кирештепе; здесь немцы настолько усилили турецкую оборону, что англичанам не удалось продвинуться вперед, несмотря на сильный огонь корабельной артиллерии.

## ГЛАВА XIII

**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, остававшимся 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<sup>1</sup>. 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 без большого риска для их флота. По крайней мере, русский обстрел обоих маяков

---

<sup>1</sup> См. примечание на с. 81—82. — *Прим. ред.*

20 марта остался без ответа со стороны турецких береговых укреплений.

Контр-адмирал Сушон считал необходимым в этот период выйти в Черное море с имевшимися в его распоряжении крейсерами «Гебен», «Бреслау» и «Гамидие» с целью показать, что дарданелльские 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<sup>1</sup>. 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. З а д а ч а. Нанести ущерб неприятельским морским силам и морской торговле, обеспокоить неприятельские прибрежные пункты.

3. В ы п о л н е н и е. «Гебен», «Бреслау» и «Гамидие» выйдут из Босфора 6 мая в 6 ч в Черное море. Начальнику охраны водного района Босфора надлежит по возможности протралить выходной фарватер.

4. И с п о л ь з о в а н и е к о р а б л е й в Ч е р н о м м о р е: согласно радиотелеграфным приказам.

Подпись Сушон».

---

<sup>1</sup> 2 и 3 мая русский флот произвел подряд две бомбардировки укреплений Босфора. В первый день ее произвели линейные корабли «Пантелеймон» и «Три Святителя» под прикрытием остального флота в течение двух часов при корректировке самолетами с расходом 116 снарядов 305-мм и 528—152-мм калибров. В тот же день крейсера «Кагул» и «Память Меркурия» бомбардировали Зунгулдак.

На следующий день бомбардировка была повторена линейными кораблями «Три Святителя» и «Ростислав». За полтора часа было выпущено 39 снарядов 253-мм и 132—152-мм калибров. 4 мая линейным кораблем «Ростислав» была обстреляна «Инада». — *Прим. ред.*

6 мая в указанное время крейсера вышли в море. 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 ч, 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 идти курсом S, а затем идти к Босфору для обеспечения последнего от минных операций неприятеля. «Гебен» пошел к побережью Крыма.

«Бреслау» 7 мая в 13 ч последовал в 6—7 милях мимо Констанцы. «Гебен» 7 мая в 23 ч 20 мин находился в 55 милях от световой преграды Севастополя, а на рассвете 8 мая прошел вдоль побережья до мыса Херсонес. Предпоженный 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 ч 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 транспор-

та. Турецкое высшее командование полагало возможным высадку большого русского десанта с целью уничтожения угольных шахт и оборудования копей.

Поэтому в 10 ч 25 мин «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 прогреты еще с предыдущего похода, «Гебен» смог сняться с якоря уже в 13 ч. В 10 ч 50 мин командир крейсера получил следующие дополнительные сведения о противнике:

«В 10 ч „Кагул“ обстрелял Эрегли, в 10 ч 30 мин 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 мин он получил от морского командования следующую радиограмму:

«Обстрел Эрегли закончился в 10 ч 40 мин; крейсер и эскадренные миноносцы пошли на соединение с линейным кораблем „Иоанн Златоуст“; курс *N*; „Гебену“ попытаться нанести потери противнику».

В 14 ч 38 мин «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 ч; командир считал, что, вероятно, неприятель сохранит этот курс до тех пор, пока не уйдет из видимости берега, с тем чтобы остатльную часть дня и ночь продержаться в районе Босфор—Зунгулдак, а на утро обстрелять один из этих пунктов. В 18 ч «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 12-узловым ходом, держась 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 ч эскадренный миноносец «Нумуне» вышел из Босфора для усиления местного дозора, состоявшего из канонерских лодок босфорской крепости. В 5 ч 15 мин «Нумуне» обнаружил в северном направлении дым и направился к нему 15-узловым ходом. В 5 ч 40 мин 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 мин «Нумуне» донес по радио:

«3 неприятельских корабля, 1 крейсер пересекают квадрат 228, 12 эскадренных миноносцев и тральщиков направляются к Босфору».

Русские, по-видимому, намеревались обстрелять босфорские укрепления, не подозревая, что «Гебен» в море. В 6 ч 50 мин поднялся неприятельский гидросамолет. В 7 ч 10 мин, когда тральщики вышли в район, глубины которого допускали наличие минных заграждений, «Нумуне» открыл по ним огонь с дистанции в 7,5 км (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 мин неприятель прекратил огонь и лег на курс *NO*. «Нумуне» последовал за ним, сохраняя соприкосновение и все время донося по радио.

В 7 ч 30 мин на *NO* показался дым «Гебена», получившего радиодонесение «Нумуне» и тотчас же направившегося в указанный квадрат. В 6 ч 30 мин он обнаружил дым, в 6 ч 45 мин еще два. Первый, по-видимому, принадлежал крейсеру «Кагул»; «Гебен» направился к нему полным



ходом. В 7 ч 15 мин было обнаружено 5 линейных кораблей в двух разъединенных 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 мин, когда головной неприятельский корабль находился от «Гебена» по пеленгу  $305^\circ$ , последний открыл огонь с дистанции около 16 км (87,4 каб.); неприятель немедленно тоже открыл огонь. При сходящихся курсах и скорости хода в 15 узлов дистанция быстро уменьшилась до 14,5 км (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, вероятно, у нижней кромки брони, причинил повреждения в бортовом коридоре и вывел из строя второе 150-мм 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, по-видимому, 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 мин. Командир «Гебена» намеревался оттянуть противника возможно дальше от Босфора, взяв для этого курс *N*, а затем — прорваться в Босфор<sup>1</sup>. В дальнейшем «Гебен» соразме-

---

<sup>1</sup> 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

рял 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 мин с «Гебена» были обнаружены две торпеды, от которых удалось уклониться поворотом вправо. В 12 ч 35 мин 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 18—20 км (98—109 каб.), устремился к Босфору, желая обеспечить себе свободу входа. В 13 ч 35 мин главные русские силы повернули на «Гебен»; во главе их колонны следовало 2 эскадренных миноносца. Однако русские вскоре убедились в бесцельности преследования и в 14 ч 10 мин повернули на обратный курс, а в 14 ч 50 мин дня скрылись 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; предполагая превосходством в скорости хода, «Гебен» так рассчитал маневрирование, чтобы в любой момент, обойдя противника, иметь возможность вернуться в Босфор. Однако нужно сожалеть, что

---

кораблям срочно присоединиться к главным силам. Бой начался еще до присоединения «Пантелеймона» и «Трех Святителей», 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 низко перед головным линейным кораблем «Евстафий», что последний несколько раз входил в громадные всплески снарядов неприятельского крейсера. После прорыва «Гебена», превосходившего 10 узлами хода противника, бомбардировка возобновлена не была, а русский флот ушел в Севастополь. — *Прим. ред.*

старшему артиллеристу «Гебена» не удалось в течение 22-минутного боя достичь большего числа попаданий. При высоких баллистических качествах и большой разрывной силе германских снарядов несомненно можно было бы нанести устаревшим русским линейным кораблям большие повреждения. Если бы удалось хотя бы приблизительно достичь тех же результатов, какие получились год спустя в Ютландском бою (правда, тогда германские линейные крейсеры 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 входа в Босфор. Флотилия эскадренных миноносцев получила приказание 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 мин «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-пашой и фельдмаршалом фон дер 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, на расстоянии около 150 миль от Босфора, находится богатый угольный район Зунгулдак с значительным числом 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 копиями 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 прерыва подвоза угля, то во всяком случае заметной помехи его доставке в столицу со стороны неприятельских морских сил.

Морское командование первоначально обеспечило себя значительным запасом в 8000 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 объединить 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 грузоподъемностью в 1000—2000 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, паровозных 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. Необдуманный призыв рабочих в армию значительно уменьшил 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 трудно-

сти, и от этой мысли пришлось отказаться. Фон дер Гольц предлагал использовать для угольного транспорта реку Сахарию, что сократило бы морской путь наполовину. Но обследование 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 атакывали 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<sup>1</sup>. 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 нескольку 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

---

<sup>1</sup> 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 девяти. 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

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. Это были залежи бурого угля худшего качества, чем 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 главного 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.

---

вероятных путей прорывающихся в Босфор и из него угольщиков. В случае встречи с «Гебенем» миноносцы отходили к своему прикрытие. 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. — *Прим. ред.*

## ГЛАВА XIV

**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 капитан-лейтенант 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 ч утра следующую радиограмму:

«Из Чанака—Фирле. Обстановка требует ночной атаки на неприятельский линейный корабль в бухте Морто. Если инструкции позволяют, немедленно идти 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»<sup>1</sup>.

Фирле тотчас же снялся с якоря и прибыл в 13 ч 30 мин в Чанак. На совещании адмирал Узедом разъяснил 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

<sup>1</sup> Подразумевались германские подводные лодки.



этого пункта. Генеральная инспекция решила использовать 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 400 мм 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 шел вдоль европейского берега и был обставлен небольшими бочкообразными буйами. Буи эти были поставлены по линии 6-м глубины на малых глубинах, наиболее выступавших от берега; сторона фарватера, прилегавшая к минному заграждению, никаких буйев не имела, причем сведений о расстоянии от каждого буйа до ближайшей мины никто Фирле 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 командующий полуфлотили-

ей считал выход одного эскадренного миноносца возможным. Он использовал ночь для наблюдений за бухтой Морта с гаубичной 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 огней — 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 Морта этой ночью находились на якоре два линейных корабля, которые освещали береговые позиции прожекторами и поддерживали по ним длительный огонь 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 обширное пространство, 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 к операции. В 18 ч 40 мин 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 заря-

дом в 90 кг; 1 запасная торпеда находилась на палубе. Торпеды были установлены на дистанцию в 1200 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 капитан-лейтенант Фирле об этой атаке в своем военном дневнике:

«Между 19 ч и 19 ч 30 мин 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 мин 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 ч — темно, канун новолуния, небо частично покрыто облаками, обычная ночь, над водой — сероватый туман.

С 20 ч 20 мин до 23 ч 30 мин 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 мин снялись с якоря, последовали малым ходом (8 узлов) возможно ближе к высокому европейскому берегу; вскоре заметили справа перед собой очертания корабля.

12 ч 45 мин. Слева на крамболе в 600—800 м контркурсом проходит дивизион неприятельских эскадренных миноносцев, не заметивший нас.

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

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

1 ч 10 мин. 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 мин. Головной корабль с расстояния в 100 м делает опознательные «О» Ратьером. «Муавенет» отвечает тоже «О». Корабль повторяет, «Муавенет» тоже. Ревуном даю сигнал о выпуске торпед.

1 ч 15 мин. 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 густыми черными облаками, 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 мин. Справа замечены неприятельские эскадренные миноносцы на азиатской стороне, против бухты Кефес. Форты Дарданос и Интеле открывают огонь.



Линейный корабль «Голиаф» («Goliath») (1898)

Водоизмещение — 13 150 т, длина — 119 м, скорость хода — 18,3 — 18,7 узл.; вооружение: 4 — 306-мм; 12 — 152-мм; 10 — 76-мм; 4 торп. аппарата.

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 мин. На якоре в бухте Авузла.

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

5 ч. На якоре у Чанака.

10 ч 15 мин. «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 адмирал Узедом обратился к командующему флотом с просьбой 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 «Гибена» два 150-мм/45 орудия вместе с боевым запасом (на 1000 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 150-мм орудий погибло: 24 мая пароход, перевозивший его, был потоплен подводной лодкой у островов Мармара. В дальнейшем для подкрепления обороны проливов флагманский корабль отдал четыре 88-мм орудия, «Барбаросса» и «Торгут» — по два 105-мм и 88-мм орудия с боевым запасом. Оба корабля по-прежнему оказывали значительную поддержку фронту Ари-Бурну посредством стрельбы по неприятельским кораблям (по невидимой с них цели). Лиман фон Зандерс очень рассчитывал на эту поддержку, что подтвердилось 19 мая, когда он обратился с просьбой о содействии со 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 выполнению 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 сообща-

ли уже 1 мая. Кроме того, подводная лодка U-21 на пути из Германии в Катарро была дважды обнаружена неприятелем. Английский посол в Афинах объявил в греческих газетах большие денежные премии за донесения о германских подводных лодках, которые имели бы своим результатом уничтожение последних.

## ГЛАВА XV

### **Гибель английских линейных кораблей «Трайомф» и «Маджестик». Действия 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 «Трайомф». 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 германскому верховному командованию. Описав обстановку в Дарданеллах, он сообщал:

«Крайне необходима присылка нескольких больших подводных лодок, при наличии которых неприятель не рискнет на прорыв через Дарданеллы. Может быть, возможна покупка Турцией 3 больших австрийских лодок из Пола, 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 контр-адмирала Сушона к Австрии встретило отказ. Постепенно должно было бы и у Австрии создаться впечатление, что форсирование 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 боеспособны и те необходимы для обороны Пола и Каттаро. Морской генеральный штаб сообщил 10 марта командующему Флотом открытого моря<sup>1</sup> о настоятельной необходимости откомандирования в распоряжение обороны 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 подвод-

---

<sup>1</sup> Флот открытого моря — ядро германского флота в Северном море. — *Прим. пер.*



ные лодки в разобранном виде. 18 марта пришло сообщение, что U-21 в начале апреля выйдет в Средиземное море.

Намеченная отправка подводных лодок на турецкий театр военных действий создавала необходимость организации опорных пунктов на малоазиатском побережье. Лодки должны были иметь возможность на пути из Каттаро в Дарданеллы пополнять свои запасы, производить небольшой ремонт 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. В качестве баз-убежищ с запасами нефти могли служить Смирна, Фокия, Сигаджик и Скаланова. Кроме того, в условное место на южном побережье Крита был направлен нефтеналивной транспорт, правда, захваченный в мае англичанами. Оборудование уединенных опорных пунктов производилось с соблюдением строжайшей секретности; их организация была известна лишь турецкому командующему 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 Аидином 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: в Миласе находился главный склад нефти, в Геверджинли (залив Менделия) — начальник снабжения (бывший 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

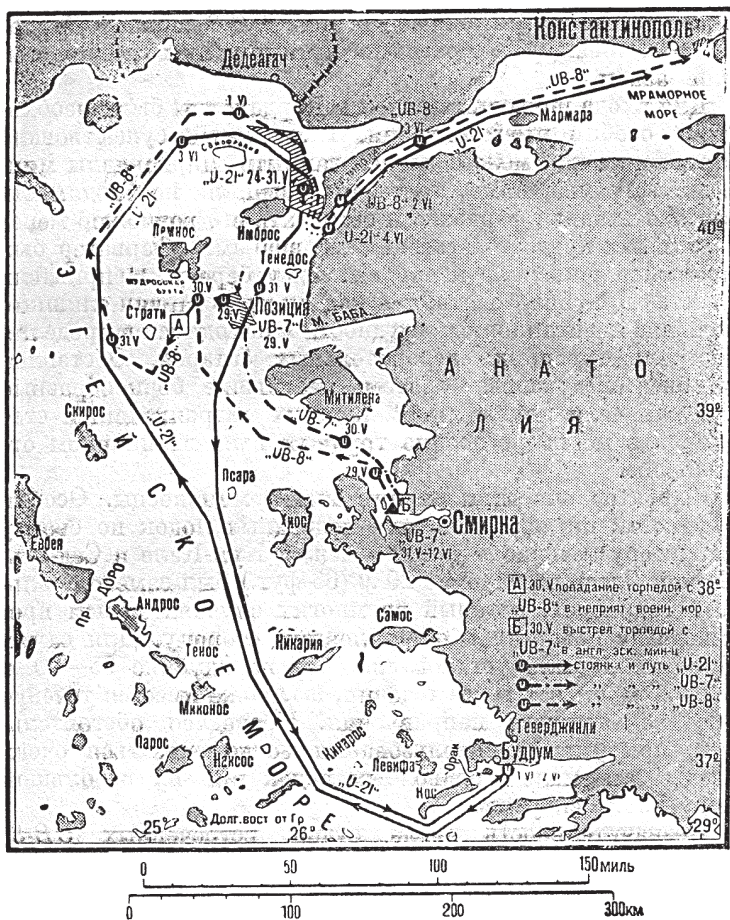
2 оставались в ней по 3—4 недели из-за повреждений механизмов, причем неприятель так и не узнал их местопребывания. Лишь в начале ноября 1915 г., когда английский сторожевой корабль пытался произвести здесь высадку десанта, отраженную ружейным огнем, неприятель обратил внимание на этот пункт: пришлось упразднить и эту базу, тем более что надобность в ней миновала.

В июне 1915 г. на западном побережье 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). 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 узла, около 3 ч. 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° дифферента на нос, погрузилась на глубину в 18 м (60 фут.). Через неплотно задраенную горловину вода устремилась потоками во внутренние помещения. Крейсер «Новара» застопорил машины, вследствие чего лодка всплыла на поверхность. Командир лодки тотчас же приказал отдать буксир и лег на обратный курс для спасения смытых людей; однако один из не умеющих плавать матросов уже утонул. UB-8 пришлось идти 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 идти против волны. Тогда она стала испытывать сильную килевую качку; волны перекачивались через рубку. Опасаясь, что погнутся 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 2 $\frac{1}{2}$  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 невоз-



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

возможности 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 пере-

браны, а гироскопический компас исправлен немецкими специалистами.

29 мая в 2 ч UB-8 снова вышла в море (черт. 4). 30 мая в течение всего дня она не обнаружила ни одного парохода, и лишь в 19 ч 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 мин 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.

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 представляло для подводных лодок по своему характеру течение в узкости между Кум-Кале и Сед-эль-Баром. Здесь на глубине 20 м (65 фут.) был замечен 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 обстоя-

тельство при умелом использовании могло оказаться очень кстати для малых подводных лодок при их небольшой подводной скорости.

Незначительность числа судов, встреченных UB-8, приходится объяснять 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 мин из Вильгельмсгафена (под командою капитан-лейтенанта 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 ч U-21 взяла курс на мыс Финистерре (Испания) и здесь встретила 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 Се, пришвартовалась к пароходу. Ночью приступили к приемке солярового масла и провианта; в 5 ч 15 мин U-21 приняла 12,5 т жидкого топлива и 1,9 т смазочного масла. Для окончательного пополнения запасов было условлено встретиться с пароходом «Марсала» 3 мая в 20 ч у входа в бухту Ароса<sup>1</sup>. В 5 ч 30 мин 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. Таким образом, вновь принятое горючее не годилось для моторов. 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

<sup>1</sup> К северу от Виго. — *Прим. пер.*

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 с этой точки зрения большие трудности, 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 не только получилась бы задержка, но повторение операции, вероятно, было бы уже излишним. Достигнутые им в Дарданеллах успехи в большой степени помогли Турции выдержать атаки англичан; не будь его своевременного появления, сопротивление обороны было бы, вероятно, быстро сломлено.

При следующей встрече с пароходом «Марсала» командир уведомил его о непригодности жидкого топлива и просил довести это до сведения соответствующих учреждений в Германии. 6 мая в 7 ч. U-21 прошла Гибралтарский пролив вплотную к Марокканскому побережью. В 15 ч 10 мин показались 2 небольших миноносца, увидя которые, подводная лодка погрузилась. Один из миноносцев подошел на 1000 м (5 1/2 каб.), по-видимому, заметил перископ и открыл огонь. U-21 погрузилась на глубину 20 м (65 фут.). Около 15 ч 50 мин оба миноносца скрылись из виду. 9 мая в 16 ч 10 мин 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 непри-

ятелем произошла 11 мая в 7 ч 10 мин, когда 2 французских эскадренных миноносца появились в районе южнее Сицилии. Очевидно, перископ был замечен; один из эскадренных миноносцев открыл огонь с дистанции около 700 м (4 каб.), всплески ложились очень близко к подводной лодке. Она погрузилась на 20 м (65 фут.). Эскадренный миноносец прошел над него и, по-видимому, 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 ч 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 1900 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 мин 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.

24 мая в 11 ч 45 мин он заметил южнее Дедеагача военный корабль, в котором при приближении опознал русский крейсер «Аскольд». Крейсер, по-видимому, стоял на якорю в 5 милях от берега. U-21 своевременно погрузилась, имея все шансы остаться незамеченной. Командир решил не атаковать 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 объекта 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 мин U-21 усмотрела по носу три линейных корабля типа «Агамемнон» («Agamemnon») и «Маджестик», окруженные многочисленными мелкими кораблями. Госпитальное судно, повернувшее прямо на подводную лодку, вынудило 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 мин явилась, наконец, возможность повернуть для атаки ближайшего линейного корабля типа «Трайомф». Линейный корабль стоял на якоре без сетевых заграждений, окруженный несколькими пароходами. В 6 ч 25 мин U-21 подошла на дистанцию выстрела; однако, несмотря на то что она шла на глубине 12,5 м (41 фут.) и показывала перископ очень осторожно, 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 700 м (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 мин 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 появил-

ся шедший средним ходом другой линейный корабль типа «Куин» («Queen»), находившийся от подводной лодки на благоприятной для торпедного выстрела дистанции. Поэтому в 9 ч 05 мин U-21 с дистанции в 1000 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 положении, 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 «Трайомф» с поставленными противоминными сетями; вокруг него непрерывно 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 мин, 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 воду из среднего периско-

па 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 мин 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 („Трайомф“) за последние дни особенно часто обстреливал 190-мм 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. „Трайомф“ сделал еще несколько выстрелов в направлении на *N*, где, по-видимому, находилась подводная лодка, а также и на *S*; один снаряд попал в пароход. На линейном корабле поднялась суета, 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, шести сетевых заграждений торчали вверх; имея ход вперед, корабль опрокинулся и лег килем вверх. Дикая суматоха — эскадренные миноносцы, пароходы, шлюпки, люди в воде, а посередине — 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».



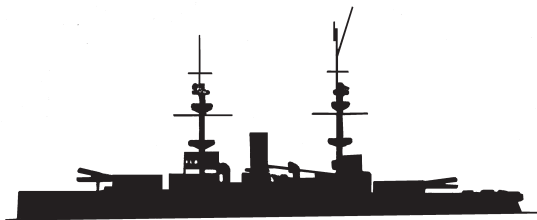
Линейный корабль «Трайомф» («Triumph») (1903)

Водоизмещение — 12 000 т, длина — 13,3 м, скорость хода — 20 узл.; вооружение: 4 — 254-мм; 14 — 190-мм; 14 — 76-мм; 2 торп. аппарата

Погибло всего 3 офицера и 70 матросов, так как под рукой было много спасательных судов.

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 идти 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 идти на *S*, чтобы на рассвете подойти к мысу Геллес.



Линейный корабль «Маджестик» («Majestic») (1895)

Водоизмещение — 15 150 т, длина — 119 м, скорость хода — 17,5—18,5 узл.; вооружение: 4 — 305-мм; 12 — 152-мм; 16 — 76-мм; 5 торп. аппаратов

26 мая прошло без событий: не был встречен ни «Аскольд», ни какой-либо другой неприятельский корабль. С 20 ч 45 мин подводная лодка шла на глубине 20 м, (65 фут.); в 2 ч 20 мин 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 судов, вокруг которых циркулировало 6 эскадренных миноносцев. Линейный корабль был



Подводная лодка U-21 (1913)

Водоизмещение — 650 т, длина — 64,2 м, подводная скорость хода — 9,6 узл., надводная — 15,5 узл.; вооружение: 1 — 88-мм; 1 пулемет; 4 торп. аппарата; 9 торпед

так плотно окружен вспомогательными судами, 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 мин. 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 мин — выпуск торпеды из носового аппарата между 2 пароходами с дистанции 600—700 м ( $3\frac{1}{2}$ —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 водой 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 показывать, куда отходит подводная лодка для зарядки аккумуляторов, продолжаем идти на глубине 20 м».

На этот раз жертвой смелой атаки пал английский линейный корабль «Маджестик». Потери в личном составе составляли 40 человек. 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 поддержку, не имела больше случая для атаки.

29 мая командир сделал попытку атаковать линейный корабль типа «Маджестик», стоявший на якоре в бухте Кефало (на острове Имброс). При этом подводная лодка в 13 ч 24 мин 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. Однако два толстых троса остались на корпусе подводной лодки и тянулись в направлении за корму и вверх. Подводная лодка следовала малым ходом на глубине 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 объектов; 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 идти 1 июня в базу Будрум. В 14 ч 40 мин 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 мин U-21 снялась с якоря, направляясь в Дарданеллы. Командир — капитан-лейтенант 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 ч 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 ч, подводная лодка убедилась, что благодаря попутному глубинному течению она оказалась у турецких минных заграждений скорее, чем предполагалось. В 13 ч 15 мин U-21 миновала заграждения и в сопровождении турецкого миноносца направилась к Константинополю, куда прибыла 5 июня в 17 ч, 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 (лейтенант Вернер).

UB-7 была переброшена по железной дороге в Полу, откуда вышла 11 мая (черт. 4). 20 мая в полдень она достигла без особых происшествий 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 Афон. 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 литров, 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 ч 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  $2\frac{1}{2}$  дня и временами дрейфовала в пределах видимости с острова Лемнос с полуразряженной батареей — «положение неприятное с точки зрения подводника», как говорилось в военном дневнике командира.

27 мая в 4 ч 20 мин, следуя в подводном положении, UB-7 подошла к мысу Кефало на острове Имброс. При осмотре бухты в самой глубине ее оказались легкий крейсер, линейный корабль, по-видимому, типа «Куин Элизабет» и несколько эскадренных миноносцев, перед ни-



ми — 12—15 пароходов. У входа стоял в дозоре легкий крейсер. Случайно в 8 ч 15 мин 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, по-видимому, 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 заграждение, 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 прерваться 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 19<sup>1/2</sup>-часового нахождения под водой UB-7 в 23 ч 40 мин всплыла для зарядки батарей. Несмотря на произведенную очистку воздуха и восстановление расхода кислорода, уже к 22 ч воздух был совершенно непригоден для дыхания, и дышать 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 снаряжения, очевидно, принадлежавших не только транспортам, а также огромные нефтяные пятна. 29 мая тоже не представилось случая для атаки, а 30 мая подводная лодка направлялась в Смирнскую бухту (черт. 4). Внутри бухты UB-7 атаковала неприятельский эскадренный миноносец, но последний уклонился от торпед. До наступления темноты он обыскивал бухту, так что UB-7 только в 20 ч 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 пределом 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 линиями охранения эскадренных миноносцев. 17 июня в 10 ч 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 объектов для атаки не имелось. У мыса Теке 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 ч он дошел до Чанака и 21 июня встал на якорь в гавани подводных лодок в Константинополе.

Деятельность неприятельских подводных лодок заметно мешала дарданелльскому 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 атаквала их. Головной пароход «Патмос» («Patmos») уклонился от торпеды, а турецкий пароход «Гюльджемаль» («Guldschemal») (вместимость 5071 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; потеря в личном составе и материалах не было. На следующий день ценный пароход был приведен на буксире в Золотой Рог. По этому поводу английские источники<sup>1</sup> единогласно сообщали, что пароход, имевший на борту 6000 человек (пехотная бригада и несколько батарей), затонул. Черчилль пишет: «Это ужасное событие фактически положило 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 человек и столько же было спасено. Это

<sup>1</sup> *Corbett*, v. III, p. 27; *Churchill*. World crisis, v. III, p. 407.

был единственный случай потерь среди перевозившихся сухопутных войск в результате действий неприятельских подводных лодок. 25 мая намечалась доставка 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») (3359 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 выступить сухим путем. С этого дня войска больше не отправлялись морским путем. Однако снабжение провиантом было невыполнимо по суше. Приходилось снабжать массу войск численностью 450 000 человек 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. Турецкая генеральная инспекция тыла пыталась посредством постройки полевых железных дорог на европейском и азиатском побережьях сократить срок подвоза снабжения и улучшить его посредством регулирования движения по дорогам. 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 боев в Дарданеллах в деле 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 атаковались 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 скопилось по нескольку пароходов, ожидавших очереди и являвшихся хорошим объектом для атак подводных лодок. Никакой регулярности в снабжении не было. В случае наличия у главного интенданта Измаила-Хаккипаши 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 постепенно сократился до 56 000 т. Замена была невозможна, а поврежденные корабли ремонтировать не удавалось ввиду отсутствия судостроительных материалов 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 баржей 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 не хватало 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 150-мм орудие с «Гебена» с боевым запасом на 250 выстрелов и 350— 88-мм снарядов. При гибели уже упомянутого парохода «Пандерма» погибло 7000 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 сентября—декабря 1915 г. было доставлено около 6000 т военных материалов без всяких потерь.

Деятельность неприятельских подводных лодок не ограничивалась, однако, борьбой с турецкими военными транспортами. Они атаковали без предупреждения торговые пароходы, пассажирские и госпитальные корабли. 31 мая 1915 г. в 10 ч в порту Пандерма подводной лодкой, находившейся в подводном положении, был без предупреждения потоплен торпедоу невооруженный германский пароход «Мадлен Рикмерс» («Madeleine Rickmers»). 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 ч пароход «Лилли Рикмерс» («Lilli Rickmers»), имея на борту 700 раненых, находился в 3 милях от Сан-Стефано; на нем был поднят флаг Красного Креста; 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 ч 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 человек, 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 атаквались подводными лодками, использовавшими для этой цели артиллерию или торпеды. В дневнике одного из офицеров с французской подводной лодки «Тюркуаз» («Turquoise») рассказывается, что 24 октября 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 главное командование внесло предложение, чтобы служащие американского Красного Креста участвовали в походах турецких госпитальных судов; 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 участвовать 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. На 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 заставили командующего флотом уже в течение продолжительного времени обмениваться с адмиралом 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 2000 м (11 каб.), сильное течение, временами доходившее до 4 узлов, и притом трудные условия постановки на якорь буюв при каменистом грунте и скалистом дне, а также подвески сетей — являлись вескими доводами против сетевых заграждений. Адмирал Узедом ни в коем случае не желал сетевых заграждений. Сушон, однако, хотел испытывать все возможности на практике и поручил германским командирам линейных кораблей совместно с морским арсеналом сплести из всяких подходящих материалов полотнище сети, которая была затем подвешена между двумя буюми в Босфоре, в месте наиболее сильного течения. Таким образом, возможность осуществления сетевого заграждения была доказана. Ввиду удаchi 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. приложение 1 и черт. 35).

## ГЛАВА XVI

### **Действия турецкого флота на Черном море летом 1915 г. «Бреслау» подрывается на mine**

Противник 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 mine. «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, шедший в Зунгулдак, и конвоировал оттуда обратно 2 нагруженных парохода. При этом 27 мая в 18 ч 45 мин перед Зунгулдаком была обнаружена и обстреляна неприятельская подводная лодка в подводном положении. Перископ исчез, и транспорт смог спокойно следовать дальше (черт. 5, *a*).

10 и 11 июня во время дальнейших операций «Бреслау» пришлось выдержать бой с 2 новыми русскими эскадренными миноносцами, имевшими исключительно сильное вооружение (три 105-мм и два 75-мм орудия). «Бреслау» обнаружил неприятеля в 2 ч 11 июня и открыл по нему огонь с дистанции 1800—2200 м (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. 5, *b*). Были достигнуты попадания и во второй эскадренный миноносец. От нескольких выпущенных торпед «Бреслау» уклонился, зато получил три попадания снарядами, которые вывели из строя 7 человек

убитыми и 15 ранеными. Боеспособность «Бреслау» не пострадала, поврежденная радиостанция была быстро исправлена. По русским источникам (С. Граф. Русский флот в мировую войну и революцию)<sup>1</sup>, в бою участвовали эскадренные миноносцы «Дерзкий» и «Гневный». Наблюдения «Бреслау» были правильны, поскольку первый сделанный выстрел попал в «Гневною». Последний остался на месте без движения вследствие перебитого главного парового трубопровода<sup>2</sup>. 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 «Гневною» 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 короткое время, благодаря самоотверженной работе личного состава. Многочисленные перевозки боевого запаса и материалов для сооружения сетевого ограждения выполнялись имевшимися в Мраморном море плоскодонными парусниками — магонами, буксировавшимися мелкосидящими пароходами. Несколько таких караванов обеспечивались сразу небольшим числом миноносцев. Таким образом

<sup>1</sup> Graf. Die russische Flotte in Weltkrieg und in der Revolution.

<sup>2</sup> «Гневный» получил повреждение трубопровода и временно лишился хода. По исправлении повреждений самостоятельно достиг Севастополя, сопровождаемый «Дерзким». — *Прим. ред.*



пытались ограничить число объектов для атак подводных лодок. При огромной потребности на фронте в боевых припасах этих караванов никогда не хватало. 21 июня батареи азиатского берега, выдвинутые вперед у Интепе, расстреляли почти все снаряды. Крепость запросила по телеграфу о доставке боевых припасов. Вследствие этого минный крейсер «Пейк» большим ходом вышел в море для доставки в Дарданеллы 739—88-мм и 150—150-мм 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 идти навстречу этим желаниям; он старался растолковать турецкому главному 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 адмиралом Узедомом 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 150-мм и 88-мм орудий с «Гибена», чтобы не снижать его боевой готовности ниже допустимого предела; он согласился лишь на замену уничтоженного 105-мм орудия соответствующим орудием с «Бреслау» вместе с боезапасом на 300 выстрелов. Вставал вопрос о внезапном прорыве «Гибена» и турецких линейных кораблей из Дарда-

нелл и обстреле ими с тыла английских позиций у Седель-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. Поэтому Сушон отказывался от такого плана. Он придерживался мнения, что большего успеха можно ожидать, используя «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 человек 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, поставили бы под сомнение 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 генерал Лиман фон Зандерс в конце июня просил Сушона о сформировании десант-

ного 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 выступить 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 Ари-Бурну, 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 280-мм орудий в носовой башне; при этом было убито 5 и ранено 29 человек. 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 благоприят-

нее. Можно было надеяться, что при меньшем противодействии малые подводные лодки смогут сослужить здесь хорошую службу и без предъявления 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 крейсирования на линии Севастополь—Зунгулдак с возвращением обратно мимо Зунгулдака, близ которого часто показывалась 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 крейсировала взад и вперед, тоже не удалось встретить объектов для атаки. 22 июля UB-7 вернулась в Босфор. Важным результатом похода являлся вывод о необходимости для успеха операций подводных лодок у побережья угольного района, — ввиду небольших активных возможностей, — организации сигнальной службы 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 превос-



ходстве артиллерии русских (три 102-мм орудия против двух 75-мм) 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 молотом. 4 июля показались 2 русских эскадренных миноносца и открыли огонь с дистанции 9—10 км (49—55 каб.). У русских, вероятно, имелись хорошие дальномеры; снаряды сразу же стали ложиться в гавани и в городе. Когда дистанция уменьшилась до 8,5 км (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.

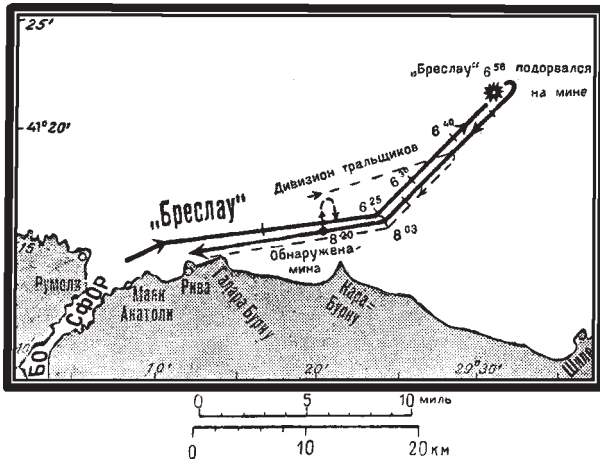
8—9 июля во время похода «Бреслау» навстречу ожидавшемуся из Констанцы пароходу с нефтью в 19 ч 40 мин (8 июля) была обнаружена всплывшая неприятельская подводная лодка (черт. 5, в); ее взяли под обстрел, ввиду чего она тотчас же погрузилась. Отправка парохода с нефтью задержалась, и операция, таким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

лось в соседние долины. Турецкие эскадренные миноносцы расположились за молотом таким образом, что на каждом стреляло по одному орудью. UB-7 вышла из гавани для атаки противника. В 16 ч 53 мин русские открыли огонь с дистанции около 10 км (55 каб.); турецкие корабли начали отвечать, когда дистанция уменьшилась до 9 км (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 мин 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. Для прикрытия этого отряда 18 июля ему навстречу из Босфора вышел «Бреслау». При выходе в 5 ч 10 мин 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 загражден 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. Поэтому «Бреслау» намеревался выйти кратчайшим путем от Кара-Бурну на глубокое место (черт. 6).

В 6 ч 25 мин «Бреслау» повернул на *NO*, имея 18 узлов хода. В 6 ч 56 мин он подорвался на mine, взорвавшейся под четвертой кочегаркой правого борта, которая тотчас же наполнилась водой. При взрыве было убито 8 человек. Хотя крейсер принял 642 т воды, это не отразилось на его плавучести. Малым ходом он направился к берегу. Были



Черт. 6. Подрыв «Бреслау» на мине 18 июля 1915 г.

вызваны крепостные канонерские лодки; две из них поставили тралы, третья служила для противолодочной охраны. В 8 ч 30 мин тральщики затростили одну мину, которую отвели в сторону от фарватера. Под конвоем 2 миноносцев «Бреслау» прошел в 11 ч 25 мин через заграждения и в 15 ч встал в док в Стении. По русским данным<sup>1</sup>, 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»<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> La Revue Maritime, Mai 1922; Cap. de frigate Monasterev, Les sous-marins russes pendant la guerre.

<sup>2</sup> Заграждение это действительно было поставлено подводным заградителем «Краб» 14 июля для этой цели. — Прим. ред.

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 ч пароходы и эскадренные миноносцы вышли в обратный путь. Они шли вдоль побережья; в 17 ч 45 мин были замечены дымы русских эскадренных миноносцев. Пароходы были отправлены обратно в Зунгулдак, а турецкие эскадренные миноносцы остались в море для наблюдения за неприятелем. По-видимому, русские эскадренные миноносцы ничего не заметили, так как в 19 ч 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<sup>1</sup>. 29 июля русские эскадренные миноносцы уничтожили один угольный транспорт, шедший без конвоя; возрастающая угроза заставляла думать о более надежном конвое для транспортов, чем эскадренные миноносцы.

---

<sup>1</sup> 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 высылались вторая подводная лодка. — *Прим. ред.*

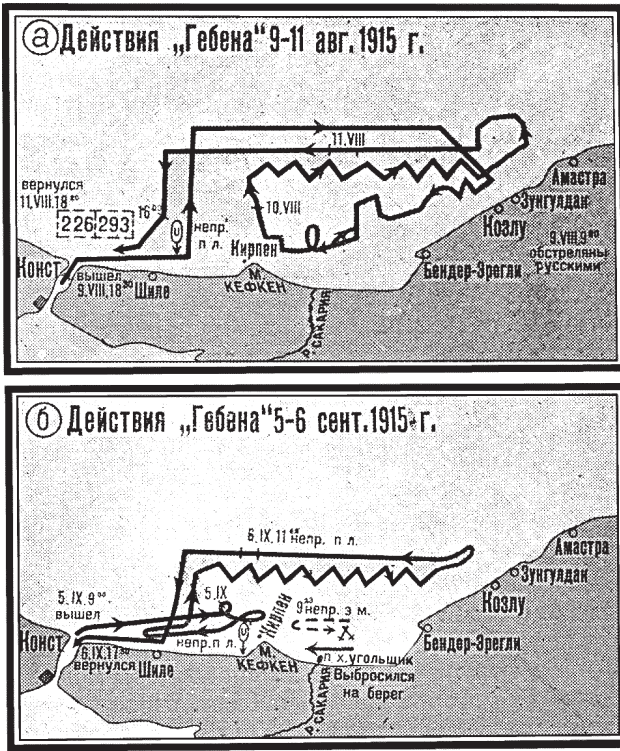
4 августа отряд из четырех пароходов вышел под конвоем крейсера «Гамидие» и эскадренных миноносцев «Муавенет», «Нумуне» и «Ташос». Транспорты благополучно прибыли в Зунгулдак 5 августа, а «Гамидие» вернулся в Босфор. Когда 8 августа вечером транспорты были готовы выйти обратно, появились 5 русских эскадренных миноносцев. Первоначально они подошли так близко к молу, что турецкие эскадренные миноносцы не могли открыть по ним огонь. Только когда русские отошли на 5000 м (28 каб.), «Муавенет», и «Нумуне» открыли по ним огонь. Русские эскадренные миноносцы тотчас же повернули, ответили несколькими выстрелами и затем скрылись из виду. Береговая батарея, как это бывало и раньше, не поддержала 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, крейсера вне дальности выстрела, и исчезли после полудня. Командующий полуфлотилией 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 мин «Гебен» вышел в море. 10 августа в 3 ч транспорты вышли из Зунгулдака и в 4 ч встретились с «Гебеном» (черт. 7, а).

В 9 ч того же дня 2 русских крейсера и 5 эскадренных миноносцев без особых результатов обстреляли пустую Гавань Зунгулдак. В 12 ч «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 ч на дистанции в 12 ч (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<sup>1</sup>. В 16 ч 30 мин было получено радиодонесение из крепости Кавак: «Подводная лодка в квадрате 293»; далее последовал ряд донесений: в 17 ч 18 мин «квадрат 226, курс S» (т. е. подводная лодка находилась непосредственно перед входом в Босфор); в 17 ч 39 мин «подводная лодка погрузилась перед Босфором». В 18 ч 04 мин стоявшая в дозоре канонерская лодка «Малатия» («Malatia») передала «Гебену»: «Подводная лодка замечена на  $ONO^{1/2}O$ ». С мостика «Гебена» был замечен перископ на расстоянии 3000 м (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 мин «Гебен» вошел в Босфор. Из Кавака было получено донесение, что подводная лодка выпустила торпеду, которая прошла в 2000 м (11 каб.) за его кормой.

<sup>1</sup> Подводные лодки «Тюлень» у Зунгулдака и «Морж» у Босфора. Последняя атаковала «Гебен» торпедами с дистанции 18 каб. — *Прим. ред.*



Черт. 7. Действия «Гебена»:

а) 9—11 августа 1915 г.; б) 5—6 сентября 1915 г.

Несколько отрядов транспортов вполне благополучно достигли цели, но в период 29 августа — 5 сентября транспорты имели серьезную встречу с противником. 29 августа «Нумуне» конвоировал 3 парохода. За время погрузки в Зунгулдаке 2 неприятельских эскадренных миноносца целый день крейсировали 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 ч 5 сентября к ним присоединились «Гамидие»

и «Муавенет». В 6 ч 30 мин показались оба неприятельских эскадренных миноносца. Транспорт получили приказание продолжать путь под берегом, а крейсер и оба эскадренных миноносца в 6 ч 40 мин приняли бой. Дистанция в 12—14 км (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 150-мм 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 ч вышел из Босфора (черт. 7, б). «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. По-видимому, русские к этому и стремились: в 9 ч 23 мин 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 мин показалась подводная лодка в надводном положении.



«Гебен» повернул на нее и в 11 ч 42 мин выпустил в погружавшуюся подводную лодку с дистанции в 16 км (90 каб.) залп из пяти 280-мм орудий. Результат остался неизвестным<sup>1</sup>.

«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.

## ГЛАВА XVII

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

U-21 топит французские транспорты. Получает повреждение на mine. 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 линейно-

---

<sup>1</sup> В действительности эскадренным миноносцам «Пронзительный» и «Быстрый» удалось отгеснить «Гамидие» от транспортов. После атаки «Нерпы» «Гамидие» совершенно бросил транспорты, которые при приближении русских миноносцев поспешили выброситься на берег и были уничтожены артиллерийским огнем еще до подхода «Гебена». При возвращении в Босфор последний был атакован той же «Нерпой», благополучно погрузившейся под обстрелом. — *Прим. ред.*

го 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 ч 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 судна 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 мин с дистанции 800 м (4 $\frac{1}{2}$  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 «Картаж» («Carthage») вместимостью в 5600 рег. т бр., принадлежавший обществу Compagnie Generale Transatlantique. Ввиду отсутствия подходящих объектов 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 Саросском заливе, чтобы получить сведения об обстановке. 6 июля U-21 держалась на линии мыс Тепе—Имброс. Видимость была хорошая. Здесь, по-видимому,

находилось противолодочное сетевое заграждение; никаких кораблей не было видно. По носу подводная лодка увидела 2 рыболовных парохода, стоявших борт о борт; вероятно, один из них заметил с расстояния в 4000 м (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 мин 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 водонепроницаемых стекол. Подводной лодке нечего было и думать о дальнейших попытках атаки, так как не было уверенности, что ее присутствия не выдаст появление на поверхности воды нефти или пузырей сжатого воздуха. Некоторое время U-21 шла под водой, а в 15 ч 20 мин всплыла. Теперь выяснилось, что повреждены балластные цистерны и, кроме того, имеются 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 был загражден; кроме того, в этом районе имелись противолодочные сети и минные заграждения. Командир U-21 считал необходимым совершенно избегать района между Имбросом и Галлиполи.

7 июля из Пола вышла подводная лодка UC-15 (командир лейтенант Девиц). Эта лодка была сконструирована специально для перевозки военного имущества, которого нельзя было доставить в Турции, и не имела никакого вооружения. Во время похода приходилось бороться с постоянными перебоями в работе дизель-мотора. 20 июля никем не замеченная подводная лодка прибыла в базу в Малой Азии. Здесь она простояла до 9 августа, исправляя поломку в моторе. Все привезенное военное имущество, за исключением 4 торпед и судов с брома-

цетоном, 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 зарядное отделение торпеды 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 лейтенант Геймбург) вышла из Поля 15 июля, направляясь в Дарданеллы. 17 июля она разошлась с устаревшим итальянским крейсером, следовавшим переменными курсами. Командир решил отказать 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 бездейственным, 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. Подводная лодка вышла из базы 12 августа; в ночь на 13 августа она разошлась с госпитальным судном. В 7 ч 55 мин показался густой дым большого парохода. При приближении выяснилось, что это тоже

госпитальное судно. В 8 ч 50 мин с *S* показался большой пароход с двумя трубами и спардеком, шедший без охраны. UB-14 полным ходом направилась в атаку. В 9 ч 15 мин с дистанции 1600 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 мин 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 1400 человек, кроме экипажа в 257 человек. Два французских эскадренных миноносца и госпитальное судно спасли меньше 500 человек. (Corbett, v. III, p. 113)<sup>1</sup>. 14 августа подводная лодка вернулась в базу.

После прихода в Константинополь U-21, потерпевшей аварию, в море вышла 14 июля UB-8 (лейтенант Фойгт). В это время в Мраморном море был обнаружен выход неприятельской подводной лодки, встревожившей, по видимому, 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 6000 т вместимости; торпедка снова не попала в цель. 21 июля UB-8 зашла на наблюдательный пункт в Саросском 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

---

<sup>1</sup> См. русский перевод книги: Корбетт Ю., т. III, с. 117. — Прим. ред.

в состоянии передвигаться и погружаться и 25 июля в полдень вернулась назад.

Несмотря на то, что к концу июля сетевое ограждение 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 вагон, 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 вагоны с провиантом. 5 августа в 19 ч канонерская лодка «Аидин-Рейс» («Aidin-Reis»), имея на борту адмирала Узедома, заметила подводную лодку; в 14 ч 30 мин две подводные лодки были замечены у Галлиполи.

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 randevу был назначен на 6 августа в 10 ч 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 мин Сушон получил радиограмму, сообщавшую, 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 эскад-

ренным миноносцам в 17 ч 41 мин 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 мин 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 вроде бухты, ввиду чего корабль был довольно хорошо обеспечен от дальнейших атак подводных лодок. После посадки на берег «Пейк» перевернулся на левый борт, вследствие чего из левого торпедного аппарата выскользнула торпеда (очевидно, удерживавшие ее стопора при взрыве отделились), которая 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 «Пейк». 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 мин подводная лодка встретилась с другой лодкой вне дальности обстрела Пета. 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 ему грозила опасность перевернуться. 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 «Пейк»у подошли миноносцы «Гайрет», «Ярхиссар» и «Моссул» в качестве противолодочного охранения. Все предметы, легко поддававшиеся снятию, как-то: прожектора, орудия со щитами, и станками, 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 командующий поставил целью взятие вершины Кодшачемендаг. 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 командующую высоту предполагалось организовать новую базу для зимнего времени в бухте Сувла, прилегавшей к месту высадки англичан. 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 у турок вершину Кодшачемендаг. Перед турецкой обороной встала новая бесконечно трудная задача, принимая во вни-



мание, что войск едва 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 15 км (82 каб.); дистанция же до бухты Сувла вдвое превышала дистанцию до Ари-Бурну, являющуюся 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 разъяснить сухопутному командованию причины, по которым оба вооруженных тяжелой артиллерией линейных корабля, так часто успешно выступавших в боях, теперь неделями бездейственно стоят в Золотом Роге, оставаясь не у дел в столь решительный час, в то время как армии приходилось ежедневно принимать участие в тяжелых сражениях. Морское командование обязано было принимать все меры, чтобы прикрывать тыл армии; его авторитет обязывал не допускать и тени упрёка 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 бы решена. Как трудно давалось Сушону решение все же послать линейный корабль, видно из его заметок в военном дневнике:

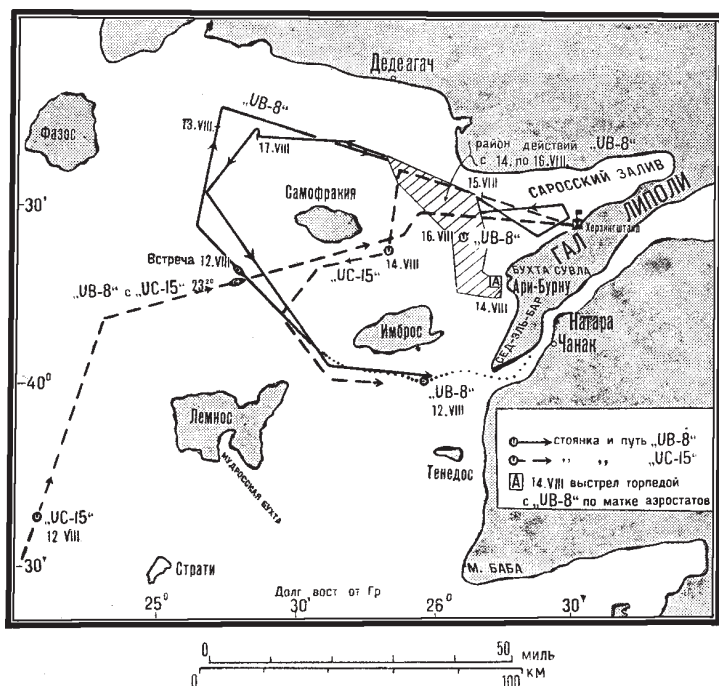
«5-я армия и главная квартира настоятельно просят для поддержки артиллерийской стрельбой один линейный корабль. Несмотря на опасность от подводных лодок, я уступаю этому давлению. „Барбаросса“ получит приказание выйти сегодня вечером и завтра утром на рассвете откроет огонь; „защитный“ пароход выйдет 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» (капитан 2 ранга Лорей) получил приказание идти 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 минного 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 предоставить 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 Булаир, 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 выбраться на берег не удалась. Прежде чем корабль достиг берега, его судьба была решена. Когда старший офицер донес, что корабль спасти нельзя, когда самые 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 105-мм 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 названием «Курфюрст Фридрих Виль-



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

гельм» являлся флагманским кораблем первого современного германского соединения линейных кораблей. На нем погибли 253 турка, в том числе старший офицер; адмирал, турецкий командир и небольшой германский личный состав были спасены. В спасении участвовал сопровождавший миноносец, а также эскадренный миноносец «Басара», 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 крити-

ческих 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 Седаль-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, вследствие их тяжелой артиллерии, являлось очень тягостным для турецких позиций; против торпед они были обеспечены своей незначительной осадкой и особыми предохранительными кессонами (Schutzkasten). Кроме того, здесь же были замечены 2 аэростатные матки на ходу и около 20 рыболовных пароходов в качестве охранения. 14 августа UB-8 подошла на дистанцию 500 м (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 шла без груза (винт ее торчал из воды), торпеда, вероятно, прошла у нее под килем, несмотря на то что была установлена на глубину 2,5 мин. Для обмена сведениями и спокойной зарядки UB-8 зашла на наблюдательный пункт Херзингштанд<sup>1</sup>. 16 августа командир лодки заметил 2 английских крейсера типа «Джуно» («Junon»), шедших с понтонами вдоль бортов. Перед бухтой Сувла стояла аэростатная матка с поднимающимся аэростатом. В 7 ч 57 мин с дистанции в 500 м (3 каб.) по ней был сде-

<sup>1</sup> Так был назван немцами пост службы наблюдения и связи в Саросской бухте, организованный командиром U-S1 Херзингом, где лодки, направлявшиеся в Дарданеллы, получали информацию для дальнейшего следования. — *Прим. ред.*

лан 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 по-прежнему наблюдались с позиций; по-видимому, и на этот раз подводная лодка не достигла решительного результата. Торпеда была выпущена с ножами против сетевых заграждений, и командир относил слабость взрыва за счет последних, считая, что ножи 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 ч она прибыла в Чанак.

UB-14, починив гироскопический компас, вышла 18 августа в море, направляясь в Дарданеллы. 22 августа в 9 ч 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, вероятно, повредил бы винт, так как сеть сзади прилегла 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 буйках, которые располагались, насколько можно было видеть глазом, наискось сверху и, надо полагать, указывали на поверхности воды местонахождение подводной лодки, что можно было заключить и по дальнейшим взрывам, становившимся все громче и громче. Я попытался вывести лодку из ячейки, засто-

порив машину и дав затем задний ход. Однако тотчас же винт оказался нечистым. 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, пришлось 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 мин подводная лодка снова вышла в море. 2 сентября в 9 ч 46 мин, находясь южнее острова Страти, она выпустила торпеду по двухтрубному четырехмачтовому пароходу, вооруженному кормовым орудием и перевозившему сухопутные войска [дистанция выстрела 1500 м (7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> каб.), угол встречи торпеды с целью — 90°]. Результата атаки увидеть не удалось. Позднее командир заметил, что пароход спустил несколько шлюпок, пересадил на них часть войск, а сам имел значительный крен. Это был английский пароход «Саутленд» («Southland») (2081 рег. т бр.), по сведениям, затонувший затем в Мудросской бухте.

4 сентября UB-14 прошла входной фарватер и в 13 ч 20 мин встала на якорь в Чанаке. Здесь ей удалось принять участие в уничтожении английской подводной лодки E-7, которая попала в поставленное у Нагары сетевое заграждение и тщетно пыталась освободиться. Для уничтожения лодки оставалось только взорвать ее. В крепости не имелось подрывных патронов, но коман-

дир 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 (лейтенант Кирхнер); в специально оборудованной носовой части ее поместилось 30 т груза. Подводная лодка вышла из Пола 17 августа и не будучи обнаружена в пути 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, по-видимому, 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 ч U-21 вышла из Чанака, при этом в течение 11 часов она шла подводным ходом. По сообщениям UB-8, на пути от острова Страти к острову Лем-



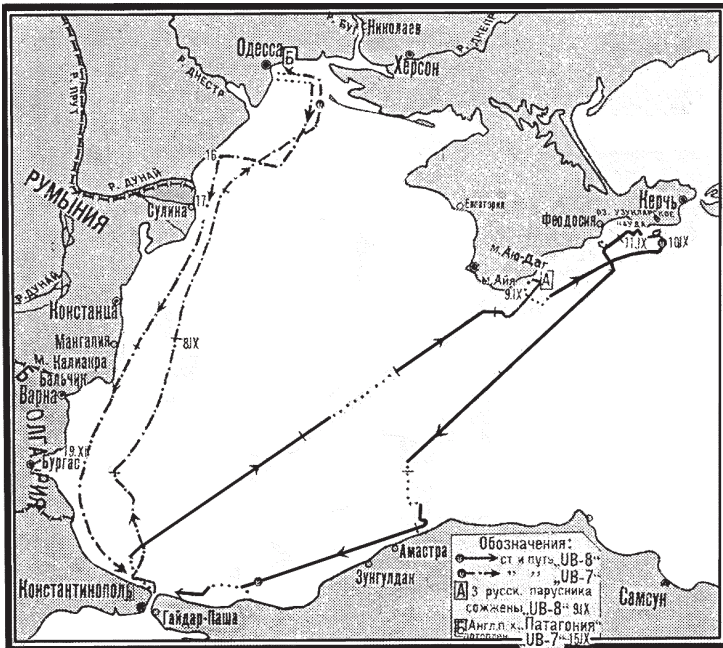
нос должны были встретиться объекты для атаки. Но командир, не заметив никакого судоходства, вошел 3 сентября в бухту Сувла; здесь за сетевым заграждением стояло несколько военных кораблей. Заграждение было настолько выдвинуто вперед, что о выстреле торпедой с большой дистанции не могло быть и речи. Из-за большого количества мелких дозорных кораблей, 4 эскадренных миноносцев и 15 рыболовных судов, незаметное приближение к заграждению было невозможно.

В Саросском заливе 4 сентября U-21 выпустила торпеду по минному заградителю, но тот вовремя отвернул. 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 Мудроской бухты показался большой четырехтрубный пароход, следовавший зигзагообразным курсом. В 19 ч 18 мин с дистанции около 1400 м (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 заградил вход в Дарданеллы минным и сетевым заграждениями, по-видимому, 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 Каттаро. Это намерение было одобрено Сушоном, тем более что U-21 необходимо было в ближайшее время

основательно отремонтировать в доке. Капитан-лейтенант Херзинг 16 сентября направился в обратный путь и 21 сентября прибыл в Каттаро.

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 37-мм орудие для обстрела мелких судов. 9 сентября в 5 ч было усмотрено 2 трехмачтовые шхуны. Первый из парусников был подожен после предварительного перевода его команды на подводную лодку; его понесло в море с пылающим грузом строительного леса. Второй парусник пытался уйти, воспользовавшись засвежившим ветром; поэтому с дистанции около 3000 м (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 25 м (82 фут.), она услышала сильный шум винтов. В течение утра лодка видела 10—12 эскадренных миноносцев, шедших из Севастополя, среди них 5 современной постройки, вооруженных 3 орудиями. Отдельными отрядами они



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 26 сентября 1915 г.

обыскали весь район. В 16 ч UB-8 смогла всплыть. Эскадренные миноносцы скрылись из виду.

10 сентября, не наблюдая движения судов, командир решил идти под берегом и обстрелять находящиеся на нем заводы. 11 сентября в 5 ч он обстрелял бараки у завода на Узунларском озере<sup>1</sup>. Были 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 ко-

<sup>1</sup> У мыса Чауда вблизи Феодосии, где помещалась торпедная пристрелочная станция морского ведомства. — Прим. ред.

торый она отвечала из пулемета. В полдень показалась трехмачтовая шхуна, не потопленная 2 дня тому назад из-за появления русских эскадренных миноносцев. Она была сожжена, экипажу было дано время собрать пожитки, и затем подводная лодка отбуксировала шлюпку возможно ближе к берегу. На берегу, по-видимому, находилась батарея, так как по UB-8 был неожиданно открыт сильный огонь, и она погрузилась<sup>1</sup>. 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.

6 сентября UB-7 (лейтенант Вернер) вышла в море с целью крейсера в районе между Сулинским гирлом и Одессой (черт. 9). В этом районе не было замечено движения судов; 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 Очаковом. 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 мин он потопил английский пароход «Патагония» («Patagonia») вместимостью 6011 рег. т бр., сопровождавшийся 2 небольшими судами. После гибели парохода его трубы, носовая часть и фок-мачта торчали из воды вследствие небольшой глубины. 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 помещениях было отчетливо ощутимо соприкосновение с корпусом мины и трение минрепа. 20 сентября UB-7 благополучно вошла в Босфор.

<sup>1</sup> Батарея у Двужорной бухты. — *Прим. ред.*

Донесения U-21 о постановке заграждения в Дарданельском проливе заставили Сушона отправить туда UC-13 (лейтенант 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 Каттаро. 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 груженный 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 мин было получено донесение из Зунгулдака о прохождении 3 эскадренных миноносцев курсом *И*. В 14 ч «Гебен» заметил три дыма, принадлежавшие 3 эскадренным миноносцам (черт. 10, а). Неприятель направился полным ходом на «Гебен» и отвернул только тогда, когда в 14 ч 13 мин с дистанции 15,5 км (85 каб.) «Гебен» открыл по нему огонь. По-видимому, 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 «Гебена», пристреляться было очень трудно, и, вероятно, попадания достигнуто не было<sup>1</sup>. До 15 ч 15 мин «Гебен» преследовал эскадренные миноносцы в направлении на *NO*. Последние давали открытые радиogramмы:

«„Гебен“ обстреливает и преследует нас».

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

## ГЛАВА XVIII

### **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 randеву 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 ч.

<sup>1</sup> Эскадренные миноносцы «Счастливый», «Гневный» и «Дерзкий» действительно считали, что дым принадлежит «Гамидие». При погоне миноносцы развили ход до 32 узлов. Снаряды «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. — *Прим. ред.*

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 этого 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 попросило у германского скорейшей доставки чрезвычайно необходимого военного снаряжения: 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.

Болгарский флот поступил в подчинение контр-адмирала Сушона. Командующий флотом решил при ближайшем конвоировании угольных транспортов предпринять и крейсирование «Гебена» вдоль румынского и болгарского побережий. 13 октября «Гебен» вышел в море и 15 октября в 8 ч 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. 10, з). В 13 ч «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 капитан-лейтенант 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 в появился у Зунгулдака и с 10 ч до 13 ч 50 мин держал последний под обстрелом крупной артиллерии. Выпущено было свыше 1200 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.

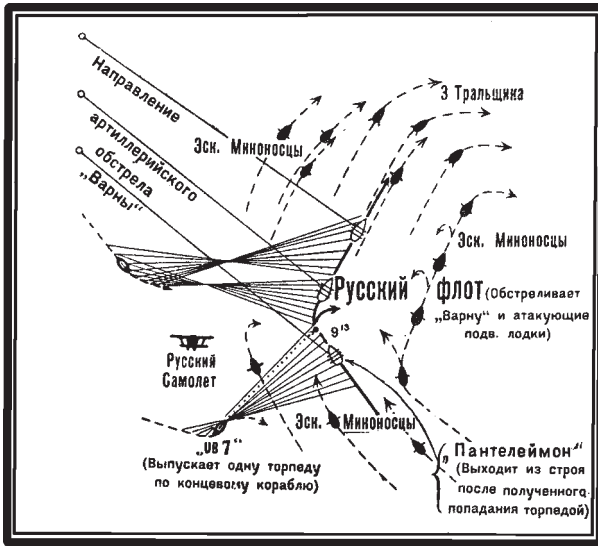
С целью причинения беспокойства неприятелю у западных берегов Черного моря 3 октября из Босфора вышла UB-14. Она зашла в Зунгулдак и оттуда проследовала к берегам Крыма, где 7 октября потопила русский пароход «Катя» (500 рег. т бр.) с грузом сахара. На следующий день показался большой пароход русского Добровольного флота. Он сделал выстрел из установленного на нем 37-мм орудия и только после этого застопорил машины. Это был пароход «Апшерон», шедший из Новороссийска в Севастополь с грузом в 1000 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 найдено 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 с дистанции 900 м (5 каб.) торпеду, 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<sup>1</sup>. С 9—10 ч русские линейные корабли обстреливали 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 дредноут «Императрица Мария», державшийся мористее, по-видимому, в качестве обеспечения.

---

<sup>1</sup>Атака была безрезультатна, и «Пантелеймон» оставался в строю в течение всей войны. — *Прим. ред.*



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. Крейсерование 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», выходя из Дарданелл, приткнулась к отмели в непосредственной близости к сетевому заграждению у Акбаша. Ее перископ был уже перед тем замечен зенитными батареями и обстрелян. Для того чтобы освободиться, лодка всплыла, но, находясь в надводном положении, она окончательно села на мель. С берега ее дер-

жали 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:

«Задание: атака неприятельских подводных лодок в Мраморном море.

Сведения о неприятеле: 1) неприятельская подводная лодка 3—4 ноября у Мудании; 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 ч и 16—17 ч в долготе  $28^{\circ}19'$  к *Ost* от Гринв. и широте  $40^{\circ}45' N$ .

Выполнение: UB-14 4 ноября в 24 ч выходит в море, из Босфора ее выводит канонерская лодка. Доставку подводной лодки «Тюркуаз» из Палатии в Константинополь надо ожидать 5 ноября.

Возвращение: 7 ноября быть в 24 ч в расстоянии 2 миль к *Ost* от острова Проти, где будет ожидать канонерская лодка для проводки в Босфор. На сигнал патроном «В» будет ответчено белой ракетой.

Подпись Сушон».

5 ноября 1915 г. в 12 ч 10 мин UB-14 вышла в море. Командир направился прямо к указанному пункту randevу, намереваясь в течение дня в подводном состоянии дожидаться неприятельских подводных лодок. В 6 ч, 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 ч. На *S* приблизительно в 5 милях видна рубка подводной лодки. Предположив, что подводная лодка идет к месту randevу, я лег на курс  $90^\circ$ . Вскоре я смог определить, что лодка не двигается, а, вероятно, держится с застопоренными машинами.

16 ч 28 мин. Курс  $185^\circ$ . Маневрирую таким образом, чтобы произвести атаку с *W* при заходе солнца. Зеркально гладкая поверхность моря заставила очень осторожно пользоваться перископом. При подъеме перископа для ориентировки каждый раз уменьшал ход. Атака затруднялась повреждением увеличительного аппарата перископа. Когда я подошел на дистанцию 2000 м (11 каб.), неприятельская подводная лодка, постепенно развернувшись, подставила мне борт. Я направился на подводную лодку курсом  $160^\circ$ . На дистанции 1200 м (6,5 каб.) я еще раз осмотрелся. Перед подъемом перископа я приказал приготовить торпеду. После подъема 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 из воды. След торпеды был замечен неприятелем слишком поздно. Очевидно, все наблюдали за появлением рубки, предполагая, что всплывает своя подводная лодка.

17 ч 16 мин. На лодке ощущается удар. Неприятельская подводная лодка совершенно скрыта столбом дыма и воды; когда последний обрушился, подводная лодка исчезла.

17 ч 20 мин. Всплыл, чтобы подобрать спасшихся. Спасены командир, 2 офицера и 6 человек команды. Облом-

ков 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 неловкого выполнения этого 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 причиной безрезультатного крейсёрства UB-14. Действительно, 11 ноября вечером командир «Бреслау» встретил пленных английских офицеров с подводной лодки E-20 в одной из наиболее посещаемых гостиц 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 наличия 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 эскадренного миноносца «Самсун» отдал приказание о скрытии всех огней как на эскадренном миноносце, так и на



буксире. Внезапно буксир исчез из виду, и 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 полный задний ход, 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 «Тюркуазе», 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 неизвестные, 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 Онбасчи» («Mustedschib Onbaschi»)¹. Ввиду того что по своей конструкции подводная лодка была со-

¹ В честь унтер-офицера Мюстедшиба, сбившего ее перископ.



вершенно 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.

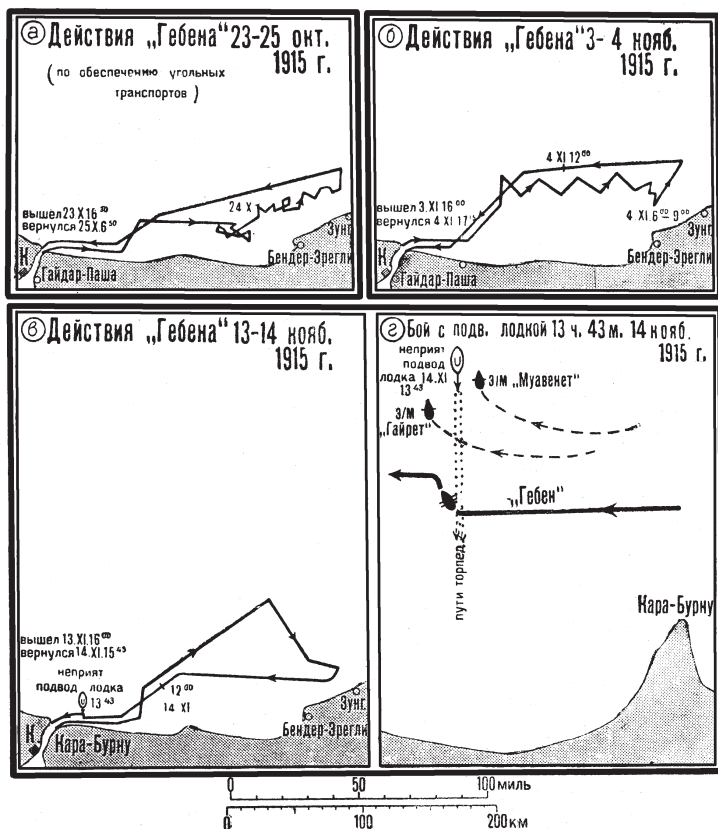
23—25 октября и 3—4 ноября «Гебен» совместно с эскадренными миноносцами выходил в море для конвоирования транспортов (черт. 13, *а* и *б*). 13 ноября он снова вышел с 2 эскадренными миноносцами для этой же цели. При возвращении в Босфор 14 ноября в 14 ч 40 мин была получена радиограмма из Кавака, сообщавшая о присутствии подводной лодки в 8—10 милях от берега; в 15 ч было получено подтверждение этого известия (черт. 13, *в*).

Слева от «Гебена» в качестве противолодочного охранения находился «Муавенет», справа — «Гайрет». В 13 ч 40 мин «Муавенет», перешедший, по приказанию «Гебена», направо 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. 13, *г*)<sup>1</sup>.

«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 быstroходных германских пароходов. Продолжительные 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.

---

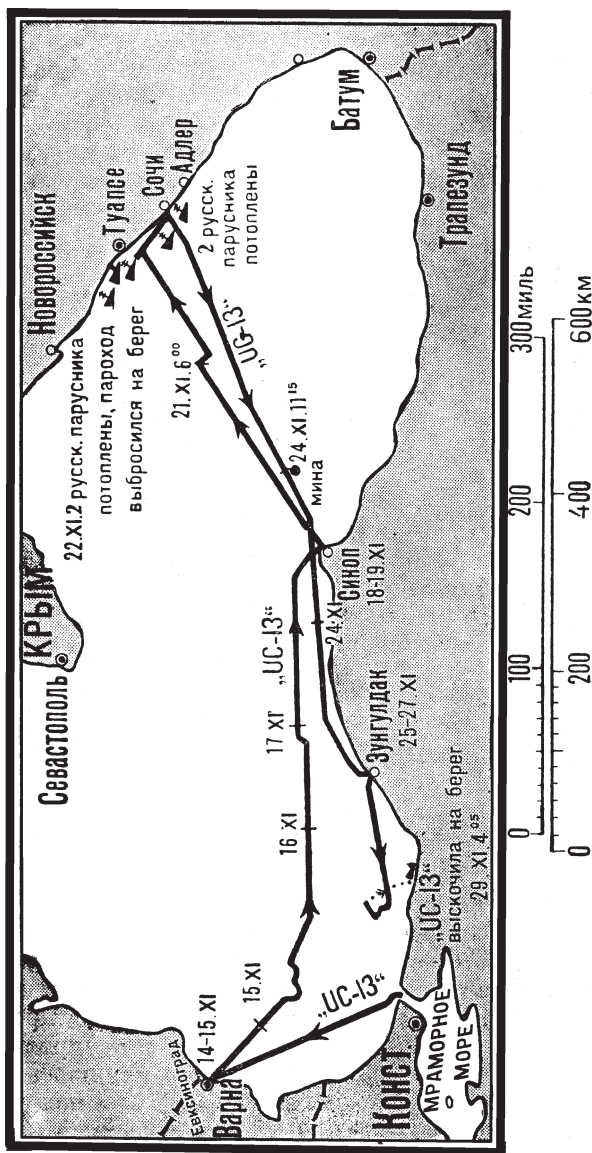
<sup>1</sup>Атака была произведена подводной лодкой «Морж» с дистанции 10—11 каб. — *Прим. ред.*



Черт. 13. Действия «Гебена»:

- а) с 23 по 25 октября 1915 г.;
- б) 3 и 4 ноября 1915 г.;
- в) 13 и 14 ноября 1915 г.;
- г) бой «Гебена» с подводной лодкой 14 ноября 1915 г.

12 ноября для борьбы с неприятельской морской торговлей в северо-восточной части Черного моря была выслана УС-13 (черт. 14). Она не имела торпедного вооружения и для выполнения возложенной на нее задачи была вооружена одним английским 57-мм орудием. После



Черт. 14. Поход UC-13 в северо-восточную часть Черного моря с 12 по 29 ноября 1915 г.

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 УС-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 снова вышла в море 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 пароход; это был нефтеналивной пароход № 57 (1200 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, УС-13 открыла огонь; тогда пароход, идя большим ходом, выскочил на пляж и был покинут своей командой. 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 мин УС-13 зашла в гавань Сочи. Здесь находилось несколько парусников; несмотря на энергичный обстрел с берега из винтовок, пулеметов и мелких орудий, подводная лодка уничтожила подрывными патронами 2 парусных судна. Затем УС-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 УС-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 идти в подводном положении. Но

долгое нахождение под водой становилось невозможным: воздух был настолько испорчен, что, несмотря на регенерацию, дыхание было крайне затруднено. Команда начала слабить, 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 мин 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 перекачивала через рубку, и вода ручьями стекала внутрь, так что помпы работали непрерывно. В 4 ч 05 мин UC-13 неожиданно ударила носом о грунт, повернулась лагом к волне и накренилась на 70° на правый борт. Возникло опасение, что лодка перевернется и что выльется 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 мин, наконец, рассвело, выяснилось, что лодка находится в 50 м от берега в сильном прибое. Через нее перекачивались тяжелые валы. Несмотря на жестокий норд-ост, 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<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> 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 и 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. — *Прим. ред.*

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 (тральщики) под командою германского офицера резерва. Согласно приказу, канонерским лодкам надлежало следовать к месту аварии ночью и возвратиться в течение следующей ночи. Однако «Таш-Койпру» («Tasch-Keupru») 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, недоступной орудиям канонерских лодок. Экипаж спасся на острове Кефкен, где продолжал подвергаться обстрелу. Трое было убито, двое тяжело ранено. Эскадренные миноносцы удалились вдоль берега на *Ost*, 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 240-мм гаубиц и с боевым запасом на 1500 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 «Эртогрул» («Ertogrul»), очень ценной вследствие ее большой скорости хода; прежний

германский стационар в Константинополе «Лорелей» был использован для этой же цели.

Опасность от подводных лодок, несмотря на значительное усовершенствование сетевых заграждений, далеко не была устранена. 3 декабря эскадренный миноносец «Ярхисар» 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 и передала спасенных. 5 декабря артиллерийским огнем с подводной лодки был потоплен германский пароход «Боспорус» («Bosporus») (вместимостью 5000 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 крейсирования 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 мин, 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 крейсирования с 26 по 30 декабря.

В этот период величайшего напряжения всех сил из Зунгулдака пришло известие, что вследствие задержки оплаты рабочим добыча угля все более падает. Сушон снова нажимал на ставку главного командования с целью добиться устранения недопустимых злоупотреблений. Нехватка угля была так велика, что в Мраморном море приходилось ограничивать даже крайне необходимые походы эскадрен-

ных 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 эксплуатировавшиеся 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 2000 т угля, который из-за плохого состояния дорог остался невывезенным и подвергся 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. Вместе с другими находившимися на Галлиполи моряками, обслуживавшими посты для стрельбы непрямой наводкой и наблюдательный пост Херзингшанд, пулеметный отряд развернулся в десантный отряд морских сил под командою корветтен-капитана Родэ.

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 продовольствия и доставка его отдельным группам были силь-



но затруднены бездорожьем и недостатком перевозочных средств. Так же обстояло дело с подвозом огнеприпасов и обслуживанием раненых и многочисленных больных. С приближением конца жаркого времени пришлось приступить к постройке зимних барачков. Последние были приготовлены к наступлению плохой погоды с расчетом на сильные штормы и ливни, но в этот момент последовало очищение северной позиции. По 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, сопровождалась эскадренным миноносцем или канонерской лодкой. Грузы понемногу скоплялись, так как тем временем в Константинополь прибыли германские матросы и батареи. Яхта султана Эртогрул, приспособленная для перевозки боевого запаса, предприняла 31 декабря первый рейс в Дарданеллы с грузом бензина в 120 т. После выгрузки груза она должна была 1 января отправиться в обратный путь. В ясную ночь яхта выскочила на берег при входе в Босфор, близ порта Гайдар-Паша. Несмотря на то, что авария произошла с большого хода (14 узлов) и что яхта села на скалистый грунт очень прочно (при крене в  $7^\circ$  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. адмирал Узедом попросил доставить ему одно 150-мм орудие, ввиду того что ранее предоставленное

150-мм орудие «Гебена», установленное на батарее «Явуз», выбыло из строя из-за разрыва снаряда в канале. Ввиду большого значения этой батареи, успешно обстреливавшей гавань у Сед-эль-Бара, «Гебен» получил приказание спешно передать еще одно из своих 150-мм орудий. 5 января орудие было отправлено в Дарданеллы. Линейный корабль «Торгут» также получил приказ приготовить к отправке 2 последних своих 105-мм орудия для усиления внешней батареи анатолийского побережья. Орудия предполагалось поставить на колесные лафеты. После очищения Ари-Бурну не было больше нужды в стрельбе непрямой наводкой 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 оконечность Сед-эль-Бара. Погрузка запасов и посадка войск противника затруднились оживленным огнем турецких батарей. Анатолийские батареи расстреляли за эти дни неприкосновенную часть боевого запаса.

С окончательным очищением Галлиполи неприятель отказался от операции, которая, помимо материальных убытков, принесла ему огромные потери в личном составе. Но самым 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 непрямой наводкой, не оттеснение неприятельских кораблей германскими подводными лодками, не успешная борьба с подводными лодками противника, не обеспечение бесчисленных транспортов с войсками, провиантом и огнеприпасами в Мраморном море.

---

---

# 5 РАЗДЕЛ

## ПЕРИОД ДО ВСТУПЛЕНИЯ РУМЫНИИ В ВОЙНУ

---

---

### ГЛАВА XIX

#### **Действия 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 со-

общения с центральными державами и организации подвоза необходимого военного имущества. 17 января через Балканы прибыл первый поезд прямого сообщения Берлин—Константинополь. Путь через Балканы был однокольным; германское военное ведомство намеревалось превратить эту важную линию в двухколейную. Потребность в военном имуществе всех видов у Болгарии и Турции была очень велика, и одна железнодорожная колея не могла ее удовлетворить. Но, как и прежде, острее всего стоял угольный вопрос.

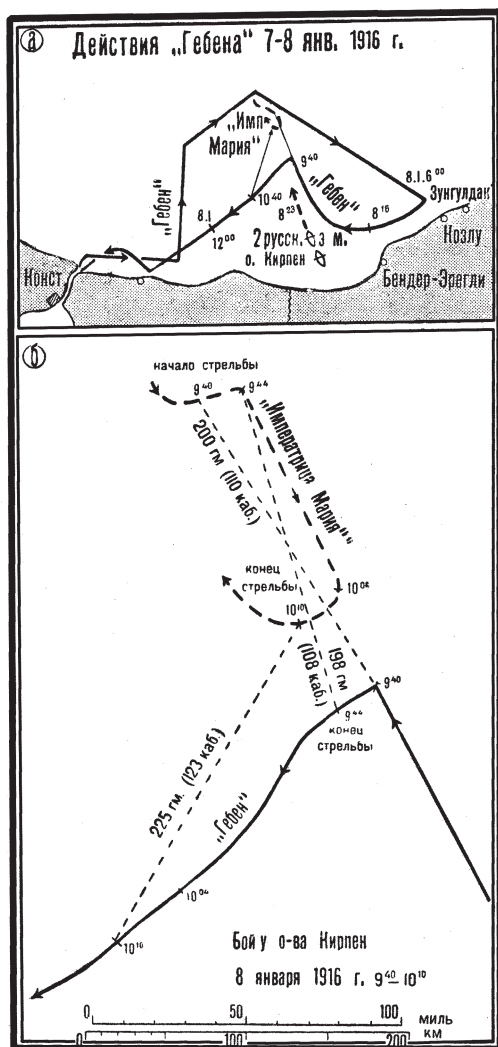
Из угольного района каждый день приходили известия о появлении неприятельских эскадренных миноносцев; они атакывали и уничтожали буксиры и парусники. Но деятельность неприятеля не ограничивалась угольным районом, она распространялась и на восточную часть Черного моря; так, 3 января эскадренный миноносец 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 порожнего транспорта в Зунгулдак, ввиду того что там ежедневно крейсировали неприятельские эскадренные миноносцы. 7 января угольный транспорт «Кармен» («Carmen»), имея на борту 1 унтер-офицера и 3 матросов с «Бреслау», вышел из Босфора под конвоем эскадренных миноносцев, которые сопровождали его до 18 ч. Далее ночью он должен был следовать самостоятельно. «Гебен» вышел из Босфора 7 января в 17 ч 40 мин и на утро в 8 ч уже находился перед Зунгулдаком (черт. 15, а). 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 мин 2 неприятельских эскадренных миноносца, за которыми он последовал самым полным ходом. Противник отходил на *NW*. В 9 ч 15 мин на *NNW* показался густой дым. Это шел ли-

нейный корабль «Императрица Мария» в сопровождении одного эскадренного миноносца<sup>1</sup>.

В 9 ч 40 мин 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 мин повернул вслед за «Гебеном»; в 10 ч 10 мин он прекратил стрельбу и скрылся в направлении на *NNW* (черт. 15, б). Бой начался с дистанции около 20 км (110 каб.). Залпы русского линейного корабля ложились кучно, в непосредственной близости от «Гебена», и многочисленные осколки попадали на палубу; ими был пробит флаг на гафеле. Последние всплески ложились в расстоянии 1500—2000 м (8—11 каб.) от «Гебена». Неприятель сделал около 150 выстрелов, причем наибольшая дистанция стрельбы достигала 23 км (125 каб.). «Гебен» произвел пять выстрелов и уже в 9 ч 44 мин прекратил огонь из-за слишком большой дистанции. Сознвая артиллерийское превосходство противника, «Гебен» стремился уйти из сферы его огня. Но русский линейный корабль развил столь значительную скорость, 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 ч «Гебен» вошел в Босфор, имея в качестве противолодочного охранения эскадренные миноносцы «Муавенет»,

---

<sup>1</sup> Это были очередные блокадные миноносцы, которые, потопив 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 развивала временами ход до 21 узла. — *Прим. ред.*



Черт. 15: а) действия «Гебена» 7 и 8 января 1916 г.;  
 б) бой у острова Кирпен. (Русский корабль был в действительности линкором «Императрица Екатерина». — Прим. пер.)

«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 Энвера-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 Энвером-пашой, были установлены крайние нормы расхода угля для различных потребностей, но 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. Еще до Нового года он вошел в сношения с командантом Дарданелл по вопросу об обеспечении возможности безопасного входа подводных лодок. Надежда на получение 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 огнеприпасов.

Ввиду длительной блокады Зунгулдака русскими эскадренными миноносцами UB-8 получила приказание направиться на позицию перед Зунгулдаком. Она должна была держаться в 10 милях на *NW* от ожидавшихся транспортов при их подходе и попытаться атаковать неприятеля.

тельские 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 невозможно. 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 груженный вошел в Босфор; перед самым входом в Босфор неприятельская подводная лодка выпустила в него торпе-



ду, 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 мин 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 мин 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 мин авиатранспорты отошли, оставив 2 самолета, которые были взяты эскадренными миноносцами на буксир<sup>1</sup>. Еще несколько раз представлялась благоприятная возможность 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 главного командования с вполне обоснованной тревогой относилась к обстановке на вос-

<sup>1</sup> 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 на 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 объекты обстрела. — *Прим. ред.*

точном 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<sup>1</sup>. Большая подводная лодка могла бы и здесь сыграть решающую роль. Было решено для возможно скорейшей поддержки турецкого фронта доставить самое необходимое морским путем. «Гебен» принял на борт 29 офицеров, 400 солдат, горную батарею, 8 пулеметных команд, звено авиации, 1000 винтовок, 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 мин. Из Трапезонда сообщали, что русские эскадренные мино-

<sup>1</sup> Необходимость занятия Трапезонда в основном диктовалась тем, что после занятия Эрзерума русская кавказская армия, дойдя до Байбурта и Битлиса, была принуждена остановиться ввиду не возможности 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. — *Прим. ред.*

носцы каждую ночь осматривают побережье от Батума до Иероса. Тотчас же по прибытии «Гебена» войска и груз были выгружены, и в 8 ч «Гебен» уже вышел в обратный путь. 7 февраля в 20 ч 20 мин он прибыл в Босфор.

6 февраля Зунгулдак был обстрелян русскими, причем стрельба корректировалась с самолетов; одновременно самолеты бросали бомбы. Одной из бомб был потоплен грузившийся под защитой мола угольный транспорт Ирмингард<sup>1</sup>. 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 пяти. Это заставило Энвера-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 инспекция тыла 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

---

<sup>1</sup> 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. — *Прим. ред.*

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 инспекторскую поездку в Ирак и Сирию. Вскоре после его отъезда, 18 февраля, пришло известие о сдаче Эрзерума из-за отсутствия продовольствия и боевых припасов<sup>1</sup>. 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 одну пулеметную команду.

В связи с неблагоприятными известиями о неустойчивости турецкого левого фланга, упировавшегося 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 150-мм/45 орудию, чем значительно повышалась его боеспособность. После основательного прохождения учебно-боевой подготовки, включая артиллерийские и торпедные стрельбы, командир «Бреслау» (капитан 3 ранга Кнорр) донес, что крейсер находится в полной боевой готовности. Крейсер получил приказание принять пулеметную команду 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

---

<sup>1</sup> Эрзерум был взят после пятидневного штурма передовых позиций у Деве-Бойну. В крепости было захвачено громадное количество боеприпасов и продовольствия. Автор, по-видимому, цитирует официальное турецкое сообщение. — *Прим. ред.*

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 мин. 28 февраля в 10 ч 25 мин он получил радиограмму, гласившую, что 2 эскадренных миноносца 28 февраля обстреляли Керасунду и ушли на запад. Командир, опасаясь возможности боевого столкновения с ними, решил зайти в Синоп и сдать там находившееся на палубе жидкое топливо. В 5 ч 10 мин новая радиограмма известила, что эскадренные миноносцы в 10 ч находились возле Уние, в 12 ч — у Терме, держа курс на «Самсун»; в 17 ч 15 мин радиограмма 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 мин «Бреслау» снялся с якоря. Встреча с эскадренными миноносцами должна была произойти в неблагоприятных условиях при наступавшей темноте. Тип русских эскадренных миноносцев представлял считаться с опасностью попасть в сферу торпедных залпов раньше, чем начнут работать прожекторы, 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 мин стало быстро темнеть, видимость еще достигала 3 миль, но быстро ухудшалась.

В 18 ч 20 мин на правом крамболе крейсера показались эскадренные миноносцы, шедшие полным ходом. Неприятель быстро приближался, ввиду чего командир в 18 ч 43 мин увеличил ход до 20 узлов; дистанция равнялась 7—8 км (38—44 каб.). Головной эскадренный миноносец быстро достиг благоприятного пеленга для выпуска торпед (дистанция около 7000 м, 38 каб.); стремясь

уклониться от ожидавшегося торпедного залпа, а также с целью оторваться от противника, командир в 19 ч 19 мин 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 мин «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 мин он снялся с якоря и в 10 ч 30 мин повернул на *N*, не желая быть замеченным из Батума и вызвать переполох на всем побережье. 29 февраля ничего не было замечено. 1 марта в 5 ч командир изменил курс с *N* на *W*. Никаких сведений о появлении неприятельского флота возле угольного побережья не имелось, поэтому «Бреслау» решил идти в Синод для приемки продовольствия, о чем донес морскому командованию. В 11 ч 50 мин он получил радиограмму, сообщавшую, что вследствие штормовой погоды погрузка на синопском рейде невозможна; тогда командир решил непосредственно возвращаться в Босфор. 2 марта в 6 ч 30 мин были замечены оживленные радиопереговоры, а в 7 ч 20 мин показались дымы 2 эскадренных миноносцев. Командир решил отрезать их и атаковать. В 7 ч 40 мин оба миноносца сделали прожекторами опознавательные, 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 150-мм орудия, но снаряды легли недолетами. Дальнейшее преследование было бесцельным, а неприятель увлекал «Бреслау» в *N*-м направлении, поэтому командир прекратил погоню и взял курс на Босфор. К вечеру видимость испортилась, так что вход представил некоторые затруднения. В 17 ч «Бреслау» был встречен противолодочным охранением из 3 эскадренных миноносцев; кроме того, разведку произвел самолет. В 19 ч 50 мин «Бреслау» стал на якорь в Стении.

Несмотря на энергичную боевую работу 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. УВ-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 мин. В это время Сушон получил телеграмму от Энвера-паши, который, как было сказано выше, находился в инспекторской поездке. Телеграмма сообщала, что левый турецкий фланг лазистанской дивизии обстреливается 6 неприятельскими кораблями, в том числе линейным кораблем «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 УВ-14, которая, по телеграмме Сушона о серьезности положения, тотчас вышла 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 командования флота, она пошла обратно в Зунгулдак. Лодка не встретила неприятельских морских сил. Пополнив запас солярового масла в Синопе 15 марта, УВ-14 вышла 17 марта в Зунгул-

дак 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; торпеда, выпущенная неприятельской подводной лодкой, 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 ввиду противодействия со стороны русских кораблей, среди которых находился линейный корабль «Императрица Мария». Турецкие корабли, может быть, и смогли бы отгеснить 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 невыносимо. Политическое положение в Румынии приближало возможность конфликта и начала русских операций на румыно-болгарском побережье. 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-20 шторма и перерыва подвоза в порт Гайдар-Паша. Гибель обоих кораблей создала бы крайне трудное положение; кроме того, это оставило бы доставку хлеба из Румынии.

Преувеличенное представление о боевой мощи «Гебена» и незнание сухопутного командования основ ведения войны на море были снова причиной ложного представления об использовании флота. Однако командующий флотом не давал сбить себя с однажды принятого им направления, даже рискуя вызвать нарекания. То обстоятельство, что UB-14 не нашла объектов 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 мин 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 mine и затонул; 5 офицеров и 10 матросов были взяты в плен<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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 mine. Для спасения экипажа «Живой» спустил шлюпку, но затем, приняв какой-то предмет за перископ подводной лодки, бросил шлюпку и ушел к прикрытию, донес о гибели «Лейтенанта Пущина» и наличии подводной лодки. Ввиду появления в воздухе неприятельских гидросамолетов и доклада о подводной лодке, которой была приписана гибель «Лейтенанта Пущина», операция была отменена. — *Прим. ред.*

Получив отказ от Сушона, Энвер-паша не успокоился. 10 марта он снова телеграфировал из Кони, что необходима немедленная поддержка лазистанской дивизии; если «Генбен» или «Бреслау» не могут погрузить целый батальон, то надо произвести переброску в два приема. Заместитель начальника штаба верховного командования не ожидал ничего хорошего от этой посылки: в Трапезонде почти не оставалось турецких войск, а русская армия стояла почти под самым городом<sup>1</sup>. Командующий флотом пришел к убеждению, что требование Энвера имеет основанием внутривосточную 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, по сообщениям германского военного атташе, положение было таково: состав дивизии, насчитывавшей 7000 штыков, сократился до 700; в Трапезонде имелся только один запасный батальон; 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 Эрзинджан—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.

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 Херзингшанд 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 человек пехоты, кроме того, 12 бочек солярового и смазочного масла для подводных лодок. Обмундиро-

---

<sup>1</sup> Фронт в этот момент находился у Ризе в 60 км от Трапезонда. Занятие последнего произошло 18 апреля. — *Прим. ред.*

вание солдат было плохое, некоторые даже не имели сапог. Возникало сомнение, будут ли эти войска иметь военное значение.

В 17 ч 30 мин «Бреслау» вышел в Черное море и, не встретив неприятеля, 13 марта в 5 ч 40 мин встал на якорь у Тиреболи (черт. 16, *a*). 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. Приняв 30 т муки, 1 т маиса и 30 т угля, «Бреслау» снялся с якоря в 14 ч 40 мин. В 17 ч 40 мин он получил радиограмму, 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 ч «Бреслау» вошел в Босфор.

После долгого ожидания были, наконец, получены мины для подводного заградителя UC-15. 6 марта UC-15 вышел в море и затем отправился в Варну. Для определения направления входных фарватеров у Севастополя и разведки перед постановкой мин подводным заградителем 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 сведениями, UC-15 вышел из Варны, но из-за аварии во время сильного шторма 13 марта вернулся обратно для ремонта. 21 марта UC-15 вышел снова для постановки мин и 24 марта поставил непосредственно на подходах к Севастополю заграждение из 11 мин. 26 марта он вернулся в Евксиноград. Он намеревался тотчас же снова выйти в море, но этому помешал густой туман. 31 марта UC-15 поставил новое заграждение в 11 мин, также перед входом в Севастополь. После выполнения задачи подводный заградитель вернулся в Константинополь (черт. 24).

## ГЛАВА XX

**ОПЕРАЦИИ ГЕРМАНСКИХ  
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА ЧЕРНОМ  
МОРЕ**

U-33 в восточной части Черного моря. Пароход «Португаль» 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 (капитан-лейтенант Гансер) вышла 2 марта из Каттаро, направляясь в Константинополь. 7 марта она зашла в базу Макри на малоазиатском берегу и затем, не встретив объектов 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. 16, б). Оперативный приказ для нее гласил:

1) атаковать русские морские силы, оперирующие из Батума против турецкой армии, расположенной за рекой Калопотамос (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 пароход, шедший вплотную к берегу курсом *W* (черт. 16, б). 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 1000 м (6 каб.) в 4 ч 10 мин в пароход, 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 затем с дистанции в 500 м (3 каб.) из кормового аппарата, попала в пароход. Последний переломился по середине и вскоре затонул.

Исключительно громкий взрыв заставлял предполагать, что на погибшем пароходе имелось большое количество взрывчатых веществ. Непосредственно после выстрела один из находившихся при пароходе эскадренных миноносцев полным ходом направился к подводной лодке и сбросил 2 противолодочные бомбы, которые взорвались возле нее. Пароход оказался пароходом «Португаль» (вместимостью 5358 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 судно у побережья Черного моря, сообщает: судно было замечено в ночь с 29 на 30 марта, когда оно шло 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 нагруженный пароход, имевший на буксире нагруженные 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 пароход за неприятельский транспорт, намеревавшийся высаживать войска и выгружать материа-

лы. Подводная лодка пошла в атаку. При приближении было видно, что пароход 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 судна. Все это укрепило командира в его мнении. Первая торпеда не попала в цель; вторая торпеда достигла попадания в пароход под капитанским мостиком. За взрывом торпеды немедленно последовал сильный раскатыстый взрыв внутри парохода; пароход переломился пополам и затонул. Этот взрыв, несомненно, был вызван нахождением внутри парохода большого груза взрывчатых веществ. Тотчас же после выстрела подводную лодку атаковал эскадренный миноносец.

Отсюда следует, что пароход не имел всех установленных отличительных знаков; 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 статье 8 приложения 5 к заключительному постановлению II международной Гаагской конференции, этим самым потопленный пароход терял право на защиту Красного Креста, если даже действительно он являлся госпитальным судном. Заявление русского правительства, гласившее, что пароход получил два торпедных попадания, не соответствует истине; заявление, что на борту имелось множество раненых, идет вразрез с тем обстоятельством, что пароход только ночью подошел к неприятельскому пункту высадки и накануне тоже не подходил к нему. Турецкое правительство сожалеет, если в данном случае погибли лица, состоявшие 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 судне, которое в то же вре-

мя использовалось для участия в нанесении ущерба Турции»<sup>1</sup>.

После потопления парохода 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 1500 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 имущества (главным образом, винтовок) 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 главное командование сообщило, что части 3-й турецкой

---

<sup>1</sup> «Португаль» имел все опознавательные знаки, положенные для госпитальных судов. Слышанный на подводной лодке взрыв объясняется 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 начальником Батумского отряда капитаном 1 ранга М. Римским-Корсаковым «Португалью» 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. — *Прим. ред.*





армии в ближайшие дни перейдут в наступление 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 должен был, если позволит обстановка, обстрелять тыловые позиции и пути сообщения (черт. 16, б).

1 апреля «Бреслау» принял 2 офицеров, 105 солдат, 794 ящика патронов, 5000 винтовок, 4 пулемета и 56 седел. В 17 ч 45 мин он вышел в море (черт. 16, б). Командир предполагал выйти раньше, но в 9 ч 45 мин у мыса Галата-Бурну, близ входа в Босфор, неприятельская подводная лодка потопила торпедою пароход «Дубровник» («Dubrownik»), шедший с грузом угля<sup>1</sup>; пароход затонул на мелководье. Опасаясь присутствия неприятеля, командир отложил выход в море. 3 апреля в 5 ч 30 мин «Бреслау» прибыл в Трапезонд, не встретив неприятеля по пути. Высадка и выгрузка привезенных войск и материалов заняла 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 мин до 9 ч обстрелял следующие русские позиции: 1) с дистанции 4800 м (26 каб.) — лагерь из 200 палаток, расположенный на берегу; 2) с дистанции 5800 м (32 каб.) — лагерь из палаток (с лошадьми), расположенный на половине высоты горы; 3) с дистанции 6000 м (33 каб.) — два больших сарая, служивших в качестве складов; 4) вооруженный нефтеналивной пароход (700—800 т). Несколько по-

<sup>1</sup> Подводная лодка «Тюлень». — *Прим. ред.*

паданий в ватерлинию парохода зажгли нефть; позднее взорвался груз боевого запаса. С 9 ч 20 мин до 9 ч 47 мин «Бреслау» обстреливал загон с лошадьми и русские окопы на половине горы с дистанции 5,9 км (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 мин потопил русский парусник (108 т) с грузом сена и соли. Командир имел намерение крейсировать западнее Новороссийска<sup>1</sup>, но из-за сноса корабля на *N* вследствие сильного течения должен был отвернуть на *W*, чтобы не быть замеченным с высокорасположенных наблюдательных пунктов. На рассвете 4 апреля, в 4 ч 49 мин, он заметил на левой скуле (2 румба влево от курса) 2 больших корабля, шедших в кильватерной колонне контркурсом в расстоянии около 12 км (66 каб.). По-видимому, это были крейсер «Кагул» и линейный корабль «Императрица Мария»<sup>2</sup>, 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 кораб-

<sup>1</sup> Появление «Бреслау» у Новороссийска, где в это время было сосредоточено 26 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 были секретом для германского командования, и «Бреслау» было дано задание произвести нападение на транспорты. Однако последние были проведены в Новороссийск под охраной флота за 5 дней до прихода «Бреслау». — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> В действительности — линейный корабль «Императрица Екатерина». — *Прим. пер.*

ля 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. Поэтому 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 мин на дистанции около 10 км (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 мин линейный корабль сделал прожектором опознавательные, на которые «Бреслау» отвечал такими же сочетаниями. Дистанция увеличилась до 19 км (104 каб.), и скорость «Бреслау» все возрастала. Считая, что опасность миновала, командир «Бреслау» на новые опознавательные с линейного корабля приказал ответить прожектором по международному своду «Счастливого пути». Линейный корабль немедленно (было 5 ч) открыл огонь, причем стрельба продолжалась до 5 ч 15 мин и была прекращена на дистанции около 26 км (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 это-

го залпа «Бреслау» пошел зигзагообразным курсом и избежал дальнейших попаданий. Поддерживая полный ход, «Бреслау» в 10 ч потерял неприятеля из виду. Из-за большого расхода угля и аварий турбовентиляторов командир решил вернуться еще вечером 4 апреля и продолжал идти 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. 16, б). В 7 ч 30 мин она увидела два транспорта, шедшие с востока под охраной нескольких эскадренных миноносцев. Командир приготовился к атаке; но перед самым выстрелом эскадренный миноносец прошел полным ходом над подводной лодкой и погнул ей кормовой перископ. U-33 тотчас же погрузилась на 40 м (131 фут); поблизости были слышны взрывы. Только в 11 ч лодка смогла снова всплыть. Перископ оказался согнутым под углом в 45° в сторону кормы, верхняя часть — сбитой с винтовой нарезки и потерявшей водонепроницаемость<sup>1</sup>. Пришлось прервать операцию. U-33 7 апреля в 9 ч 45 мин вернулась в Босфор.

Прибытие мин в Константинополь позволяло закрыть не только подход к военно-морской базе — Севастополю, но и ставить их в Одесской бухте. Неточные сведения о движении судов в Одесской бухте обуславливали 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 Николаевом. 1 апреля UB-14

---

<sup>1</sup> Атаку произвел бывший здесь миноносец «Строгий», который повредил 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 ненаатренированные люди, растерявшись, не успели сбросить их в момент прохождения миноносца над лодкой. Этот случай очистил район от подводной опасности как раз к моменту высадки пластуных бригад 7 апреля у Ризе. — *Прим. ред.*

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 были потоплены, 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, «Екатерину II». Командир установил, что для подводных лодок с небольшими активными качествами наилучшей позицией являлся район у мыса Херсонес.

11 апреля подводная лодка вернулась в Евксиноград (черт. 18).

Как сказано, 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. По-видимому, 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 человек<sup>1</sup>. Работы пришлось прекратить, и не оставалось ничего другого, 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 т угля в феврале — 20 100, в марте — 30 300. 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

---

<sup>1</sup> Подводная лодка «Морж», дежурившая в районе Босфора. — *Прим. ред.*

растительным маслом; небольшие пароходы также участвовали в этом судоходстве.

Командир UB-7 просил у командования флотом разрешения 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 (черт. 18). 2 мая UB-7 заметила парусно-моторную шхуну. После длительного преследования шхуне было предложено выстрелом и сигналом остановиться. Когда при дальнейшем преследовании дистанция начала уменьшаться, UB-7 открыла огонь. Шхуна спустила паруса, но мотор ее продолжал работать, ввиду чего UB-7 продолжала стрелять. С дистанции в 2000 м (11 каб.) парусник внезапно открыл оружейный и ружейный огонь, так что UB-7 была вынуждена быстро погрузиться<sup>1</sup>. 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-25; 25 апреля лодка поставила заграждение из 12 мин на протраленном и обставленном тральными вежами входном фарватере в Севастополь<sup>2</sup> (черт. 24). Оживленная деятельность самолетов и движение тральщиков неоднократно вынуждали подводную лодку погружаться на большие глубины. Между прочим, лодка заметила крейсер

---

<sup>1</sup> В качестве «ловушек» были использованы 2 парусно-моторные 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. — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> На этих минах с надписью «Воскресенье христово» взорвался и погиб эскадренный миноносец «Живучий», возвращавшийся совместно с крейсером «Кагул» из Батума. Здесь было выптралено 8 мин, поставленных на фарватере и наискось. — *Прим. ред.*

«Кагул» и линейный корабль «Императрица Мария» с эскадренными миноносцами, выходившие из Севастополя за тральщиками и сопровождавшиеся низколетающими самолетами в качестве противолодочного охранения. Отряд, по-видимому, прошел вплотную к только что поставленному заграждению. После полудня показалась трехмачтовая гафельная шхуна; восемью выстрелами подводная лодка заставила ее привести к ветру. Шхуна с грузом зерна была потоплена подрывными патронами, а личный состав 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 мин (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 восточное 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-тонную русскую трехмачтовую шхуну, а затем — небольшой 50-тонный парусник, груженный солью и картофелем. В полдень того же дня U-33 преследовала большой пароход вместимостью в 2500 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 груженный парусник. При попытке обстрелять 2 небольших парохода, стоявших у берега, U-33 была обстреляна из двух 75-мм 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 30 000 миль.

«Бреслау» получил приказание доставить 200 солдат и военное имущество для поддержки гарнизона «Самсуна». Он вышел 25 апреля в 19 ч 45 мин (черт. 16, в) и прибыл в «Самсун» 27 апреля в 4 ч. После выгрузки и высадки он принял 35 т пшеницы и 46 т табаку. С этим грузом, не встретив неприятеля, он достиг 28 апреля Босфора.

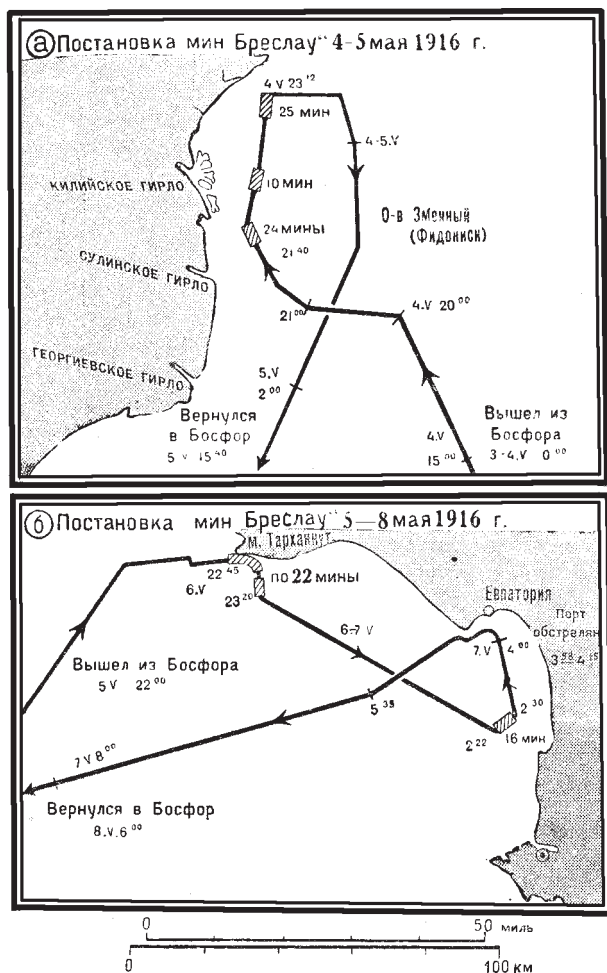
Для производства ремонта дейдвудных подшипников на «Гебене» были построены кессоны, рассчитанные таким образом, что можно было проверить линию валов и отремонтировать подшипники. Кессон находился у внешнего левого вала с 26 марта по 25 апреля и у внешнего правого вала — с 26 апреля по 22 мая.

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 мин английские самолеты впервые произвели воздушную атаку по Сан-Стефано и пороховому заводу Сейтин-Бурну, расположенному недалеко 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 представляют 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 неоднократно получались донесения о появлении неприятельских самолетов. Однако сведения эти почти всегда оказывались ложными. Самолеты не сбра-



сывали бомб. В Стении руководство противовоздушной обороной было возложено на командира «Гебена», в Золотом Роге — на младшего флагмана Арифа, державшего свой брейд-вымпел на линейном корабле «Торгут».

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. 17, *а*). 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 мин до 23 ч 12 мин 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 мин, по счислению, корабль находился в начальной точке постановки мин, к западу от мыса Тарханкут; однако выяснилось, что место крейсера находится на 6 миль восточное 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. 17, *б*). Затем «Бреслау» направился к Евпатории. Город и порт оказались затемненными, огни совершенно отсутствовали. С первыми лучами



Черт. 17. Постановки мин «Бреслау»:  
а) 4—5 мая 1916 г.; б) 5—8 мая 1916 г.

рассвета с 3 ч 58 мин до 4 ч 15 мин «Бреслау» успешно обстрелял в порту большой 6000-тонный пароход, трехмачтовый парусник и еще несколько парусников. На огонь крейсера с берега не отвечали, поэтому по

городу «Бреслау» не стрелял<sup>1</sup>. Русские тотчас же по радио известили Севастополь о происходившем. Радиостанция «Бреслау» могла установить, что различным кораблям отдаются приказания. Обстреляв артиллерийским огнем двухмачтовую шхуну в открытом море, командир 21-узловым ходом возможно скорее покинул побережье. Радиостанция отмечала оживленную работу трех станций, по-видимому, 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 между Севастополем и Рени затонул русский пароход с боевыми припасами; можно предполагать, что причиной его гибели была мина, поставленная «Бреслау». 22 июля русское официальное сообщение говорило о том, что пароход «Неркург» подорвался на турецкой mine; 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.

<sup>1</sup> «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. — *Прим. ред.*

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-S8 (командир Макс Валентинер)<sup>1</sup>. Эта подводная лодка выполнила успешную операцию в декабре 1915 г. в восточной части Средиземного моря, посетив Яффу и Бейрут, а 1 января 1916 г. заходила в базу подводных лодок на западном берегу Малой Азии, чтобы принять военное снаряжение, предназначенное для выгрузки на побережье Триполи для арабского племени Сенусси. В оперативном приказе, отданном на поход в Константинополь, указывалось, что подводная лодка должна показаться в Средиземном море, с тем чтобы ее присутствие в восточной части Средиземного моря стало известным, 16 мая U-38 заметила к югу от острова Крита пароход, который после предупредительного выстрела подводной лодки попытался уйти; когда же лодка открыла огонь, он начал отвечать из небольшого орудия; после первого попадания в пароход последний был покинут экипажем. Сняв с парохода 47-мм

---

<sup>1</sup> Один из наиболее опытных германских подводников. — *Прим. пер.*



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 9 км (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 мин она прибыла на пост Херзингштанд. 22 мая, не будучи замеченной неприятелем, U-38 под проводкой лоцмана вошла в Дарданеллы. На следующий день она встала на якорь в Золотом Роге. Взамен U-32, находившейся в ремонте и надолго выбывшей из строя, на Черном море появилась теперь 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 — 1000 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 ранним утром подводная лодка подошла к Трапезонду при полном штиле. Здесь стояло на якоре несколько небольших пароходов и буксиров. Из-за зеркально-гладкого моря подводной лодке пришлось выпустить обе свои торпеды с большой дистанции 3000 м (16 каб.). В 8 ч 15 мин 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 перед гаванью, 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 при-

бытии в Трапезонд невозможно было произвести предварительную разведку и затем идти 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 мин при благоприятной для подводных лодок погоде (сила ветра 2 балла, волнение 1—2) на левой скуле в расстоянии 500 м, (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<sup>1</sup> 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 ч 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 осложнений. У лазистанского побережья подводная лодка не заметила

---

<sup>1</sup>С конца 1915 г. русские подводные лодки несли систематическую дозорную службу у Босфора. — *Прим. ред.*

особенного оживления; из-за временной порчи левого дизель-мотора ей пришлось отказаться от атаки встреченного нефтеналивного парохода. 7 июня, на рассвете, U-38 заметила 3 нефтеналивных парохода, шедших без огней в кильватерной колонне. Подводная лодка заняла позицию для атаки; однако пароходы с дистанции 2—3 км (11—16 каб.) открыли меткий огонь из орудий калибра, примерно, 88 мм. U-38 вынуждена была погрузиться и выпустила торпеду, от которой пароходы уклонились маневрированием. Впервые было с достоверностью установлено наличие артиллерии на русских торговых судах на Черном море. 8 июня подводная лодка действовала в том же районе с большим 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<sup>1</sup> артиллерийским огнем (оба парохода вместимостью по 3000 т). Позднее артиллерийским огнем была потоплена 70-тонная трехмачтовая шхуна. Попытка произвести атаку в гавани Туапсе оказалась невозможной. 10 июня артиллерийским огнем был потоплен груженный пароход в 400 т. Во время обстрела парохода с берега по подводной лодке открыли энергичный огонь из орудий небольшого калибра, но снаряды ложились недолетами. Во время крейсирования в южной части Черного моря 11 июня подводная лодка заметила линейный корабль типа «Императрица Мария», шедший зигзагообразным курсом. Командир выпустил с дистанции 1500—1800 м (8—10 каб.) две торпеды, но неудачно. Ввиду гладкой поверхности моря и продолжительного хода торпед (около 100 секунд)

<sup>1</sup> Это были транспорты, подвозившие снабжение для кавказской армии в порты Лазистана, главным образом, в Трапезонд. Успехи германских подводных лодок привели к оборудованию на кавказском побережье ряда портов-убежищ для отставивания в них транспортов при появлении лодок. — *Прим. ред.*



противник, вероятно, заметил их след и уклонился. Четыре минуты спустя, услышав 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 1000 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 2000 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, по-видимому, имелось сетевое заграждение между северным мысом бухты Сувла и островом Самофракия. Указанная обстановка заставила отправить UB-42 обратно, предварительно пополнив ее запасы на посту Херзингштан.

Нельзя было предположить, что эти заграждения поставлены за последнее время; их происхождение следовало, вероятно, 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 горючее 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 ожидался приход 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 информации происходила исправно.

UB-14 вышла 26 июня на позицию перед Севастополем (черт. 18). 4 июля линейный корабль «Императрица Мария» с 3 эскадренными миноносцами подошла 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<sup>1</sup>. Других случаев для атаки не представилось. 6 июля на глубине 8 м (26 фут.), идя под водой, 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 можно было пред-

---

<sup>1</sup> По русским данным, была загнана под воду гидросамолетом, сбросившим ряд бомб. — *Прим. ред.*

полагать, 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 кавказцев со специальной миссией. Их высадили 29 июня у Анакрии. Накануне против Трапезонда U-38 видела 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 мин 4 судна, шедшие вплотную к берегу. Это были 3 больших парохода вместимостью по 4000 т под конвоем вооруженной паровой яхты. В 8 ч 59 мин в первый сильно нагруженный пароход была выпущена торпеда; через несколько секунд после взрыва торпеды 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. Повреждены: в носовом отделении — водомерное стекло торпедного аппарата № 2; в рубке — глубомер, диферентометр и обе машины телеграфа; стеклянные части уничтожены; отлетают подъемное приспособление кормового перископа и краны продувания. Гаснет 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». Над подводной лодкой слышен шум винтов. На-

прасная 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 минут 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 Потти. 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 2000 м (11 каб.) U-38 выпустила торпеду по концевому линейному кораблю. Вследствие острого угла встречи торпеды с целью попадание достигнуто не было. Через 2½ минуты противник открыл огонь и тотчас же скрылся из виду. 8 июля у лазистанского побережья подводная лодка увидела большой нагруженный пароход вместимостью 3000—4000 т, шедший вплотную к берегу. Торпеда попала в цель, и через несколько минут пароход затонул. Продолжая идти на север, 10 июля U-38 увидела 4 парохода вместимостью от 3000 до 6000 т, среди которых один нефтеналивной пароход имел на носу 88-мм орудие со щитом. Атака не удалась, так как пароходы шли слишком близко к берегу.

Вскоре показался пятый пароход вместимостью около 3000 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 готовности. 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 дарданелльских укреплений, вышла в Эгейское море.

## ГЛАВА XXI

### **Участие Средиземноморской дивизии в военных действиях на азиатском театре**

Разнородные задачи Средиземноморской дивизии. Деятельность в Акабском заливе. Постановка мин 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 побережье. Образование Евфратского военно-морского отряда. Пути сообщения в Малой Азии. Основание верфи в Джераблусе. Способ постройки шартуров. Евфратская речная флотилия. 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 кораб-

лей с помощью моряков. Как раз на европейской стороне было много земли под паром, не хватало только рабочих рук, чтобы ее возделывать; 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 саранчой. Каждую весну земледельческим поселениям анатолийского побережья грозит опасность саранчи; в Германии были 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 человек 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 280-мм орудий (для линейного корабля «Торгут», на котором после аварии в носовой башне намечалось установить новые орудия), два 105-мм орудия и два 88-мм орудия также для «Торгута» взамен отданных на сухопутный фронт. Кроме того, два 150-мм орудия для «Бреслау» и шесть 88-мм для «Гебена» и, наконец, доставлялось еще 4 моторных катера и 4 лихтера для реки Евфрат. Для регулирования и улуч-

шения 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 Джемал-паши. Операцией против пустыни и Суэцкого канала руководил германский полковник Кресс фон Крессенштейн. В помощь ему Сушон еще в 1914 г. назначил офицера морского резерва (старшего лейтенанта 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. 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 ли-

ний и хороших дорог. Поэтому приходилось доставлять различный материал, мины и принадлежности к ним только на верблюдах. Лейтенант 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 поставлена ночью. Попытка поставить вторую не удалась, так как бочки, дававшие плоту пловучесть, получили течь. Плот сдрейфовал, и только с трудом удалось обрубить минреп, чтобы при недостаточной глубине в данном месте всплывшая мина не выдала наличия 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 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 лейтенант Браш не



оставил этой мысли и приготавливал новый набег на канал. Нашелся бедуин, предложивший указать место канала, охранявшееся англичанами менее тщательно. Это место находилось на 37-м километре, там, где англичане затопили восточный берег канала. По словам бедуина, подступ к этому месту вел сперва через болото, потом по воде, которая, однако, не доходила выше груди. Эти сведения были использованы с целью тренировки 25 человек, предназначенных для выполнения этой операции. Солдаты приучались часами тащить по болоту тяжелую оболочку мины; кроме винтовки и патронов, каждый нес инструменты или части мины. В качестве якоря был взят 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. 31 марта 1915 г., после многодневных упражнений, экспедиция вышла в поход. Она состояла из 70 верховых на верблюдах, 40 черкесов и 25 натренированных минеров с 2 пулеметами. До болота мина была доставлена на верблюдах. 6 апреля отряд подошел к пункту, откуда путь должен был указывать бедуин. После перехода, длившегося несколько часов (под конец — вдоль болота), проводник объявил, что теперь придется идти 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 вредившей успеху подобных операций, у матросов были отняты патроны, у винтовок сняты замки, взамен чего были примкнуты штыки. Путь, действительно, оказался проходимым; вода доходила до колена, местами — до груди. В глубоком мраке, изредка прорывавшемся слабым светом луны, поход длился несколько часов. На канале царило оживление: еще 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 заметившее. Лейтенант Браш собрал мину. Благодаря хорошей

выучке и наличию всех нужных частей сборка была выполнена быстро. 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, увенчается успехом. Тем же путем отряд вернулся назад и на заре добрался до оставленных верблюдов. К сожалению, о результатах этой постановки ничего неизвестно.

Еще поздней осенью 1914 г. в Ираке разыгрывались бои между турками и англичанами. Стремления англичан были направлены ко взятию Багдада. Правда, бездорожные пустыни и степи Месопотамии 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 капитан-лейтенант германского флота Энгелькинггу, 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 60-мм десантное орудие

с «Гебена». Этому же офицеру была поручена постанова 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 60-мм десантное орудие, четыре 47-мм орудия (бельгийские), одно 37-мм 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 37-мм 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 4000 м (22 каб.) произошел бой между «Доганом» и 4 английскими канонерскими лодками, вооруженными 75-мм орудиями. Головная английская канонерская лодка получила повреждения и сильно накренилась, две другие 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 120-мм орудиями. Все орудия сосредоточили огонь по ка-

нонерской 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 некомплектom офицеров.

Почти одновременно с высадкой англичан у Персидского залива на побережье Каспийского моря высадились русские войска в числе 50 000 человек под командой генерала Баратова, которые шли через Иран для поддержки английского наступления. В течение ноября 1915 г. русские продвинулись до Тегерана, в то время как турки проникли в персидские пограничные владения до Хамадана. В середине ноября англичане достигли Ктесифона и тем самым серьезно угрожали Багдаду. Но здесь был положен конец их дальнейшему продвижению.

Фон дер Гольц, принявший главное командование над турецкой 6-й армией, разбил англичан и 25 ноября вынудил их к отступлению. Ему удалось окружить и отрезать английского командующего генерала Тауншенда в Кут-эль-Амаре, в излучине Тигра. Турки захватили несколько английских канонерских лодок, и их использование против неприятеля на Тигре обещало значительные успехи.

5 декабря по просьбе Энвера-паши канонерские лодки были укомплектованы немцами, и 11 декабря начальник флотилии (капитан-лейтенант Ней), 1 лейтенант, 1 инженер-механик, 1 врач и команда в составе 7 унтер-офицеров и 10 матросов отправились из Константинополя. 1 января 1916 г. они прибыли в Мосул; 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 шалашей они давали и укрытие для личного состава

ва, ввиду чего не было необходимости высаживаться на берег для ночевки. 10 января после 6-дневного путешествия отряд прибыл в Багдад.

К канонерской лодке «Доган» и моторной канонерской лодке № 7 теперь присоединилась канонерская лодка «Сулман-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 турецкойmine). Наличный корабельный состав приводился в боевую готовность, и путем 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. Доставка была связана с большими затруднениями. Для доставки угля от шахт до берега Тигра (110 км) требовалось 6000 верблюдов. Погонщики верблюдов, не получив вовремя 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 сопротивления 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. Фон дер Гольц не дожид до этого торжества своего полководческого искусства; 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 Хамадана, а в марте, пройдя Керманшах, приблизились на 140 км к Багдаду. Находившиеся в Иране слабые турецкие силы не могли противопоставить дальнейшему продвижению русских серьезных препятствий. Однако после падения Кут-эль-Амара русские отошли назад к Хамадану.

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 фон Крессенштейн встретились в Константинополе для переговоров с главным 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 побережье, и Джемаль-паша просил о назначении в его штаб офицера, который мог бы освещать морские вопросы. Сушон назначил для этой цели бывшего начальника оперативного отдела своего штаба капитана 3 ранга Буссе. 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 его гавани — открытые рейды. Лоции не давали достаточно точных указаний; на побережье не имелось пунктов, которые могли бы служить базами для подводных лодок. На побережье существовал целый ряд наблюдательных пунктов, укомплектованных турецкими морскими офицерами и матросами, которые с

большим пониманием и интересом исполняли свои обязанности, нежели это случалось на других береговых пунктах. И для Буссе не представилось особых трудностей при объезде этих пунктов разъяснить 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 тральные работы. Таким образом, в течение ближайших месяцев создавалась возможность постоянного захода 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 командиром экспедиционного отряда полковником 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 ответственного сухопутного командира, 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 реку 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 капитану 3 ранга Буссе, который получил в свое распоряжение значи-

тельные суммы. По соглашению командующего флотом с Энвером, на Буссе было возложено командование уже сформированным германским Иракским отрядом для Тигра и Евфрата, который предполагалось еще усилить. Между командованием флотом и Морским министерством в течение последних недель в Константинополе шли совещания по вопросу об улучшении подвоза в Ирак 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 Кении носила название Багдадской ж. д., имея одну колею и среднюю скорость передвижения по ней в 15—16 км в час, позволяла преодолевать расстояние в 1100 км до местечка Боцанти, 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 речки требовали укрепления. После преодоления Таврских высот у Гюлек-Богаса все снова грузили на железную дорогу и везли 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. Отсюда идет ветка Багдадской ж. д. на Месопотамию. Расстояние в 129 км до Евфрата покрывалось в срок от 6 до 22 часов. 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 дорог. 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 Моссула 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 если оба главных племени, анезе — справа от Евфрата, шамары — слева, воевали между собой, то они были солидарны, когда речь шла о грабеже остатков турецкого снабжения, избежавших расхищения курдами.

Таким образом, турецкая 6-я армия была почти 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 надолго укрепляли их хищническое существование, но представляли непосредственную военную опасность. Так, например, в Кербела сын главного шерифа (рекомендованный с самой плохой стороны командою «Эмдена» и «Аеши») пытался поднять арабские племена против турок.

По-видимому, 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 большие 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. Расположение 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 срубить 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. Изготавливавшиеся здесь суда — «шартуры», — отличаясь умелым использованием судостроительных материалов и примитивным выполнением, представляли собой своеобразный тип<sup>1</sup>. Материалом служили различные сорта лиственных и хвойных деревьев, как-то: ясень, бук, кедр, тополь, произраставшие в дан-

<sup>1</sup> См. также приложение в конце книги.

ном районе, хотя и не в непосредственной близости от реки. Привозился лес 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 длиной до 4 м. Размеры материала обуславливали 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 человек, и при этом числе ежедневная производительность равнялась 7—8 одинарным шартурам или 3—4 двойным.

Шартуры представляли собой очень легкие суда, весом 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 был невозможен без буксира. Но совершенно очевидно, что 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 должен был заносить свои наблюдения. Полученная мозаичная картина в связи с рекогносцировкой, произведенной 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; увеличилась соответственно и численность личного состава на 1 офицера и 11 матросов. Во главе евфратской речной флотилии был поставлен капитан-лейтенант Мюкке (бывший старший офицер крейсера Эмден, известный в Турции своим смелым переходом через Аравию). Капитан 3 ранга Буссе получил задание отправиться к Багдад к фельдмаршалу фон дер Гольцу для получения указаний о количестве снабжения, необходимого для 6-й армии, и установления, какая часть этого снабжения должна следовать по Евфрату. Главная задача капитан-лейтенанта Мюкке состояла в руководстве строительством речной флотилии. Для этого надо было выяснить различные вопросы: 1) имелись ли на реке участки, 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 предполагали командировать врача — специалиста по тропикам. Сушон отлично сознавал, что ввиду ограниченной провозоспособности Багдадской ж. д., запоздавшего из-за низкого уровня воды в реке начала работ и полного незнания немцами местных условий, регулярного водного транспорта нельзя ожидать раньше, как через несколько месяцев. Однако оказалось возможным, улучшив уже существующие перевозочные средства, 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 транспорты и 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 сказалось 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 капитан 3 ранга Буссе вернулся в Константинополь и добился посылки небольшой гидрографической партии для дальнейшего промера Евфрата и постановки вех.

6-я армия считала необходимым усиление речных боевых средств. Поэтому на плотях, построенных в Джераблусе, было установлено два 105-мм орудия с линейного корабля «Торгут»; плоты эти можно было, смотря по необходимости, доставлять в нужные места или ставить 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 снабжение, требовавшееся армиям. Доставку дальнейшего материала для судостроения на Евфрате пришлось временно приостановить. Около  $\frac{1}{3}$  ежедневно прибывающих грузов — в среднем 17 т — свободно доставлялось имеющимися транспортными средствами.

В июле 1916 г. капитан-лейтенант 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, движущихся против течения, подтвердил мнение о возможности организации регулярного сообщения в любое время года.

Тем временем удалось составить карту большого масштаба<sup>1</sup>, охватывавшую 1266 км течения Евфрата от Джераблуса до Редвание, в масштабе 1:25 000, на 32 листах (длина каждого листа — 1 м). При отсутствии необходимых специальных средств пришлось ограничиться лишь возможно точным кроки реки, что было, однако, достаточно для безопасности 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. капитан-лейтенант Мюкке отбыл в командировку в Берлин для обработки карты реки и составления лоции. К этому времени штаты речной флотилии были сокращены. Осталась только небольшая команда в Джераблусе.

20 августа 1916 г. весь германский Иракский отряд 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 турецкой армии.

В район 5-й турецкой армии входили Смирна и малоазиатское побережье. Остров Кестен, расположенный при входе в Смирнский залив, был занят неприятелем и служил базой для кораблей и самолетов. Командующий армией генерал Лиман фон Зандерс просил у морского коман-

---

<sup>1</sup> Для составления карты из Германии был вызван известный исследователь Малой Азии профессор Тафель.

дования помощи при перевозке орудий, предназначенных для обстрела острова Кестена. Незаметно для неприятеля удалось морским путем доставить в течение двух ночей из Смирны в бухту Аспро-Каво<sup>1</sup> австрийскую 150-мм гаубицу и два 120-мм орудия с прислугой (черт. 3). Сухим путем перевозка была бы невозможна. После установки этих орудий 6 мая в 5 ч англичан взяли под перекрестный огонь с трех сторон, причем удалось уничтожить монитор. Но в связи с тем, что ввиду отсутствия самолетов штаб 5-й армии не мог установить факта очистки неприятелем острова, 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 унтер-офицерами, 12 матросами и 8 пулеметами. Произведенная ими разведка установила, что остров Кестен покинут неприятелем. Монитор, потопленный при обстреле 6 мая, представлял собою груды обломков: очевидно, он был уничтожен внутренним взрывом. По желанию командующего флотом, на острове остался военный гарнизон.

## ГЛАВА XXII

### **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. Удачный отрыв от противника. Дирижабль SL-10 над Константинополем. Его гибель. U-33 у кавказского побережья. Адмирал Колчак назначается

---

<sup>1</sup> Небольшая бухта на восточном побережье полуострова Кара-Бурун, в заливе Гюльбагг. — *Прим. ред.*



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 вследствие гибели 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 гидроаэродром в Варне морскому командованию, тем более что там находился морской офицер, и Варна постепенно развивалась в главную базу германских подводных лодок. Однако гидроаэродром был подчинен армии Макензена и состоял при стоявшем в Варне германском пехотном батальоне.

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 попытаться уничтожить русские транспорты у кавказского побережья и у Керченского пролива. В случае встречи со слабейшими русскими морскими силами надлежало их атаковать. Однако впоследствии турецкое наступление не состоялось.

3 июля в 1 ч «Гебен» вышел в Черное море и соединился с несколько ранее вышедшим «Бреслау». Согласно приказу, 4 июля утром «Гебен» должен был находиться перед Туапсе, а «Бреслау» перед Гаграми. На

основании радиограммы, полученной от подводной лодки U-38 и сообщавшей, что в 65 милях на *НО* 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 мин до 4 ч 07 мин с дистанции 4500—3200 м (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 *СО* и обстрелял между 5 ч 18 мин и 5 ч 23 мин из 88-мм орудий 2 сарая у мыса Лазаревского. В 5 ч 12 мин показался «Бреслау» и присоединился к «Гебену». У Сочи «Бреслау» потопил торпедой транспорт вместимостью около 1500 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 «Бреслау» артиллерийским огнем уничтожил транспорт № 55, бывший английский пароход «Рокклиф» («Rockcliff») (вместимостью около 2000 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 — Константи-

нополь<sup>1</sup>. С целью пересечения этой линии возможно дальше к северу «Гебен» решил подходить к Босфору со стороны болгарского побережья. 6 июля в 9 ч 15 мин «Гебен» получил известие от морского командования о том, что в 30 милях к *N* 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-M* курсе. Таким образом, избрание *N-go* курса оказывалось правильным, и «Гебен», не встретившись с неприятелем, вошел в Босфор 6 июля в 19 ч.

Для выполнения своего задания «Бреслау» выдвинулся к северу и оказался к *N* от Змеинового острова (Фидониси). Недостаток угля не позволял ему растянуть операцию на более длительное время. Не встретив неприятеля, он 7 июля также 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 пробойны, с помощью кессонов, построенных для этой цели.

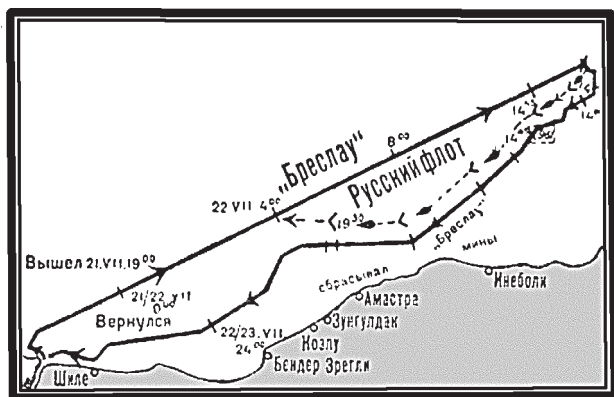
---

<sup>1</sup> 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 линейном корабле «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 адмирала Эбергарда. — *Прим. ред.*

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 от отремонтировать другой; кроме этого, необходимо было заменить трубки в холодильниках и установить шесть 150-мм 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 150-мм 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 реки Сакарии небольшой пассажирский пароход. 10 июля в «Самсуне» эскадренный миноносец обстрелял и зажег находившиеся там суда.

До начала ремонта «Бреслау» было поручено произвести еще одну операцию в восточной части Черного моря. Он должен был 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 ч (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 мин на левом траверзе «Бреслау» заметил 4 дыма. По пеленгам можно было определить, что это — русские военные корабли, шедшие курсом Севастополь—Трапезонд. Один из них, по-видимому, шел более *S-M* курсом, т. е. за «Бреслау». Чтобы оставить за собой возможность



Черт. 19. Бой «Бреслау» с русским флотом 22 июля 1916 г.

возвратного пути, «Бреслау» самым полным ходом перешел на *S*-й, а затем на *SW*-й курс. В 13 ч 45 мин в отделившемся неприятельском корабле был опознан эскадренный миноносец типа «Быстрый». Для обеспечения необходимого угла обстрела кормовому 150-мм орудию и подачи боевого запаса пришлось сбросить за борт 9 мин. С 13 ч 55 мин до 14 ч 05 мин эскадренный миноносец, находившийся на курсовом угле около  $60^\circ$  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 ч стал виден линейный корабль типа «Императрица Мария»; дистанция до него достигала 25 км (136 каб.). Для уменьшения площади цели командир в 14 ч 14 мин 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

22 км (121 каб.). Два первые залпа легли недолетами в 600 и 400 м ( $3\frac{1}{4}$  и  $2\frac{1}{4}$  каб.), но по целику очень хорошо. «Бреслау» выпустил дымовую завесу, после 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 мин снова открыл огонь и сделал четыре залпа, которые легли недолетами в 1500 и 1000 м ( $8\frac{1}{4}$  и  $5\frac{1}{2}$  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 ч по радио командованию:

«Нахожусь квадрат 1961, курс *SW*. „Императрица“ обстреливает, сближается, несколько эскадренных миноносцев держатся в соприкосновении, необходима поддержка при входе, крейсер в угрожаемом положении. „Бреслау“»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> 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 переменявший 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, по-видимому, и дало его командиру основание считать, что линейный корабль «Императрица Мария» развил ход 25 узлов. Фактически он не превышал (на короткое время) 21 узла. — *Прим. ред.*

Командир надеялся, что противник долго не выдержит полного хода. Однако и «Бреслау» по истечении часа должен был сбавить ход ввиду засорения топок; поэтому командир решил, выпуская дымовые завесы, по возможности оттянуть возобновление обстрела противником. Непродолжительность действия дымовых приборов не давала больших надежд на уменьшение скорости противника. Каждый раз после рассеивания завесы неприятель вновь открывал огонь. С дистанции 24 км (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 дымовую завесу. В 15 ч 52 мин был израсходован последний дымовой патрон, но в это время дистанция до противника значительно увеличилась. Линейный корабль действительно не смог долго поддерживать такую большую скорость, но постепенное засорение топок на «Бреслау» отражалось и на его скорости хода. В 16 ч положение неприятеля по отношению к «Бреслау», шедшему курсом  $235^\circ$ , было следующее: линейный корабль на курсовом угле правого борта  $155^\circ$ , в расстоянии около 25 км (136 каб.), головной эскадренный миноносец на правой скуле по пеленгу  $315^\circ$ , средний эскадренный миноносец на правой раковине по пеленгу  $340^\circ$ , оба на дистанции около 19 км (104 каб.). В 16 ч 20 мин «Бреслау» получил радиограмму от морского командования, сообщавшую, что «Гебен» и 3 эскадренных миноносца скоро выйдут навстречу. В 16 ч 30 мин хвостовой эскадренный миноносец отвернул влево, по-видимому, 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 150-мм орудия с дистанции 14 км (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 мин командир «Бреслау» дал радиограмму, 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 мин из-за линейного корабля показался четвертый эскадренный миноносец, который быстро приближался; остальных пока не было видно, но в 18 ч 30 мин они показались опять. Линейный корабль легко было узнать по дыму. Считаясь с возможностью атак эскадренных миноносцев, для освобождения кормового 150-мм и 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 германские мины не взрывались от попаданий снарядов.

В 19 ч 45 мин 3 головных эскадренных миноносца поочередно отвернули и на дистанции 18 км (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 грозových облаках и этот эскадренный миноносец скрылся 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» было невозможно из-за большого расхода угля, утомления машинной команды, работавшей усиленно в течение многих часов, и состояния раненых. 23 июля в 5 ч 15 мин «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 добавочным нефтяным отоплением для усиления его боевых возможностей, что и было сделано во время ремонта, начавшегося после описанной операции.

23 июля турецкое главное 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 часов, открывая же часть берега восточное Синопа регулярно обыскивалась неприятельскими кораблями, а для конвоирования транспортов налицо имелся только «Гебен», командованию флота пришлось отклонить эту перевозку.

Положение на фронте 3-й турецкой армии еще ухудшилось. 25 июля русскими был занят Эрсинджан, и командант порта Тиреболи уже готовился к его эвакуации; находившееся там соляровое масло для подводных лодок было отправлено в Керасунду.

12 июля UB-7 вышла 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<sup>1</sup> базировался германский армейский дирижабль SL-10. 15 июля он летал над Кон-

---

<sup>1</sup> Город в Болгарии несколько западнее Бургаса. — *Прим. пер.*

стантинополем, 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<sup>1</sup>. 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 впредь производиться с осторожностью. Однако было желательно использовать пробные полеты для разведки русских блокирующих сил и для определения заминированных районов перед Босфором. 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, по-видимому, производивших эволюции (черт. 20).

В начале августа после трехмесячного ремонта 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. По предварительному договору 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 груженную дровами шхуну, которая, заметив лодку, выбросилась на берег. В условленное время

---

<sup>1</sup> Русское командование было предупреждено о готовящемся налете дирижабля на Севастополь, но своевременно узнало о его гибели. — *Прим. ред.*



U-33 находилась у Анакрии. Еще днем подводная лодка заметила парусное судно типа яхты, переменными курсами крейсировавшее у побережья. С возвышенности на берегу делались далеко видимые световые сигналы; на этом основании U-33 приблизилась на 600 м ( $3\frac{1}{4}$  каб.) к берегу. Световые сигналы не повторялись, но парусник продолжал крейсировать 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 мин на расстоянии около 2 км (11 каб.), на курсовом угле около  $20^\circ$  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 объяснить вступлением в командование Черноморским флотом в качестве преемника адмирала Эбергарда нового молодого и энергичного командующего, вице-адмирала Колчака, назначенного в июле 1916 г. По-видимому, 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 на них. Несколько дней спустя они снова появились перед Босфором, так что

пришлось прекратить судоходство. Таким образом, сношения с Зунгулдаком были крайне стеснены, и доставка угля была очень ограничена. Опять сильно чувствовалась нехватка 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 пропускать ежедневно 2 поезда и доставлять 80 т. Вследствие недостатка угля командованию флота пришлось временно отказаться от своей доли в угле, прибывавшем из Германии. Ввиду того что дарданелльский фарватер был теперь достаточно безопасен 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 (капитан-лейтенант Вернике) 14 августа после благополучного плавания прибыла на пост Херзингштан и была проведена лоцманом через заграждения; 16 августа подводная лодка встала на якорь в Золотом Роге. UB-45 (капитан-лейтенант Палис) без особых приключений, если не считать встреченной свежей погоды при силе ветра в 9 баллов, прибыла на пост Херзингштан 10 августа и была также проведена через заграждения; 12 августа она прибыла в Константинополь. UB-44 (лейтенант Вегнер) не достигла места назначения: германский морской атташе 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 так и осталась невыясненной.

U-38 (капитан-лейтенант Валентинер) вышла 11 августа из Константинополя в Полу и, таким образом, вы-

была из состава Средиземноморской дивизии. Свободный ход и выход по недавно еще полному мин фарватеру были результатом планомерной воздушной разведки и самоотверженной работы дивизии тральщиков дарданелльской крепости.

Малая подводная лодка UB-7 (старший лейтенант Лютиоган) 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 мин 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 1100 м (6 каб.), а дальность стрельбы ее торпедой не превышала 800 м (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 Евксинограде.

В тот же день, что 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 расстоянии 1 мили от пароходов и в 14 ч выпустил торпеду с ножницами. Пароходы, проектируясь один за другим, представляли

собой длинную цель. Через 5 минут после выстрела на подводной лодке был слышен взрыв. Тем временем пошел дозорный эскадренный миноносец, открывший по подводной лодке огонь и сбрасывавший противолодочные бомбы. UB-45 слышала в продолжение  $1\frac{1}{4}$  часа много взрывов различной силы. В 15 ч 55 мин командир решил осмотреться, но безошибочно установить результаты выстрела ему не удалось; затем UB-45 перенесла район своих операций к Потти. 31 августа она увидела здесь 2 парохода, шедших в Батумин Головной пароход был обстрелян артиллерийским огнем с дистанции от 4 до 1,2 км (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 2660 т вместимостью, использовавшимся в качестве русского военного транспорта. Второй пароход ушел в гавань Потти. 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 ч подводная лодка снова с большой дистанции выпустила торпеду по группе пароходов; через 4 минуты 50 секунд 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 мин командиру удалось выпустить и последнюю торпеду в группу пароходов. Через 5 минут 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 дредно-

ута «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 мили от берега. Три германских гидросамолета за 7 вылетов сбросили 70 бомб, достигнув нескольких попаданий<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> 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). — *Прим. ред.*



---

---

# 6 РАЗДЕЛ

## СОБЫТИЯ ОТ ВСТУПЛЕНИЯ РУМЫНИИ В ВОЙНУ ДО СМЕНЫ КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ

---

---

### ГЛАВА XXIII

#### **Русские заградительные операции перед Босфором и борьба с ними со стороны Средиземноморской дивизии**

Румыния вступает в войну. Обещания болгарскому главному командованию и фельдмаршалу Макензену. Вход в Босфор закрыт минами. Заговор в Константинополе. UB-42 у румынских берегов. Минные заграждения у Варны. Траление 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 армией Макензеном, руководившим операциями против нового противника, а также с болгарским главным командованием. В связи с тем, что во многие предприятия на румынском побережье были вложены германские капиталы, Сушон считал необходимым щадить нефтяные цистерны, портовые сооружения и маяки, тем более что в течение дальнейшего развития войны они

могли пригодиться. На совещание с Макензенем 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 бегать морские силы для противодействия обеим этим угрозам. Обстрел Констанцы не представлял интереса для командования армии. 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 офицера Морского генерального штаба 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 распоряжения он получает только от командующего Средиземноморской дивизией.

12 сентября в Варну был послан вновь назначенный командир полуфлотилии подводных лодок капитан 3 ранга Буссе. Последний получил приказание руководить операциями подводных лодок на правах командира полуфлотилии и на прежних основаниях, принятых командованием флота и в согласии с командованием армии (Макензенем); в то же время Буссе предписывалось оказывать всяческую поддержку германо-болгарским операциям в Добрудже. Сушон особенно подчеркивал недопустимость подчинения болгарскому морскому командованию. На запрос германского верховного 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 верховного командования операция эта будет выполнена. В ожидании утвердительного ответа командование флота привело в готовность «Гебен», эскадренные миноносцы и подводные лодки. Ответ последовал 5 сентября и гласил, что верховное командование не будет вмешиваться в распоряжения командования флота, считая, что обеспечено полное взаимодействие между последним и генералом Макензенем.

Еще до получения этой телеграммы Сушон был вынужден отправить 5 сентября в Морской генеральный штаб следующую телеграмму: «Выход из Босфора, по видимому, закрыт неприятельскими минами, фарватер для больших кораблей еще не протрален. Прошу сообщить верховному командованию».

Ко времени объявления 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<sup>1</sup>. Противник, очевидно, считался с возможностью выхода «Гебена» и «Бреслау» после объявления войны Румынией с целью обстрела румынских портов.

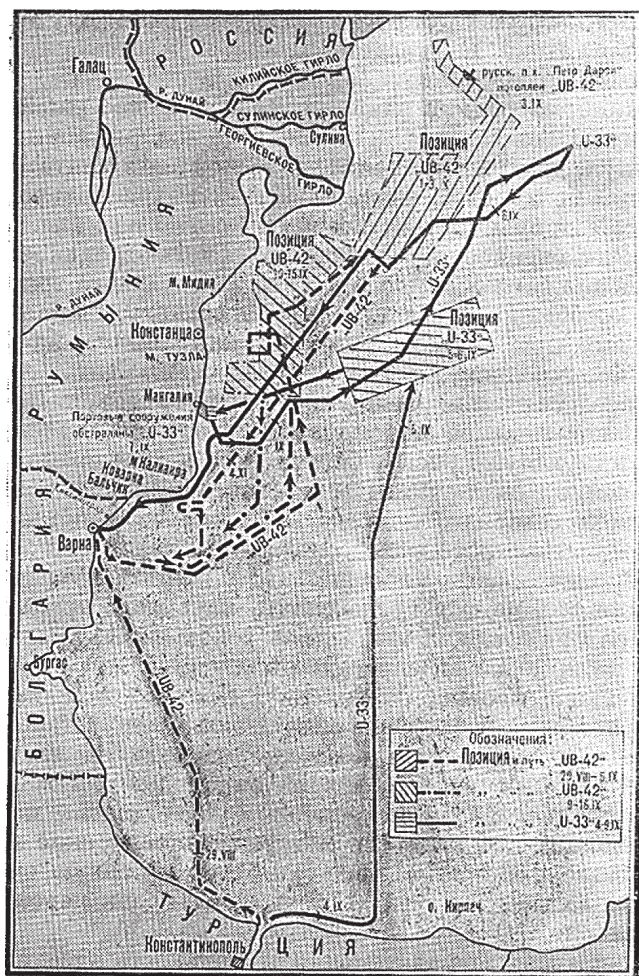
В августе 1916 г. в Константинополе был открыт заговор, имевший целью свержение правительства и заключение сепаратного мира с Англией. Патриотическое настроение заговорщиков было чисто внешнее: главным стремлением их являлось достижение власти. Турецкое правительство приняло крутые меры, главари были повешены, остальные — надолго лишены свободы. Германский посол обсудил эти события с Сушоном для опреде-

---

<sup>1</sup> По директиве ставки «принять все меры к воспрепятствованию выхода противника 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 устье с общим числом до 2500 мин. — *Прим. ред.*

ления 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. Посол просил считать эту задачу для «Гебена» первостепенной и не рисковать им в операциях на Черном море.

28 августа UB-42 (капитан-лейтенант 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 (капитан-лейтенант Гансер). 7 сентября она обстреляла портовые сооружения Мангалии и находившиеся там парусные суда с 5 ч 40 мин до 6 ч 55 мин с дистанции 3 км (16½ каб.), сделав 186 выстрелов 88-мм 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 рыбацких парусных судна, а команду, взятую в плен, даже включая военнообязанных, отпустила на третье 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 глу-



Черт. 21. Операции UB-42 и U-33 у побережья Румынии с конца августа до середины сентября 1916 г.

бине 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 глу-

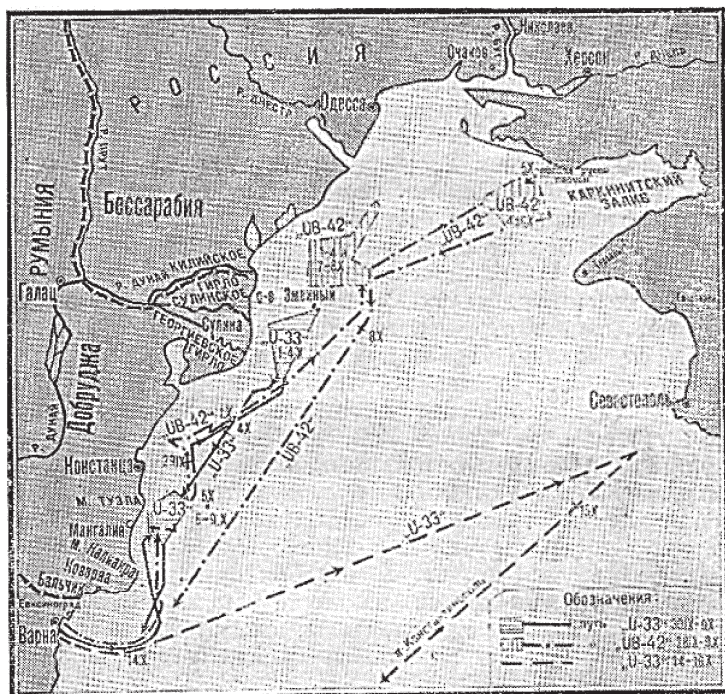
бин имели неточности, так что при пользовании ими можно было ожидать неприятных сюрпризов.

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<sup>1</sup>. Один болгарский миноносец подорвался на mine и затонул, другой отделался повреждением винта. Единственный болгарский спасательный пароход при попытке поднять затонувший миноносец сам погиб на mine. Очень слабо налаженное в болгарском флоте тральное дело совершенно заглохло после смерти заведующего тральным делом, особенно выдающегося болгарского специалиста, погибшего при подъеме русской мины. Болгарское морское командование вынуждено было объявить, что не имеет средств в своем распоряжении для траления. Поэтому 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 пользовались эскадренными миноносцами, которые по своей осадке подходили для этой цели еще меньше, нежели болгарские. Поэтому в конце сентября прибывшие из Германии тралы были установлены в Варне на двух небольших пароходах; но ввиду не вполне удачных испытаний этих пароходов для траления

---

<sup>1</sup> По той же директиве, в целях противодействия операциям подводных лодок, в октябре и декабре у Варны были трижды поставлены заграждения с общим числом до 600 мин. — *Прим. ред.*



Черт. 22. Операции UB-42 и U-33 у побережья Румынии с конца сентября до середины октября 1916 г.

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 (вместимостью около 1000 т), 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 кораблей, 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 1000 м ( $5\frac{1}{2}$  каб.) на *N* от маяка Румели, прямо перед Босфором, было обнаружено заграждение с очень малыми интервалами между минами, а западнее Килии — обширный загражденный 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 вытравливались заграждения у самого Босфора и мины у Ададжиклара между берегом и затонувшим парусником. У Галара-Бурну была протралена у берега полоса шириной в 1000 м (5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> каб.). Около Кара-Бурну было замечено очень много мин вплотную к берегу; поэтому кораблям предписывалось огибать этот мыс в расстоянии 3 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 траля. Каждая пара тральщиков действовала самостоятельно. Для отметки протраленной полосы каждый тральщик должен был 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 (43<sup>1</sup>/<sub>2</sub> саж.). Но в Константинополе нельзя было найти такого количества подходящего троса. Каждый район приходилось тралить по 3—4 раза, чтобы с некоторой уверенностью объявить его свободным от мин. Свойство русских ударных мин взрываться от удара траля 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 сплескивать. 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 затравливании нескольких мин сразу, взрывававшихся 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 грунта.

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 «Кютахья» («Kutachja») подорвался на mine 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, в один из периодов затишья.

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 mine и выбросился на берег. Минный взрыв произошел в носовой части. Позднее пароход был снят и отведен в док. Для этого пришлось вытравить 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 ( $1/2$  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 загражденный 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 1800—2000 мин. Для этого требовалось немало ночей, так как к берегу можно было приближаться только ночью. 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. Русские всегда ориентировались, по-видимому, по спасательным станциям.

Мины, стоявшие вокруг «Патмоса», были вытралены, а пароход разгружен. При этом канонерская лодка «Малатая», входившая в состав босфорского дивизиона тральщиков, 17 сентября подорвалась на mine; вся ее кормовая часть с рулем и винтами была оторвана, и вплоть до переборки 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.

*Н-е* заграждение подводным лодкам надлежало проходить на большой глубине. 21 сентября в одной миле на *W* от Киссир-Кая было обнаружено новое заграждение,

ветви 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 2000 т угля через протраленный фарватер доставлен в Босфор. Заграждения к востоку от Босфора, по-видимому, были поставлены перпендикулярно к берегу, в направлении *N—S* и с севера замыкались двойным заграждением в несколько линий мин с направлением *O—W*.

Гибель миноносца «Кютахья», 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 тралить 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 1000 м ( $5\frac{1}{2}$  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 1000 м ( $5\frac{1}{2}$  каб.) от берега и отмечено буйами. 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 прибоа. Наблюдательный пост Кара-Бурну (восточный) в одну из штормовых ночей насчитал 55 взрывов. С наступлением хорошей пого-

ды после исчезновения мин с малым углублением можно было свободно тралить восточный фарватер. У Кара-Бурну и восточнее было вытралено большое количество мин.

Закупорку Босфора русский флот использовал для операций против различных портов восточное 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 (западного) вплотную к берегу протрален; 27 сентября весь *W-й* вход стал доступен и для больших кораблей, а *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 идти в Константинополь. 2 октября он благополучно прибыл к месту назначения. Это был первый пароход, пришедший со времени большой закупорки Босфора минами. Однако угольный транспорт «Ирмингард», вышедший в тот же день и шедший тем же курсом, что и «Керасун», подорвался на mine. Несмотря на все усилия, его не удалось удержать на плаву. После двукратного попадания торпедою с неприятельской подводной лодки он был потерян окончательно.

## ГЛАВА XXIV

### **Рост нехватки угля. Гибель германских подводных лодок на Черном море**

Пароход «Родосто» захвачен русскими. Нехватка угля 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 Макензена.

UB-45 погибает на mine у Варны. UC-15 пропала без вести. Штормовой поход UB-14. UB-46 погибает на mine 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 вытщенные на берег. Также 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 88-мм орудием и укомплектован орудийной прислугой с «Бреслау»<sup>1</sup>; командный состав и остальная часть экипажа были вольнонаемными. Пароход получил приказание держаться вплотную к берегу. Но капитан парохода не исполнил этого приказа, поэтому он и был обнаружен 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.

---

<sup>1</sup> «Родосто» был вооружен двумя орудиями — на носу и корме. Второе орудие было турецкое, меньшего калибра. — *Прим. ред.*

С потерей этого парохода и без того скудный наличный 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 Сушена 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 главное 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 2000 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 Сушен был вынужден идти на самые решительные меры. Даже для учебных целей «Гебен» и «Бреслау» и флотилия эскадренных миноносцев не смели разводить паров. Сообщение на пароходе между стоянкой кораблей в Стении и Золотым Рогом и пользование паровыми катерами были ограничены, 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 содалось относительно возможности использования подводных лодок неправильное представление, с которым Сушону и командиру полуфлотилии было нелегко бороться. Германское и болгарское главное 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 германскому верховному командованию.

Для усиления флотилии подводных лодок в Черном море 23 сентября из Полы вышла UB-46 (капитан-лейтенант Бауер). 2 октября лодка встретила в Эгейском море английский пароход «Хэнтсфол» («Huntsfall») (бывший пароход германо-австралийской линии Гослар, вместимостью в 3442 рег. т бр.), вооруженный 120-мм орудием, с грузом в 6000 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 крейсировала 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

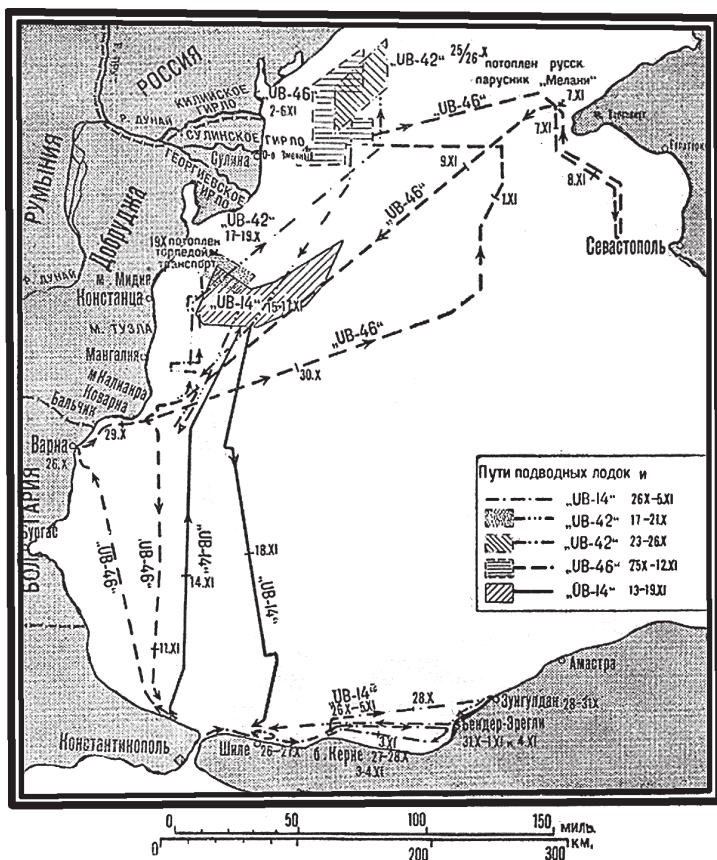
была первая гибель подводной лодки, подчиненной Средиземноморской дивизии. Согласно показаниям русского летчика, взятого в плен в июне 1917 г., русский гидросамолет потопил у Херсонесского маяка неприятельскую подводную лодку; очевидно, это и была пропавшая без вести UB-7 (черт. 24)<sup>1</sup>. На ней погибли командир, 14 человек 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 3000 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 (на 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 ус-

---

<sup>1</sup> По русским архивным материалам эта версия не подтверждается. Больше вероятия, что лодка погибла, подорвавшись на mine. — *Прим. ред.*



Черт. 23. Операции германских подводных лодок на Черном море с середины октября до конца ноября 1916 г.

пех не приходится; однако, подводных лодок, готовых к выходу, 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 была занята войсками центральных держав. Присутствие 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. Командование армией (Макензена) затребовало 29 октября у командования флотом назначения капитана над военным портом из германского личного состава. Ввиду этого 28 октября в Варну прибыли на эскадренном миноносце «Ташос» офицер и 10 человек 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). Неоднократно она замечала дымки 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 удалось потопить трехмачтовое парусное судно «Мелани» (вместимость — 116 рег. т бр.), шедшее с грузом соли из Евпатории в Одессу. Согласно приказу, полученному по радио, UB-46 12 ноября вернулась в Босфор.

После занятия Констанцы представитель командования флотом в штабе армии Макензена обратился к Сушону с просьбой о предоставлении ему эскадренного миноносца для ускорения сообщений между Варной и Констанцей, так как до окончательного урегулирования командованием армией вопроса о подчинении 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 заполне-

ния 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 этого момента осведомленность Сушона о событиях на румынском театре ограничивалась телеграфными сообщениями и запросами командования армией. Чтобы получить полное представление об обстановке, изменившейся после взятия Констанцы, и выяснить наилучший способ 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 командующим армией в Добриче фельдмаршал Макензен просил его обеспечить охрану с моря богатой добычи, захваченной в Констанце. Там имелись большие запасы нефти, бензина, хлеба и масличных семян. Макензен 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 150-мм орудия, которые, имея ограниченные углы обстрела, не являлись существенной защитой порта. Это заставило Сушона обратиться к командованию армией с просьбой предоставить для обороны ценностей, находившихся в Констанце, артиллерию 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 германотурецкие 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; неприятельских кораблей лодка не встретила (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 на севастопольском рейде.

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 мелкосидящие тральщики прошли вполне благополучно, и погибла (черт. 24)<sup>1</sup>. Из всей команды было спасено только 5 человек.

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<sup>2</sup>. Только 1,5 года

<sup>1</sup> Вероятно, на заграждении, поставленном именно в ночь на 6 ноября тральщиком № 234 специально для воспрепятствования прохода подводным лодкам. — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> Возможно, что причиной гибели лодки были противолодочные сети, поставленные здесь около этого времени. 20 ноября

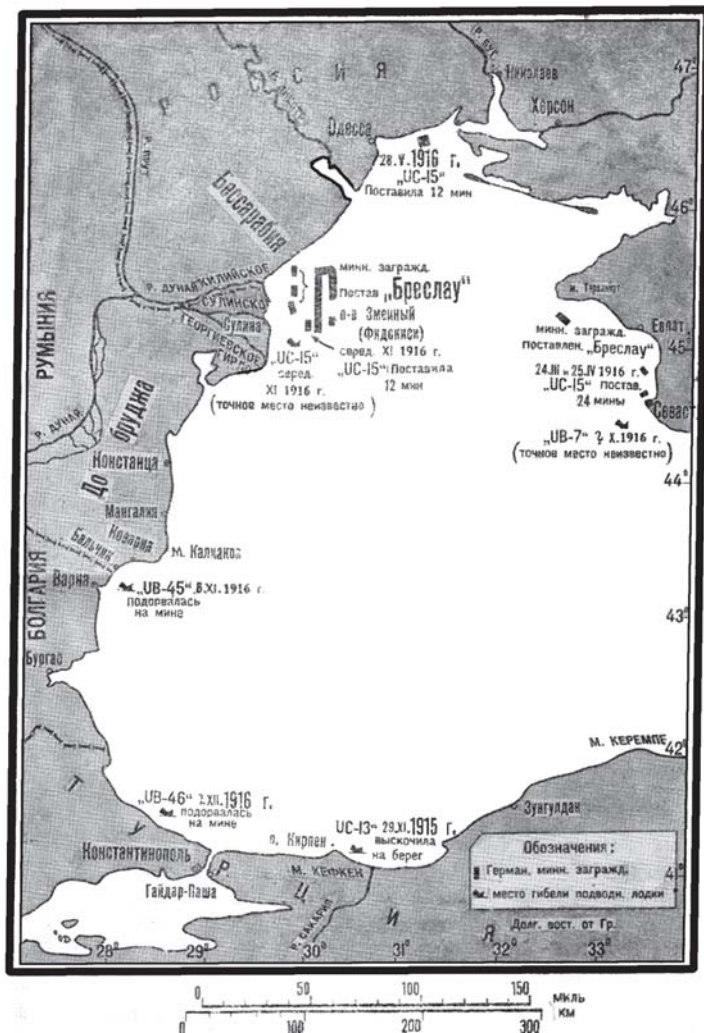
спустя выяснилось, что UC-15 выполнила свое задание: 4 мая 1918 г. австро-венгерские тральщики вытравили 2 германские мины, которые могла поставить только UC-15, так как другие германские корабли не ставили заграждений в том районе (черт. 24). UB-14 вышла вместе с UC-15 13 ноября, чтобы занять позицию 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 прижимался к раме, и поэтому на его показания 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 обнаружили 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 мин доносил пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну, как вдруг вскоре после 8 ч, находясь на расстоянии около 300 м (1½ каб.) от берега, подорвалась на mine (черт. 24). Взрыв произошел в кормовой части, после чего лодка стала медленно погружаться кормою; с берега видно было несколько человек ее команды, плававших в воде; однако вследствие большой волны высланная спасательная шлюпка никого подобрать не смогла. Судя по внешнему виду вытравленных впоследствии мин, они были поставлены недавно. Район оказался загражденным русскими

---

здесь было вытравлено несколько мин, которые обычно использовались подводными заградителями. — *Прим. ред.*





Черт. 24. Постановки мин UC-15 (всего подводка поставила перед Севастополем 34 мины. — Прим. пер.). Места гибели германских подводных лодок на Черном море

гальваноударными минами, поставленными неравномерно, с углублением в 4 м (13 фут.). UB-46, по-видимому, подорвалась на внутренней кромке заграждения. Еще 4 декабря груженный 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<sup>1</sup>. Из 37 нефтяных цистерн загорелось 15. Остальные были спасены путем закрытия клапанов наполнения, которые были, по-видимому, нарочно открыты румынами перед оставлением города, а также сооружением защитных насыпей. Цистерны с бензином, расположенные среди нефтяных, не взорвались. 21 ноября утром обстрел нефтяных цистерн и элеваторов был повторен двумя русскими эскадренными миноносцами, на этот раз безуспешно. Артиллерийская оборона двумя 150-мм 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. Авиатряд, 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 непри-

<sup>1</sup> Бомбардировка была произведена крейсером «Память Меркурия» и тремя эскадренными миноносцами. — *Прим. ред.*

ателя. Вследствие усиленных требований Сушона германский Морской генеральный штаб согласился на усиление гидроавиации в Констанце.

Командование армией (фельдмаршал Макензен) запросило через Берлин представителя командования флотом в Констанце относительно местонахождения германских подводных лодок в момент последнего обстрела Констанцы неприятелем. Несмотря на личные переговоры Сушона с командованием армией, последнее продолжало не понимать особых свойств подводных лодок и возможностей их использования. Представитель командования флотом в Констанце вновь разъяснил все затруднения, возникавшие при использовании подводных лодок, и просил не предъявлять к командованию флотом тех требований, необходимость выполнения 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 к штабу фельдмаршала Макензена был командирован офицер Морского генерального штаба. 28 ноября из Германии прибыли пополнения личного состава для Констанцы взамен командированного с Средиземноморской дивизии. С 30 ноября морские части Варны и Констанцы были подчинены командованию армии Макензена. Приказы по Морской линии от морского генерального штаба или от командования Средиземноморской дивизией передавались теперь этим отделениям через посредство морского представителя при штабе Макензена.

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, канонерские лодки должны были 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 ч заметил близ Кара-Бурну (восточного) 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, а маломореходные канонерские лодки могли буксировать парусные суда только при условии хорошей погоды. 20 декабря ввиду отсутствия известий о передвижениях неприятеля канонерские лодки получили приказание выйти в море, сообразуясь с погодой. Начальник отряда предполагал выйти 20 декабря в 14 ч. 21 декабря в 8 ч пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну (западный) сообщил, что в 7 ч 20 мин курсом *NW* прошел крейсер типа «Кагул». Этим была решена судьба маленьких канонерских лодок. Стремление уберечь их от встречи противником не увенчалось успехом. В 10 ч с поста Кара-Бурну (западного) пришло известие, что у Чекмеджика крейсер<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> В штабе русского командования была перехвачена и расшифрована турецкая радиограмма, в которой говорилось, что обе канонерские 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. — *Прим. 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 побережья 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 (старший лейтенант 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 предъявляло 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 идти навстречу всем потребностям. Непокколебимая 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 XXV

**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 морским начальством ставки, он докладывал о положении на турецком и балканском театрах военных действий фельдмаршалу Гинденбургу и генералу 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; германское верховное командование также не высказывало тревоги по поводу угроз Дарданеллам. Командующий 5-й турецкой армией, генерал Лиман фон Зандерс, в начале декабря 1916 г. перевел 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 сформировавшуюся дивизию. Командование флотом совместно с турецкой 5-й армией выбрало и подготовило позиции для 150-мм и 88-мм орудий. С крейсера «Гамидие», считавшегося непригодным для активных действий, были сняты 152-мм орудия для установки на Галлипольском полуострове. На случай большой неприятельской высад-

ки предусматривалось создание морского десантного отряда. Предполагалось на время работ по улучшению артиллерийского вооружения «Бреслау» использовать на сухопутном фронте всю его команду, за исключением небольшого кадра; из нее намечалось сформировать пулеметную роту и прислугу двух 150-мм орудий. «Гебен» тоже выставял пулеметную роту и подготовлял передачу армии четырех 88-мм 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 мыс Инада намечалась установка четырех 88-мм орудий с линейного корабля «Торгут»; два 105-мм орудия с «Бреслау» (освобождавшиеся вследствие его перевооружения) предназначались для Мидии у западного входа в Босфор и два 88-мм 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 увозить 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 недостатка 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 командование флотом, предоставившее своих специалистов, чтобы снова запустить.

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 объявила беспощадную подводную войну, от которой при полном напряжении сил можно было ожидать решения 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 (капитан-лейтенант 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 замечено 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 идти 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 часа, т. е. половину всего времени, поэтому операция была очень утомительной. 22 февраля UB-42 вернулась в Золотой Рог.

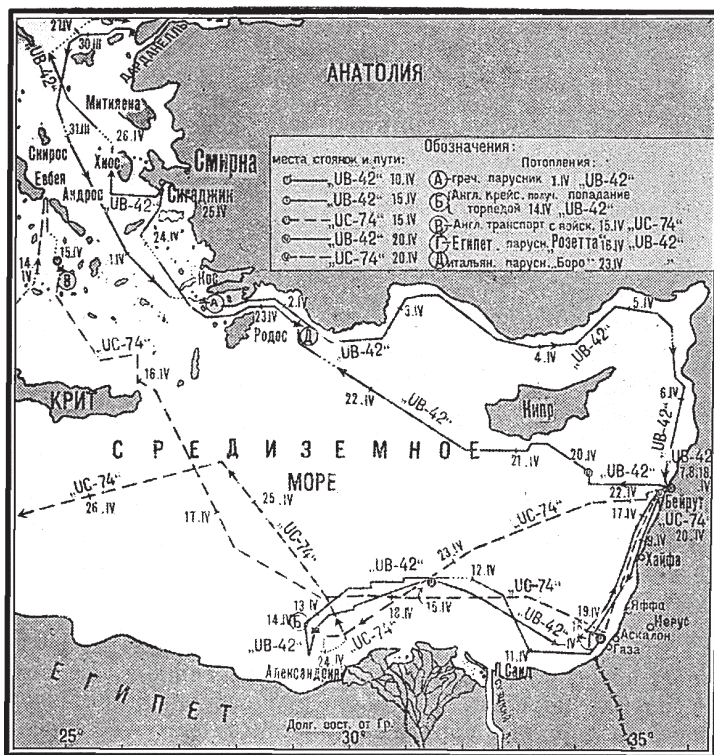
UC-23 (старший лейтенант Кирхнер) в свою первую операцию в Эгейском море тоже не имела успеха. 20 февраля она вышла незаметно для неприятеля, но уже 23 февраля была вынуждена вернуться вследствие обнаружения



течи (одна из заклепок пропускала воду). 20 февраля ей удалось поставить в Мудроской бухте заграждение из шести мин. Авария повлекла за собой трехмесячный ремонт в Константинополе.

Начальник оперативного отдела штаба турецкой 6-й армии полковник Кресс донес в середине февраля 1917 г. командованию флотом о положении на палестинском фронте. Он ожидал, что неприятель в середине марта начнет наступать большими силами через Хан-Юнис (на побережье 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 Морской генеральный штаб в Берлине.

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,



Черт. 25. Операции германских подводных лодок у побережья Сирии и Египта в апреле 1917 г.

1 апреля потопила греческую шхуну (вместимость 150 т). 7 апреля подводная лодка без затруднений 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 ч, при лунном свете, в 45 милях на *NW* от Александрии показался английский крейсер типа «Фоксглов» («Foxsglove»). В 4 ч UB-42, находясь в надводном положении, выпустила с дистанции 300 м (1 $\frac{1}{2}$  каб.) 2 торпеды, а затем погрузилась для зарядки аппаратов. Оба выстрела дали попадания: кормовая часть крейсера (около  $\frac{1}{5}$  его длины) была оторвана, от грот-мачты осталась только половина, все верхние части такелажа были сброшены вниз.

Обходя вокруг корабля, командир UB-42 смог с кормы заглянуть внутрь последнего, причем он заметил, что водонепроницаемая переборка держится. Шлюпки крейсера были спущены, прислуга стояла у орудий. Корабль, по-видимому, не намеревался тонуть, а так как близость порта создавала возможность буксировки крейсера для ремонта, то командир произвел третий выстрел торпедой, которая, однако, описала дугу и прошла перед носом крейсера; в 5 ч 45 мин 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 мин 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, по-видимому, 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.

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 по 6 и 3 мины 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 выпустила 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, находясь в надводном положении, UC-23 выстрелом из кормового торпедного аппарата потопила большой пароход (вместимостью 4500 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 крейсирования в стесненном районе среди многочисленных островов Эгейского моря UC-23 потопи-

ла 6 греческих парусников, а 18 июня задержала большой греческий пароход «Ксифис» («Xiphis») (вместимостью 1200 т); команда парохода и пассажиры не помещались в корабельных шлюпках; поэтому командир подводной лодки взял на борт 15 человек; 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 6252 т торгового тоннажа.

При возвращении 21 июня UC-23 встретила с UB-42 и смогла обменяться сведениями о замеченном движении. 24 июня в 9 ч показался большой вооруженный грузовой пароход под конвоем двух французских эскадренных миноносцев. UB-42 с дистанции 600 м ( $3\frac{1}{4}$  каб.) выпустила в него торпеду, которая и потопила его. Это был большой английский пароход «Сестриэн» («Cestrian») (вместимостью 8900 рег. т бр.). 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 XXVI

### **Операции «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). Преследова-

ние линейным кораблем «Екатерина II». Английская воздушная атака Константинополя и Стении. «Ядигар» получает попадание и гибнет. Различные сведения о русском Черноморском флоте. Вице-адмирал 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<sup>1</sup>, 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 бомбомета-

---

<sup>1</sup> К этому времени число авиатранспортов пополнилось третьим — приспособленным быстроходным румынским пароходом «Румыния» (6 самолетов). — *Прим. ред.*

ние по русской подводной лодке, в результате которого на поверхности воды показались воздушные пузыри и масляные пятна<sup>1</sup>.

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 захвата трала 30 м, глубина 8 м —  $26\frac{1}{4}$  фут.). С большими трудностями и упорством удалось добиться создания свободного от мин прохода и поддерживать его в таком состоянии.

Отсутствие угольных транспортов заставило командование флотом 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 командованием флотом, постепенно развертывалась, оставаясь в связи с турецкими армейскими и морскими учреждениями, и имела крупные достижения. Данные за май показывают, насколько незначительно было снабжение углем из Гераклеийского бассейна. Всего было доставлено 5922 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

---

<sup>1</sup> Лодка повреждений не получила. — *Прим. ред.*

флота, имевший в своем распоряжении 4 унтер-офицеров и 8 матросов. В общем из этой шахты было добыто 29 000 т вполне годного бурого угля; число турецких рабочих (матросов) достигало 650 человек. 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 дарданелльской 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 хватало на береговые установки и на поддержание паров в котлах военных кораблей при якорном режиме.

26 мая около полуночи смотритель босфорского маяка на азиатском берегу услышал шум моторов и два взрыва. В свете прожекторов ничего не было видно. Оказалось, что это — русские; в расстоянии 300 м (1½ каб.) от входа два их моторных заградителя подорвались на минах и погибли<sup>1</sup>. 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 на них бомбы. В тот же день было 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 постра-

---

<sup>1</sup> Первая постановка с моторных баркасов в ночь на 25 мая была выполнена благополучно под непосредственным прикрытием крейсера «Память Меркурия» и двух миноносцев. — *Прим. ред.*



дали многие строения, а также были уничтожены мелкие суда. В нескольких случаях русские самолеты, доставленные на кораблях, сбрасывали бомбы.

УВ-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 даже такая легкая работа, как выбирание подводного лота, выполнялась с трудом.

Высадка была произведена темной ночью и сошла благополучно. У кавказского побережья УВ-14 потопила подрывным патроном большой русский парусник (вместимостью 145 т) с грузом соли. Дальнейшее плавание прошло без происшествий. 14 июня УВ-14 вошла в Босфор.

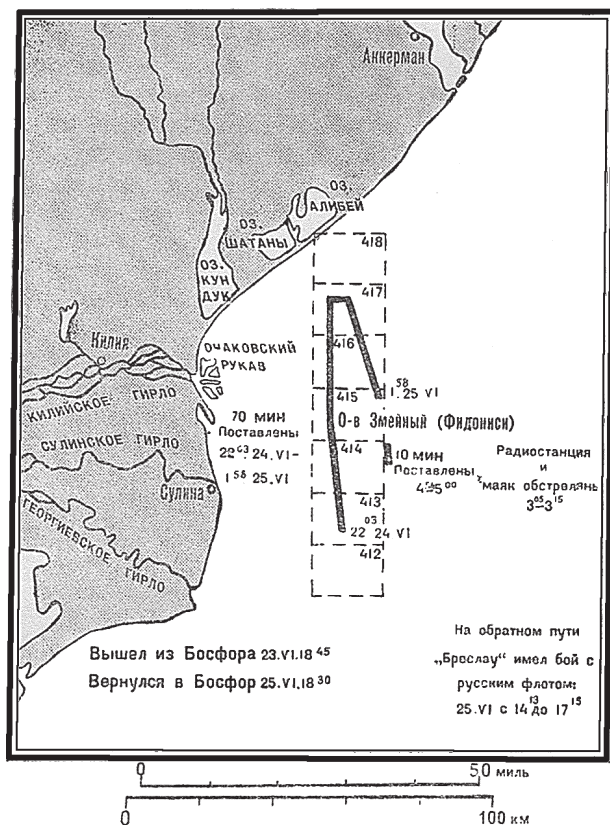
Во время ремонта и перевооружения крейсера «Бреслау» «Гебен» находился в полной готовности к выходу в море; кессоны, построенные для проверки линии валов, по этой причине не были сразу же по их готовности прикреплены к корпусу линейного крейсера. Только по вступлении в строй «Бреслау» установили кессоны и приступили к устранению слабину в подшипниках внутренних валов (3 июня). Теперь можно было удовлетворить просьбу германской морской 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 унтер-офицера 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 пришлось отказаться вследствие незначительности запасов угля. 19 июня в новолуние были намечены заградительная операция у устья Дуная и уничтожение радиостанции на Змеином острове (Фидониси). На случай преследования неприятеля и невозможности идти 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 мин «Бреслау» вышел в море, имея 80 мин на борту. Направление протраленного и свободного от мин фарватера отмечалось створом прожекторов<sup>1</sup>, что оказалось практически удобным способом. Из неприятельских радиопереговоров нельзя было извлечь ничего особенного, и, по-видимому, в восточном районе Черного моря неприятельских морских сил не имелось. 24 июня в 13 ч 45 мин, 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 район устья Дуная и острова Фидониси. По получении информации «Бреслау» направился для постановки мин с таким расчетом, чтобы подойти в исходное положение к 22 ч. Поэтому и самый подход происходил уже в темноте, а начало постановки мин — незадолго до захода луны. С 22 ч до 1 ч 50 мин 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. 24 и 26). Ввиду ограниченного числа мин банки эти находились на большом расстоянии друг от друга. Этот недостаток отчасти компенсировался со-

<sup>1</sup> В подлиннике сказано «Scheinwerferleitlinie», из чего не вполне ясно, подразумевается ли здесь луч прожектора или створ двух прожекторов. — *Прим. пер.*



Черт. 26. Постановка мин «Бреслау» 24—25 июня 1917 г.

крашением 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. Из ручного оружия на корабле имелось всего 20 пистолетов, 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 ч, когда катер был спущен и уже начало светать, радиостанция стала вызывать какую-то другую радиостанцию (позывные «РЕР»). 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 мин до 3 ч 15 мин, после чего десант высадился и в несколько минут завладел строениями вокруг маяка. Почти вся команда радиостанции бежала, и только 11 человек удалось взять в плен; кроме того, было захвачено 5 винтовок и пулемет; две 77-мм полевые пушки 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 мин десант уже возвратился на корабль. В заключение «Бреслау» поставил оставшиеся 10 мин двумя банками в квадрате 414. Ввиду того, 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 идти назад. Он должен был считаться еще и с тем, что часть эскадренных миноносцев в Севастополе была постоянно наготове к выходу. Что неприятель встревожен, выяснилось уже в 12 ч 15 мин, когда в квадрате 318 по пеленгу 240° показались дымы неприятельских эскадренных миноносцев. В 13 ч 25 мин противник с дистанции 19,5 км (107 каб.) открыл огонь и сделал несколько выстрелов, которые дали недолеты. Из-за значительной дистанции «Бреслау» не отвечал. В 13 ч 35 мин «Бреслау» заметил по пеленгу 240° силь-

ный дым; вскоре выяснилось, что это — дым дредноута «Екатерина II». Эскадренный миноносец, обнаруженный ранее других, шел в кильватер за «Бреслау», линейный корабль «Екатерина II» постепенно отошел на левый траверз. Неподалеку от него показались еще небольшие дымы. В 14 ч 13 мин линейный корабль открыл огонь с дистанции больше, чем 25 км (136 каб.); недолеты достигали 600—400 м ( $3\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{4}$  каб.), но залпы ложились в одну точку. Скорость хода неприятеля достигала 24 узлов; «Бреслау» постепенно доводил свою скорость 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 мин «Бреслау» выпускал дымовые завесы, чтобы помешать наблюдению с шедшего за ним эскадренного миноносца, а также чтобы затруднить линейному кораблю пристрелку. Радиостанция развивала энергичную радиопомеху. Залпы линейного корабля продолжали оставаться недолетными. В 14 ч 30 мин приблизившийся эскадренный миноносец тоже открыл огонь, также на недолетах. «Бреслау» отвечал на предельных углах возвышения с дистанции 15,8 км (86 каб.) бронебойными снарядами, с тем чтобы, закрывшись всплесками своих снарядов, мешать стрельбе противника. С 14 ч 35 мин до 14 ч 40 мин 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 узла, поэтому расстояние до линейного корабля увеличивалось. Тем не менее неприятель продолжал преследование, вероятно, в надежде, что в случае порчи механизмов на «Бреслау» последний явится легкой добычей. 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 150-мм орудий. В 16 ч 19 мин последний приблизился на дистанцию около 17 км (93 каб.), и «Бреслау» сделал 3 залпа на предельных углах возвышения. Противник тотчас же отвернул на 8 румбов. Линейный корабль «Екатерина II» 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 мин «Басра» появился и получил приказание идти 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 мин до 17 ч 15 мин последний обстреливал «Бреслау» и эскадренный миноносец «Басра», присоединившийся тем временем к «Бреслау». Всплески ложились по обеим сторонам крейсера в расстоянии 100—300 м ( $1/2$ — $1\frac{1}{2}$  каб.). С 17 ч 1 мин к обстрелу присоединился и линейный корабль «Екатерина II» с дистанции более 25 км (136 каб.). «Басра» оказался только помехой для маневрирования «Бреслау», что могло иметь очень плачевные последствия: он мог идти только 18-узловым ходом. «Бреслау» был вынужден идти с такой же скоростью, прикрывая «Басра». «Бреслау» выпустил дымовую завесу, так что «Басра» смог укрыться с

борта, противоположного ведущему бой. С 17 ч по 17 ч 15 мин «Бреслау» отвечал на огонь эскадренного миноносца, который приблизился на 14 км (76 каб.). Но вследствие уклонения неприятеля маневрированием попаданий достигнуть не удалось. В 17 ч 15 мин неприятель прекратил огонь, и «Бреслау» спокойно вошел в Босфор, следуя по створу прожекторов.

УС-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 mine, поставленной «Бреслау»<sup>1</sup>. Хотя это и не был вполне современный корабль, все же на нем имелись одно 120-мм и пять 75-мм 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 баркасы.

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

---

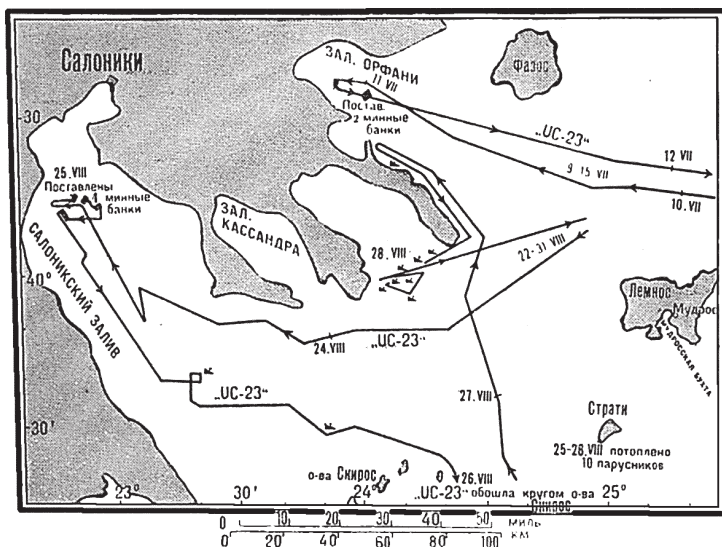
<sup>1</sup> «Лейтенант Зацаренный» погиб в 2,5 мили на *SO* от маяка Фидониси. Погибло 37 человек. Миноносец вез команду и оборудование для восстановления наблюдательного поста на острове Фидониси. — *Прим. ред.*

от английской базы до станции (Имброс—Константинополь — 150 миль) успешные воздушные атаки вызвали бы во время дарданелльских 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 состав с эскадренных миноносцев, стояли в наружном бассейне бухты. Биплан, не признанный за неприятельский 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, по-видимому, 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 про-



тивопожарной системе, питаемой вспомогательным парходом. Постепенно носовая часть «Ядигара» наполнилась водой, а когда сдала переборка носовой кочегарки, эскадренный миноносец затонул, несмотря на полтора часовые тщетные попытки спасти его. У стоявшего рядом эскадренного миноносца «Нумуне» осколками была изрешечена вся наружная обшивка носовой части, но течь удалось остановить, и потребовались только небольшие исправления. На «Ядигаре» имелись тяжелые потери: было убито 29 человек турецкого личного состава, 11 человек — 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 противозаэропланные 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 неожиданно 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 — крейсировать на подходах к Салоникам, к *W* от Мудроса — пришлось приостановить ввиду того, что с первого дня похода правый дизель-мотор вышел из строя. Даже постанровка 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 5 и по 4 мины в каждом. На обратном

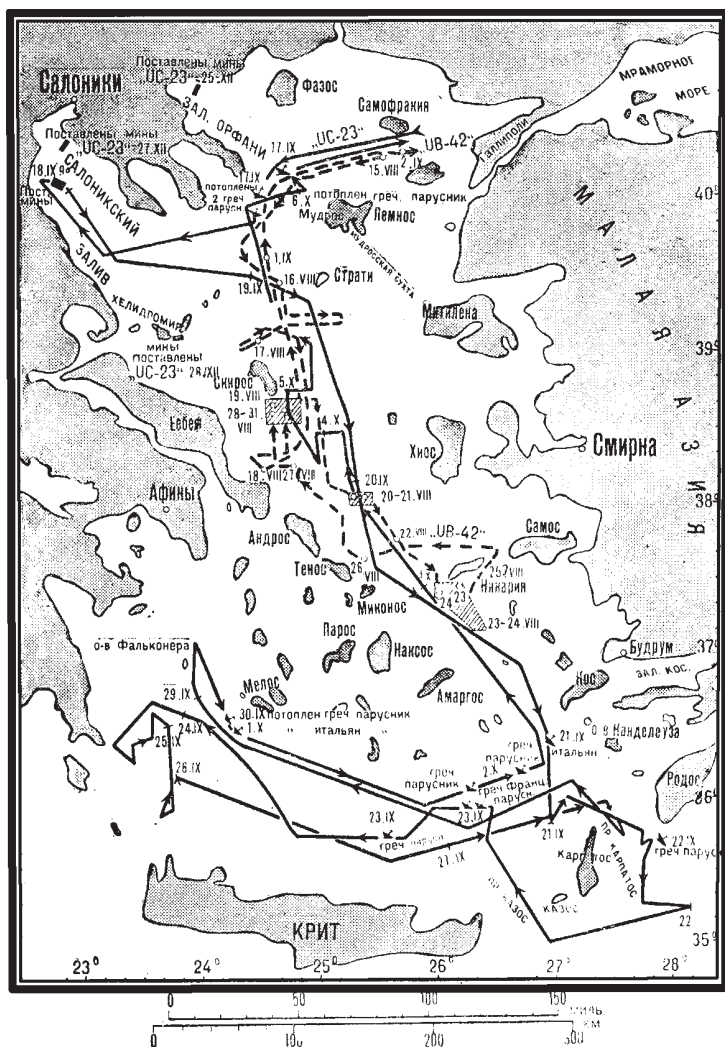


Черт. 27. Заградительные операции UC-23  
с 9 по 15 и с 22 по 31 августа 1917 г.

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 дала; замеченные пароходы были слишком далеко; торпеда, выпущенная в пароход, шедший под конвоем, не попала в цель (черт. 28).

В Константинополь проникали всевозможные слухи о состоянии русского Черноморского флота, 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, по-видимому, на почве нежелания матросов продолжать войну. Но оживленная деятельность Черноморского флота противоречила этим слухам.



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 стало известно, что новый дретноут «Воля» (бывший «Император Александр III») производил пробные испытания перед Севастополем<sup>1</sup>. Турецкому морскому командованию приходилось считаться с вступлением в строй двух дретноутов. Операция русских эскадренных миноносцев, подводных лодок и самолетов против береговых пунктов на северном азиатском побережье не позволяли судить о падении 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.

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, а 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 Боне, но последний был отражен огнем турецкой пограничной стражи,

<sup>1</sup> Пришел из Николаева 17 июля. — *Прим. ред.*

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 ограниченные средства, был к началу августа очищен от мин. Был убран также остов затонувшего парусника, мешавший судоходству.

24 августа 1917 г. вице-адмирал Сушон получил назначение командующим 4-й эскадрой «Флота открытого моря»<sup>1</sup>; вместо него был назначен вице-адмирал Ребейр-Пашвиц.

4 сентября на «Гебене» произошла смена командования.

---

<sup>1</sup> Главные силы германского флота в Северном море. — *Прим. пер.*

---

---

# 7 РАЗДЕЛ ПОСЛЕДНИЙ ГОД ВОЙНЫ

---

---

## ГЛАВА XXVII

### **Операции на Черном море до заключения перемирия с Россией**

Вице-адмирал Ребейр-Пашвиц назначен командующим турецким флотом. Пожар железнодорожных 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.

Вице-адмирал 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. XXX) 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 скопьялась 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 на складах провиант и противогазы 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, которые начали затем восстанавливать железнодорожное движение, для чего пришлось очистить и частью уложить вновь сортировочные пути. Под руководством офицера работали 350 германских и 100 турецких моряков, турецкая железнодорожно-строительная рота и 500 человек из состава рабочих частей. Мины, предназначенные к отправке на Евфрат, удалось почти все спасти, причем частично их пришлось вылавливать из гавани. Благодаря быстрой и толковой работе уже 7 сентября пассажирское движение было восстановлено, а через несколько дней наладилось и грузовое, хотя и не в полной мере.

Энвер-паша запрашивал командующего флотом о возможности отправки оружия в Триполи<sup>1</sup>. Подходящего парусника не имелось, ввиду чего командование внесло предложение орскому Генеральному штабу об отправке для этой цели подводной лодки UC-23 в Мисрату (Северная 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 согла-

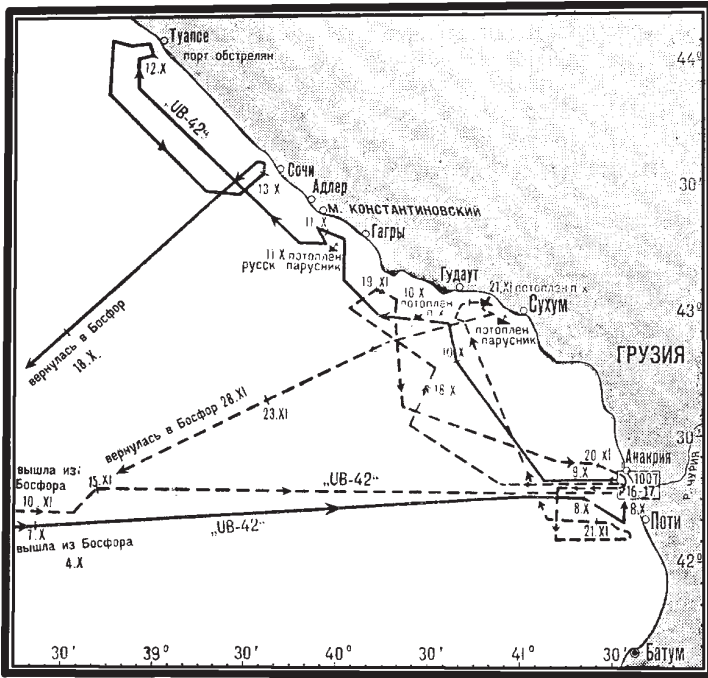
---

Итальянская колония в Северной Африке. — *Прим. пер.*

сия ввиду наличия объектов 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 тоннаж 188 т). 29 сентября в 21ч 20 мин UC-23 заметила у острова Фальконера плавучий госпиталь. Командир решил его задержать и обследовать. Это был большой английский пароход «Гурка» («Gurkha») (вместимостью в 6294 рег. т бр.). 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 госпиталь, в трюме находился в качестве балласта гравий. На этом плавучем госпитале все соответствовало предписаниям. 5 октября в 12 ч 35 мин подводная лодка увидела другой плавучий госпиталь, 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 движению в Грузии, направленному против России, путем доставки подводными лодками на кавказское побережье агентов и военного снабжения. С этой целью UB-42 (старший лейтенант Шварц) вышла 4 октября из Босфора. Она имела на борту 5 грузин, деньги и боевые припасы. В связи с принятием лишних грузов пришлось оставить запасные торпеды. 8 октября подводная лодка подошла





Черт. 29. Операции UB-42 с 3 по 18 октября  
и с 10 по 28 ноября 1917 г.

к месту, назначенному для высадки южнее устья реки Чурия, между Анакрией и Нота, в квадрате 1007 (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 местной 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 винтовок, 18 900 патро-

нов, ящик со взрывчатыми веществами, ящик с инструментами, 5 пистолетов, 1000 патронов к ним и 370 тыс. рублей. Затем UB-42 направилась на север и 10 октября в 23 ч 40 мин потопила торпедой большой пароход (местимостью в 3000 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 ч с дистанции в 5—4,6 км (27—25 каб.) UB-42 открыла огонь по нему, а также по складским постройкам. С лодки были замечены попадания. Через 10 минут 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 должна была 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.

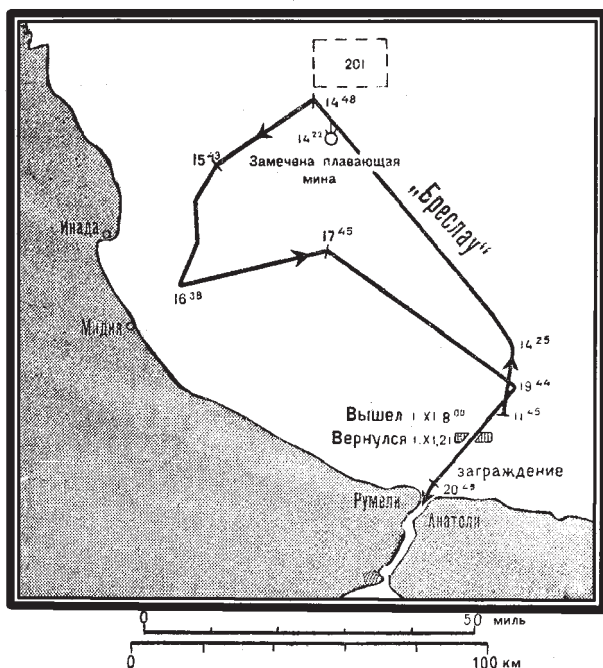
25 октября 1-я турецкая армия донесла морскому командованию, что в полночь у мыса Ресве (Серве-Бурну) неприятельская подводная лодка и 2 военных корабля, вероятно, эскадренные миноносцы, высадили солдат и затем снова приняли их на борт. Предполагалось, что они поставили мины. Позднее пришло донесение, что ночью подводная лодка принудила орудийным огнем турецкий пароход выброситься на берег. Командование армией 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. Судходство 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 88-мм 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, по-видимому, работала так же прекрасно, как и раньше. 31 октября около 6 ч у Инады появились 2 русских эскадренных миноносца и авиатранспорт и с дистанции около 3 км (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 человек погибло, 2 было тяжело и 4 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 ч отошел на *N*, тральщики свободно сошли на воду и после полудня принялись за траление. Район у мыса Ресве (Серве) обследовали, но мины не были найдены. Тральщики и оба пострадавшие турецкие парохода вернулись в Босфор. Судходство 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 настро-

ение 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. Ведь даже крейсеру «Бреслау» — когда он был еще вооружен 105-мм орудиями — иногда приходилось туго при энергичных атаках русских эскадренных миноносцев. Таким образом приходилось использовать эскадренные миноносцы типа «Шихау» и «Канэ» только для обеспечения входа в Босфор 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» служат смелые подвиги миноносца Тимур-Хиссар и потопление английской подводной лодки миноносцем «Султан-Хассар». Что касается погибшего миноносца «Хамид-Абад», то, конечно, последний не годился в качестве конвоира, так как имел всего одно 37-мм орудие, а перевозку топлива для тральщиков с большим успехом выполнило бы небольшое торговое судно.

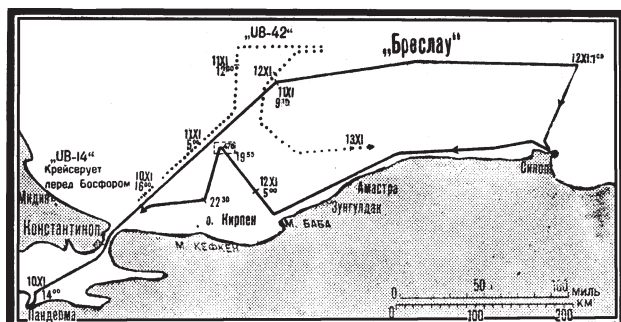
Морское командование решило на следующий день произвести ответную операцию. «Бреслау» (под командой старшего офицера Хомейера) получил приказание выйти 1 ноября, пройти до квадрата 201 и до наступления темноты крейсировать в районе между Инадой и Мидией в поисках неприятеля; затем ему надлежало вернуться (черт. 30). Два эскадренных миноносца обеспечивали вход и выход; «Гебен» был наготове для встречи. Во время крейсирования неприятель не был обнару-



Черт. 30. Операция «Бреслау» 1 ноября 1917 г.

жен, и в 21 ч «Бреслау» снова уже находился за минными заграждениями.

В начале ноября «Бреслау» получил приказание показать флаг у северного анатолийского побережья от Синопа до Кефкена и уничтожить встречные легкие русские морские силы. На УВ-42 была возложена разведка и обеспечение крейсера от похода русских морских сил со стороны Севастополя, а УВ-14 крейсировала для обеспечения входа в Босфор. «Бреслау» вышел 10 ноября в 22 ч 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 насе-



Черт. 31. Операция «Бреслау» с 10 по 13 ноября 1917 г.

лению, что несмотря на все насилия со стороны русских, оно может рассчитывать на защиту своего флага. Радиogramма, 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 найден дрейфующим на поверхности воды и принят на борт. Второй самолет найти не удалось. В ночь с 12 на 13 ноября «Бреслау» вернулся в Босфор.

Подводная лодка UB-14 получила приказание по возвращении «Бреслау» держаться в течение 5 дней западнее меридиана  $29^{\circ}$  вост. долг. и южнее параллели  $42^{\circ} 30'$  сев. шир. для обеспечения прибрежных коммуникаций Босфор—Констанца. Выполнение этой операции 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 морские силы в это время суток направляются к берегу, чтобы неожиданно атаковать 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 ч 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 *Hugiama*, которые вполне выполняли свое назначение. Когда в 4 ч 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 траверзе 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 отдела 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 ч UB-42 подошла к тому же высадочному пункту, что и 8 октября. Когда в 17 ч 22 мин лодка всплыла, на берегу были замечены условные световые сигналы. Поэтому командир отправил на берег двух грузин в сопровождении унтер-офицера и матроса. Среди тихой и темной ночи в 18 ч 18 мин неожиданно раздался лай собаки 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 мин 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 мин 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. Из этого командир заключил, что деятельность грузин раскрыта. Однако не желая покинуть своих людей, командир решил пролежать день на грунте, и с наступлением темноты, в 18 ч 20 мин, он всплыл опять. Световые сигналы, условленные на этот час, не горели, на сигналы по азбуке Морзе ответа не было. Попытки в последующие дни были также безрезультатны, ввиду чего командиру пришлось считать своих людей погибшими. Оставшийся на подвод-



ной 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 идти на север. По пути UB-42 выпустила торпеду в большой пустой пароход (вместимостью 3500 т), но торпеда прошла под его килем. Зато 22 ноября перед Гудаутами подводная лодка потопила торпедой груженный пароход (вместимостью 3000 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 командование флотом получило известие о перевозке неприятельских войск в Салоники. Ввиду того, что других подводных лодок в распоряжении командования в данный момент не было, UB-42 получила приказание идти 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 опять вышла 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 пропускают воду, и подводная лодка вряд ли 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 имели 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 центральными 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 3359 рег. т бр.), 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 многодневной напряженной работы, часто прерывавшейся плохой погодой, 21 января пароход оказался снова на плаву.

Из телеграммы генерал Людендорфа Энверу-паше от 20 декабря было видно, насколько в Германии рассчитывали на усиление подвоза угля из турецких угольных бассейнов. Генерал Людендорф сообщил, что положение с углем в Германии и зависящая от него доставка военного материала для Турции требуют крайнего ограничения вывоза германского угля; потребности Турции после открытия безопасного судоходства необходимо

удовлетворять в большей своей части из Гераклийского бассейна, эксплуатацию которого надлежало поставить на должную высоту увеличением числа рабочих и рациональной организацией, а главным образом, правильным распределением угля турецким главным командованием.

В целях борьбы с недостатком 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 флотилии. Для «Бреслау» тоже было освобождено место у мола в Зунгулдаке, занятое остовом парохода. Разрабатывалась даже организация приемки угля «Гебенем», 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 вице-адмирал Гопман, турецкий флот командировал в качестве своего представителя контр-адмирал 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 мор-

ских путях, возлагается на черноморскую подкомиссию в Одессе.

6. Договаривающиеся стороны обязаны во время перемирия на Черном море не предпринимать никаких подготовлений к морским наступательным операциям.

Вследствие ослабления напряженности 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. Ввиду того, 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 театры военных действий.

4. Ослабление цензуры, большая свобода печати в столице.

Вопрос снабжения населения столицы стоял очень остро. Незадолго до объявления перемирия из-за транспортных затруднений 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. Перед заключением договора командующий флотом особенно настаивал на включении в него этого пункта.

## ГЛАВА XXVIII

**Морской бой у острова Имброс**

Военная обстановка. Намерения командующего флотом. Создание свободного выходного фарватера. План операции. Оперативный приказ. «Гебен» подорвался на mine. Гибель двух английских мониторов. Английская воздушная атака. Приказание «Бреслау» выйти вперед. «Бреслау» подорвался на mine. Попытка «Гебена» оказать помощь. «Гебен» также подрывается на mine. «Бреслау» среди минного поля. «Бреслау» тонет. Турецкие эскадренные миноносцы пытаются прийти на помощь тонущим. Появление английских эскадренных миноносцев. Возвращение «Гебена». Третий подрыв на mine. «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. турецкое главное командование сообщило командующему флотом, что 2 неприятельские 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 корабли риску встречи в 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 объектов для атак под-

водным 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 в собственность турецкого правительства, имеют для Турции такое же значение, как и мощный британский флот для Англии, и 2) если корабли, вероятно, и не встретятся с превосходящими силами неприятеля, то все же не следует забывать об 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 необходимо было пополнить запасы угля. 21 декабря 1917 г. «Гебен» имел в угольных ямах 1385 т угля (полный запас 3000 т), а «Бреслау» — 157 т (полный запас 1200 т). В середине декабря эскадренные миноносцы приняли уголь в Зунгулдаке, а 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 в Константинополе и опыт прежних операций заставили 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 дарданелльской крепости, связанные с выходом кораблей в море. В первую очередь приходилось расширить проходы через собственные минные заграждения с 75 до 220 м и организовать освещение для ночного пла-

вания. 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 и сетевого заграждения № 1 уже не существует, зато по-прежнему стоит 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. 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 «Гебен» должен был внезапно появиться перед сильнейшим из противников, 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 призывные команды; по выполнении этого задания намечался

набег в направлении Мудросской бухты на острове Лемнос, с тем чтобы стрельбою непрямой наводкой поражать скопленные 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 единственно 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 разрабатывался 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 достигь порта. Теперь после приемки кораблями полного запаса угля и окончания подготовительных 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 янва-



ря 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» (капитан 1 ранга Штельцель), крейсер «Бреслау» (капитан 1 ранга Хиппель), эскадренные миноносцы «Муавенет», «Басра», «Нумуне» и Самсун, подводная лодка UC-23.

Оперативный приказ гласил:

«Константинополь, 17 января 1918 г.

Совершенно секретно.

#### ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ

На крейсерско-набеговый выход из Дарданелл (Vorstoss aus den Dardanellen).

1. Намерение. Уничтожение английских дозорных сил перед Дарданеллами.

2. Сведения о неприятеле. За последнее время замечены неприятельские дозорные силы у островов Имброс и Тенедос, состоящие из одного крейсера типа „Джуно“ („Juno“), двух мониторов типа В 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 крейсирует 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 „Нэтал“ („Natal“), 2 эскадренных миноносца, 1 монитор; французские — 1 крей-

сер типа „Глуар“ („Gloire“); затем 1 плавучий госпиталь, 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 мин 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 приложение).

7. В случае тумана в Дарданеллах операция откладывается.

Подпись *Ребейр-Пашивиц*».

19 января в 16 ч отряд вышел в море.

20 января в 3 ч 30 мин 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 два 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 Саросском 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 фон Зандерс, 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 как самый безопасный, был отменен; было решено проложить курс в нанесенный на английскую карту проход, по-видимому, 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, найденной на пароходе, ближайшая к выходу линия заграждений пересекала фарватер, с давних пор и до последнего времени объявленный тральщиками свободным от мин. 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 заграждения, 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 загражденным, 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 мин корабли прошли мимо форта Сед-эль-Бар. В 5 ч 55 мин «Гебен» в точке поворота с курса  $270^\circ$  на курс  $239^\circ$  в качестве ориентира для возвращения поставил буй. В 6 ч 10 мин, находясь как раз в мнимом проходе через заграждение, «Гебен» подорвался на mine; 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 мин операция была продолжена. На месте взрыва был также сброшен буй. В 6 ч 32 мин 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 мин открыл огонь артиллерией средних калибров 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 2000 т. В 7 ч 40 мин «Бреслау» открыл огонь по двум английским эскадренным миноносцам «Лизард» («Lizard») и «Тайгрис» («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, «Брес-

лау» 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 мин «Бреслау» открыл огонь, в 7 ч 49 мин к нему присоединилась с дистанции 9,3 км (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 5000 т, вооруженный двумя 350-мм орудиями, и М-28 водоизмещением в 800 т, вооруженный двумя 150-мм орудиями. Из команды обоих кораблей 132 человека спаслось, достигнув берега вплавь. В 8 ч 5 мин «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 (вероятно, вследствие минного взрыва), поэтому приходилось идти, все время определяясь по двум углам.

В 8 ч 16 мин «Бреслау» просемафорил: «Неприятельская подводная лодка слева за кормой». В 8 ч 20 мин за кормой снова показались оба эскадренных миноносца, а в 8 ч 26 мин 2 неприятельских самолета. «Бреслау», шедший в кильватер «Гебену» в расстойнии около 1000 м ( $5\frac{1}{2}$  каб.), в 8 ч 26 мин 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 мин, в то время как «Бреслау» уклонился влево, в 300 м за кормой «Гебена» упала первая бомба. В 8 ч 31 мин при выходе вперед «Бреслау» подорвался на mine; 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 мин „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», заметил 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 придти на помощь тяжело пострадавшему легкому крейсеру. Но все его умение управляться не привело ни к чему: в 8 ч 55 мин «Гебен» получил тяжелое сотрясение от удара в левый борт. Столб воды поднялся кверху выше мачты и обрушился на корабль. Фор-брамстенга, 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 командир 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 приготавливались к приему буксиров, а прислуга орудий правого борта стреляла из винтовок совместно с пятью пулеметами по самолетам. Тем временем командир «Бреслау» задним ходом вышел из кольца замеченных мин. Но при этом в 9 ч крейсер снова подорвался на двух минах, которые одна за другой взорвались между обоими задними кочегарками и обоими машинными отде-

лениями левого борта. Теперь «Бреслау» лишился хода и дрейфовал с небольшим креном на левый борт и с сильным дифферентом 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 мин — 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 всего личного состава, который в течение первого получаса распевал в воде патриотические песни, через 1½ часа после гибели корабля английскими эскадренными миноносцами «Лизард» и «Тайгрис» было спасено 162 человека. 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 мин 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 мин 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 мин с севера появились оба английских эскадренных миноносца. Поэтому в 9 ч 25 мин «Гебен» отдал флотилии приказание возвращаться обратно. Неприятель, превосходивший турецкие эскадренные миноносцы и в вооружении

и в скорости хода, в 9 ч 20 мин открыл по последним огонь. «Басра» находился в 5 км (3 каб.) от места гибели «Бреслау», но из-за сильного огня противника вынужден был отвернуть. Он получил два попадания 100-мм снарядами в корму под ватерлинией: отсек I наполнился водою, в отсеке II была пробита водонепроницаемая переборка, но воду из него 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 мин не попали, под огонь береговых батарей. В 9 ч 45 мин с дистанции 80 км (43<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 мин прекратили обстрел «Басра». Последний направился к «Гебену» в качестве противолодочного охранения. В 9 ч 52 мин «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 Мудроской бухты. Он приказал «Гебену» возвращаться. Дальнейшее плавание осуществлялось опять при условии определения места по углам; поворот в предполагавшийся проход в минном ограждении «Гебен» произвел опять в той же точке, в которой он повернул вправо. Поставленный буй не был найден. В 9 ч 48 мин «Гебен» снова подорвался на mine близ того же места, что и утром; взрыв пришелся под отсеками III и IV правого борта и, как и первый взрыв, имел небольшие результаты. В то время как «Гебен» направлялся к выходу в Дарданеллы, его энергично атаковали 8—10 неприятельских самолетов. Всплески бомб ложились вокруг корабля, иногда по 20 одновременно, но попаданий не было. В 10 ч



05 мин 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 обеспечивался от подводных лодок эскадренными миноносцами, по которым неприятельские самолеты тоже сбрасывали бомбы, но безрезультатно; корабли отвечали ружейным огнем.

В 10 ч 30 мин «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 ч «Гебен» прошел последнее заграждение, и лоцман был отпущен. При следовании через проход в сетевом заграждении «Гебен» наскочил на Наргарскую банку и не мог сойти с нее своими средствами.

Первоначально операция произвела эффект, на который она была рассчитана. 20 января в 7 ч англичане дали всем своим кораблям открытую радиограмму: «Неприятельские корабли в восточной части Средиземного моря. Всем торговым судам, находящимся в восточное Мальты, следовать в ближайший укрепленный порт». Хотя помяха 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, помимо известной ему гибели «Бреслау», возлагал большие надежды на повреждения, полученные «Гебеном», несколько преувеличивая их серьезность.

Нетрудно критиковать тактический маневр задним числом, когда все внешние впечатления и влияния отступают, 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 доказал 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 несчастью, командир «Бреслау» решил обойти флагманский корабль слева и тем самым приблизился к подозрительному в смысле минных заграждений фарватеру. Проход «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 постыдную деятельность (schandlichen Laufbahn)<sup>1</sup> „Гебена“ и „Бреслау“, не было других двух кораблей, которые оказали бы такое влияние на войну. В военно-морской 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 «Обзервер» от 27 января корреспондент по морским вопросам Фиенн писал:

«Во всей мировой истории нельзя найти двух других кораблей, которые оказали бы столь губительное влияние на политику».

---

<sup>1</sup> Текст гласил: «In spite of the ignominious nature» и т. д.

Далее: «Ни одна ошибка не обошлась нам так дорого, как то, что мы выпустили „Гебен“ из Мессины. Это повлекло за собой галлипольские гекатомбы, вступление Болгарии в войну и салоницкую авантюру, которая легла такой тяжестью на наши источники снабжения. Вследствие той же причины мы были лишены возможности вполне использовать нашу военно-морскую мощь в Египте и Палестине».

## ГЛАВА XXIX

### **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 кроки, вычерченные вручную, на которых были нанесены буй, 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 через сетевое заграждение, против чего не возражали командир и старший штурман. На соответствующий вопрос штурмана лоцман подтвер-



ных атак с Имброса и стрельбы непрямой наводкой 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, 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.

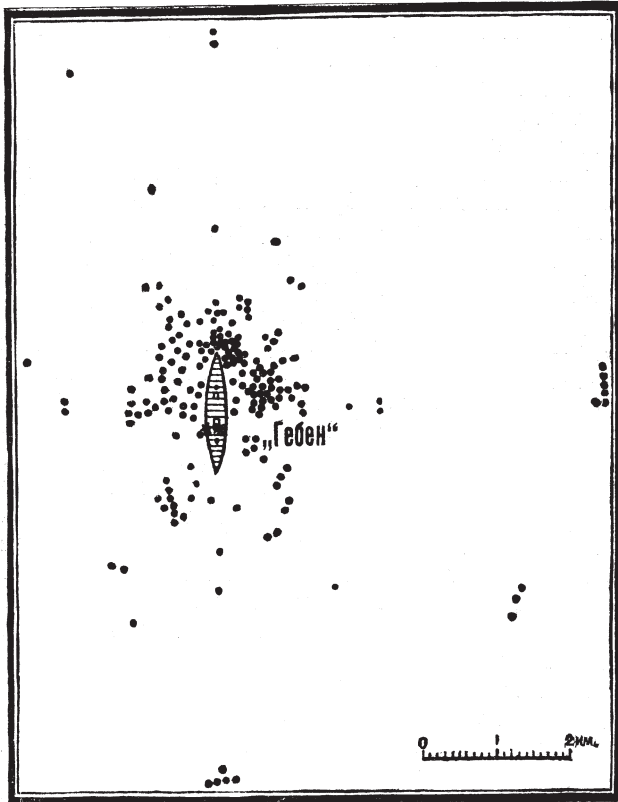
В связи с тем, что можно было ожидать открытия стрельбы с неприятельских кораблей из Саросского залива, что неоднократно применялось обеими сторонами во время боев за Галлиполи, на полуострове были начаты приготовления для противодействия огню противника; для этого с «Гебена» был послан под руководством 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 мин до 23 ч 30 мин неприятель произвел обстрел «Гебена», ведя стрельбу непрямой наводкой. По донесению наблюдательного пункта десантного отряда, в стрельбе участвовали 2—3 корабля. Судя по всплескам, можно было предполагать, что стрельба ведется 105—150-мм орудиями: все снаряды ложились недолетами в 1000 м ( $5\frac{1}{2}$  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-тонных адмиралтейских якоря для стягивания с мели в помощь машинам. Но попытка снять корабль не увенчалась успехом. Надежда, возлагавшаяся на буксиры, тоже не оправдалась. Из Константинополя были присланы все имевшиеся в распоряжении суда, 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 мин 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 одновременно прекратить перегрузку боевого запаса и укрывать людей. Несмотря на значительное число сброшенных бомб (сосчитано 180), было всего два попадания (черт. 33). 22 января в 11 ч 48 мин одна бомба попала в заднюю трубу и причинила незначительные повреждения трубопроводу сирены; в дымовой трубе она образовала пробойину 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:

«С 10 ч до 10 ч 18 мин воздушная тревога. 6 самолетов сбрасывают бомбы. С 10 ч 20 мин до 10 ч 30 мин — 2 самолета сбрасывают бомбы. С 11 ч до 11 ч 11 мин — 4



Черт. 33. Результаты бомбометания неприятельских самолетов по «Гебену» с 20 по 25 января 1918 г.

самолета сбрасывают бомбы. С 11 ч 45 мин до 12 ч — 8 самолетов сбрасывают бомбы. С 14 ч 40 мин до 15 ч 05 мин — 8 неприятельских самолетов сбрасывают бомбы. В 14 ч 45 мин неприятельский самолет сбит германским одноместным истребителем. С 17 ч 07 мин до 17 ч 21 мин — 4 самолета сбрасывают бомбы. С 20 ч 08 мин до 20 ч 43 мин — 3 самолета сбрасывают бомбы. С 21 ч до 22 ч 02 мин — 1 самолет сбрасывает бомбы».

В этот день неприятель добился второго попадания; во время последнего налета, вечером, одна бомба попала в левый ящик противоминных сетей, из которого вырвала часть длиной 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 идти 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 мин снова спешно вышел 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 с успехом применявшему его при снятии парохода Стамбул в Зунгулдаке. «Торгут» прибыл к Нагаре 25 января в 18 ч 15 мин; было решено ошвартовать его кормой к правому борту «Гебена» и затем работой обоих его винтов попытаться размыть банку. После тщетных попыток ошвартовать 10 000-тонный 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 ч; винты «Торгута» работали всю ночь. Струя от винтов смывала песок, и измерения глубины показывали, что последняя постепенно возрастает. Ввиду постепенного увеличения 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 ч 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  $13^\circ$  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 ч 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 мин «Гебен» сошел с мели. Спешно были отданы все буксиры, и в 9 ч 50 мин «Гебен» и «Торгут» направились в Константинополь. 27 января с развевающимися стеньговыми флагами, имея германский военный флаг на грот-стеннге, оба корабля встали на якорь в Босфоре.

Неприятелю за 6 дней не удалось уничтожить «Гебен». 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 E-14, взята под обстрел и сильно повреждена. При попытке уйти в позиционном положении, она была обстреляна у Кум-Кале крепостной артиллерией и потоплена; 9 человек команды были взяты в плен. В тот же день у Нагары пуле-

метным огнем был сбит неприятельский самолет; летчики — 2 английских офицера — были взяты в плен. Борьба за «Гебен» была проиграна противником с потерями.

### ГЛАВА XXX

#### **Действия флота на малоазиатском театре военных действий**

Решение захватить Ирак. Точка зрения генерала Фалькенгайна. 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 верховными командованиями состоялось совещание, которое привело к решению возложить на генерала Фалькенгайна завоевание Ирака. 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 генералом Фалькенгайном и вице-адмиралом Сушоном состоялось предварительное совещание. На этом совещании, а также на последующих выяснилось, что Фалькенгайн считает содействие флота в организации снабжения, в первую очередь, создание необходимой связи с Ираком,

решающим фактором успеха операции. После оценки обстановки Фалькенгайн 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 главное командование может оказаться вынужденным перебросить сильные части войск, предназначенных для иракской операции, на синайский фронт. Командование флотом ставило флоту 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 значительно увеличить личный состав и доставить из Германии моторные катера. Первоначально предусматривалась 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 командованию фронтом, во всех других вопросах — Средиземноморской дивизии. В отношении службы тыла флотилия находилась в зависимости от Евфратской инспекции тыла, но тем не менее командующему флотилией приказом командующего фронтом (Фалькенгайна) была обеспечена широкая самостоятельность, и инспектору тыла было запрещено вмешиваться в сферу речных и технических его мероприятий. Ежедневная норма отправления грузов была установлена 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 достаточного запаса

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. 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 105-мм/40 орудий, поставленных на четыре канонерских шартура, и четырех шартуров с боевым запасом; кроме того, для каждого орудия имелась разборная береговая установка; вторая группа имела три 60-мм десантных орудия на шлюпочных и десантных установках; наконец, флотилия имела в своем распоряжении мины, тралы и подрывную партию.

Одна из групп речной флотилии должна была 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 командир удалось справиться со всеми затруднениями и организовать речной транспорт. Особенной осторожности требовало обращение с командой шартуров, местными турками, которые были сведены в роты. Большие затруднения возникали в связи с заработной платой: 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 на место 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 Фалькенгайн 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 была захвачена в плен англичанами; взятие Хита было не за горами. Взамен на фронт была направлена 50-я турецкая пехотная дивизия, переброшенная, главным образом, по реке Евфратской речной флотилией. Продовольственные затруднения заставили отвести турецкий 13-й корпус от Диалы на Тигр. Положение турецких войск ухудшалось еще из-за дезертирства. Но несмотря на перенос центра тяжести операций в Палестину, снабжение на Евфрате 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 генерала Фалькенгайна сообщал следующие сведения о тяжелом состоянии транспорта на анатолийской и багдадской железных дорогах: весь путь однопутный, с перерывом между Карабунар и Гелебек. На этом промежутке действует таврская полевая железная дорога; таким образом, в Карабунаре и Гелебеке приходится вводить перегрузку; ширококолейная железная дорога через

хребет Аманус, правда, закончена, но полное использование еще невозможно ввиду неготовности верхнего строения пути (балласта); ощущается недостаток во вполне исправных локомотивах, особенно к югу от Тавра. В адрес фронта Фалькенгайна в тот период отходило ежедневно 3 воинских поезда и еженедельно — 6 товарных поездов. С 1 сентября 1917 г. для Евфратского речного отряда намечено 12 товарных поездов (1200 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; деревья 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<sup>1</sup> и, главным образом, озаботиться обеспечением тыла армии от неприятельского десанта. Для этой цели речной отряд передал шесть 105-мм L/40 орудий и 4 пулемета вместе с прислугой; они поступили в распоряжение сухопутного командования Сирии и Западной Аравии, во главе которого стоял морской министр Джемаль-паша. Морская батарея получила название батареи Джемалья-паши; четыре 105-мм L/40 орудия были установлены у Аяса, 2 орудия — на побережье, расположенном далее на северо-восток. Главное командование проливами организовало и снабдило гидроавиабазу в Мерсине; на ее обязанности лежала дальняя разведка в сторону Кипра и ближняя — в районе Александреттского залива и в соседних районах, а также обнаружение минных заграждений и отражение неприятельских набеговых операций. Условия взлета и посадки для самолетов были в Мерсине неблагоприятны, но в более удобных местах нельзя было наладить снабжения вслед-

---

<sup>1</sup> Узловой пункт багдадской железной дороги между Мерсиной и Александреттой. — *Прим. пер.*

ствие затруднений с дорогами. Расстояние для дальней разведки было настолько велико, что, как правило, приходилось по пути дополнительно принимать горючее. 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 Тивериаде.

В январе 1918 г. на Евфрате вступила в строй Евфратская речная флотилия. Она представляла собой значительную боевую силу, имея в своем распоряжении два 105-мм L/40 орудия, установленных на железных лихтерах, 6 60-мм 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, должна была еще обеспечивать судоходство от Анаха вниз по течению.

Группа, отправленная на Тигр первоначально только в качестве разведывательного 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 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 железной дороги у Нисибина до Моссула (около 250 км) поддерживалось лишь условно, а в плохую погоду вовсе прекращалось. Наконец, в распоряжении фронта Фалькенгайна состоял отряд береговой обороны в Сирии. В фев-

рале 1918 г. посты морской службы находились в Караташе, 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 подводными 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. генерал Фалькенгайн был отозван в Германию, и командование над фронтом принял генерал Лиман фон Зандерс. Но одновременно со сменой командования из состава фронта были выделены 2-я и 6-я турецкие армии и упразднена существовавшая до тех пор централизация. В составе бывшего фронта Фалькенгайна (Ильдерим) остались береговая оборона от Хайфы (включительно) и далее на юг и Евфратский речной отряд, за исключением Евфратской флотилии; 2-й армии были подчинены 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 фронтом, отпала 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 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 Лимана фон Зандерса. Одновременно он являлся самостоятельным начальником всех германских морских частей в Сирии и Ираке и в вопросах снабжения, управления и организации этих частей был подчинен Средиземноморской



дивизии; в оперативном отношении эти части по-прежнему подчинялись соответствующим командующим армиями; однако, вышеуказанный морской уполномоченный в случаях крайней необходимости и невозможности снестись с турецким главным командованием имел право отдавать приказы от имени турецкого главного командования, но при условии одновременного донесения об этом как главному командованию, так и командованию соответствующей армией.

В марте 1918 г. неприятель начал наступление на Евфрате. Командующий Евфратским речным отрядом находился в поездке вверх по течению для инспектирования морских тыловых учреждений 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 105-мм 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 уполномоченного флотилия была передана в подчинение командующему Евфратским отрядом, а последнему было приказано 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 дозоры доносили, что англичане дошли до Альбу-Кемалья, вследствие чего все германские тыловые учреждения отошли. Постепенно стали подходить отдельные беглецы, доставлявшие фантастические сведения; но среди них не было никого с Евфратской флотилии. В последующие дни беглецы собирались все в больших и больших массах; некоторые из них были в совсем разложившемся состоянии. Разбойничьи арабские племена использовали удобный случай, напали на них и до такой степени обо-

брали, 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 человек из состава флотилии, в том числе 2 офицера. Находившийся среди вернувшихся командующий флотилией, 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 ч 105-мм орудия с лихтеров открыли огонь по неприятельской кавалерии и артиллерии; в 9 ч неприятель усилил артиллерийский огонь и одновременно двинул в атаку пехоту, которой удалось в нескольких местах прорвать фронт; 105-мм орудия с короткими перерывами стреляли до 13 ч, 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 удалось заделать пробоину 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 экипажам пришлось покинуть корабли 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 человек, ранеными — 13, из них несколько человек — тяжело.

Разрушения, произведенные в Анахе, говорили за то, что неприятель не имел намерения занять его надолго. Это подтвердила в ближайшие дни разведка на сухом пути. От нового формирования Евфратской флотилии пришлось

отказаться ввиду того, что неприятель имел в своем распоряжении броневые автомобили, которыми он мог свободно заходить флотилии в тыл. Поэтому командующий речным отрядом, собрав последних беглецов и реорганизовав этапные пункты, вернулся в Джераблус.

Командир тигрской группы предложил сократить личный состав ее до небольшой команды, 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, что требовалось в связи со все возрастающим 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 побережье. 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 турецкого главного командования, вернула в Константинополь весь германский личный состав, работавший на реке ниже Джераблуса, вместе с моторными катерами, радиостанциями, запасами и снаряжением. Джераблус оставался базой речного отряда, в распоряжении которого остались только северные речные коммуникации. Отряд просуществовал еще до конца сентября 1918 г., когда был расформирован.

Должность морского уполномоченного при турецком главном 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 войск фронта Лиман фон Зандерса была постепенно свернута и береговая оборона.

## ГЛАВА XXXI

**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 объявление принципа самоопределения наряду с введением большевистской власти изменили 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, царил полная анархия. В городах, например, в Эрсинджане, нападения были направлены 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 8000 человек ожидали отправки на родину. В портах северного побережья Черного моря — Одессе, Николаеве и в главном военном порту Севастополе — царил совершенно неясное и неустойчивое положение. Для союзников было важно как можно ско-

рее 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 бывших 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 не хватало 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 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 атаковать. 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 вице-адмирал 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 центральных держав (представителем Украины состоял бывший русский морской офицер). Деятельность комиссии касалась следующих вопросов: а) восстановления и охраны свободных от мин коммуникаций на Черном и Азовском морях, б) восстановления портов и верфей, в) регулирования судоходства, г) способство-

вания всеми мерами вывозу из Южной России продовольствия, нефти и других материалов, необходимых средне-европейским государствам для продолжения войны.

17 марта германо-австрийские войска заняли Николаев. Эта оккупация являлась преддверием к дальнейшим операциям 52-го корпуса, имевшим целью восстановление порядка в Тавриде 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 командира 52-го корпуса. В ближайшем будущем ожидалась оккупация Севастополя, поэтому Морской генеральный штаб прислал в распоряжение сухопутного командования двух офицеров Морского генерального штаба. В Севастополе находилась самая ценная часть русского флота: оба дредноута — «Воля» (бывший «Император Александр III») и «Свободная Россия» (бывшая «Екатерина II»), крейсер «Память Меркурия», несколько подводных лодок и эскадренных миноносцев; остальная часть флота, по полученным сведениям, была покинута личным составом.

По просьбе вице-адмирала 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 продемонстрировано. Подводная лодка направилась на позицию на линии Одесса — Севастополь. 11 апреля UC-23 встретила у Евпатории пароход, который не выполнил требования застопорить ма-

шины. Завязался бой, причем пароход отвечал из 120-мм 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 на встречу тральщикам. 14 апреля в 1 ч был задержан артиллерийским огнем русский пароход «Казак» (около 1000 т) с разным грузом и также отправлен в Одессу с призовой командой. Несколько часов спустя, в 6 ч 50 мин, 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 идти 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 один 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 в 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 во-

енных 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 «Гебен» и «Гамидие» крейсировать 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. Саблин намеревался остаться со всем флотом в Севастополе и там разоружить корабли, если германский командующий разрешит поднять украинский флаг, показывающий переход флота к дружественной германцам Украинской республике. Депутация, посланная с этим предложением к генералу 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 ч 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, сободен ли от мин входной фарватер, были получены предварительно по указаниям русских офицеров. 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 mine 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. Вице-адмирал 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 ограничились 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. Морской генеральный штаб в Берлине желал возвращения «Гебена» в Константинополь, в соответствии с чем сообщил германскому верховному командованию, что корабль не сможет принять участия в намеченной операции. Однако командующий флотом 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 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> года тому назад). За короткое время, имевшееся в распоряжении, удалось только очистить днище и покрасить его, а также исправить паропровод к якорному шпилью; к заделке пробоин не приступали; 14 июня «Гебен» уже вышел из дока.

Германское правительство начало переговоры с советским правительством, чтобы добиться возвращения рус-

ских 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-стенгах — красные. Командующим флотом был адмирал 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 объявляло, что намерено вернуть их после заключения общего мира. Московское правительство послало в Новороссийск приказ о подготовке к переводу кораблей в Севастополь, который должен был последовать не позднее 19 июня. Получив этот приказ, адмирал Саблин сложил с себя командование; его заместитель, капитан 1 ранга Тихменев, 16 июня запросил по радио германское командование, прося указаний по выполнению перехода в Севастополь. Ребейр-Пашвиц отвечал, что в 9 ч 19 июня корабли должны находиться перед Севастополем с орудиями, закрепленными по-походному и открытыми орудийными затворами, с боевым запасом в погребах. После постановки на якорь кораблям предстоял осмотр особой комиссией. 18 июня Тихменев сообщил 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 не хватало 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.

На совещании Тихменев объявил, 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 местопребывание 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 тралями, направился к Дообскому мысу. 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 вежами протраленный фарватер. Большая бухта была широко затянута нефтяным налетом. Во многих местах торчали мачты затонувших

кораблей. Во время входа германских кораблей за молом наблюдался взрыв: в дальнейшем выяснилось, что это уничтожался своею командою английский пароход «Треворизн» («Trevorian»). В полдень 5 эскадренных миноносцев прошли через проход в сетевом ограждении между молами и ошвартовались, не встречая сопротивления, вдоль мола. Из опроса местных советских властей выяснилось, что оставшиеся военные корабли дотоплены 24 июня, а личный состав увезен из Новороссийска. Из торговых судов были взорваны «Эльбрус» и 5 пароходов, принадлежавших державам Антанты. В порту находилось еще 27 крупных и мелких торговых судов под красным флагом. По отмеченному вежами 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 стационаров 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; вице-адмирал Гопман являлся начальником всех германских береговых учреждений и частей во всех портах, занятых немцами на черноморском побережье; в качестве такового он распоряжался военными и торговыми кораблями, переданными для ремонта на верфи; в каждом порту, где имелся морской отряд или морское учреждение, предполагалось назначить местного морского начальника, подчиненного Гопману. 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 генерал-фельдмаршала Эйхгорна. Оттуда «Гебен» вышел 11 июля в Константинополь, имея на борту вице-адмирала 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. Плавающая мастерская «Флейс» (бывший 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 жилья особога отряда Средиземноморской дивизии в Севастополе.

3. Эскадренный миноносец R-10 (бывший «Зоркий») был укомплектован германо-турецким личным составом с турецкой флотилии эскадренных миноносцев.

4. Подводная лодка US-4 (бывшая «Гагара»). Ее испытания производились личным составом с подводной лодки UB-14.

5. Мелкосидящие пароходы F-20 (бывший № 410), F-21 (бывшая бронированная баржа K-15), F-22 (бывшая «Олимпиада»), F-23 (бывший № 325), F-24 (бывший № 328). Для четырех из них личный состав был откомандирован с «Гебена», для пятого — береговыми учреждениями. Мелкосидящие пароходы предназначались для использования в особых условиях Азовского моря, на котором эскадренные миноносцы не могли действовать вследствие малых глубин. Они были объединены 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 использовать несколько 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 генерала Кнерцера вел 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 военные действия в этом районе прекратились, и до заключения перемирия деятельность легких морских сил ограничивалась несением дозоров тралением и перевозкой военнопленных центральных держав.

## ГЛАВА XXXII

### **Конец войны**

Сведения о неприятельских операциях против Дарданелл. Приготовления к использованию русских кораблей. Неприятельские воздушные атаки на Константинополь. UB-42 и UC-23 в 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. распространились 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. мощностъ дарданелльских 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, находившиеся в Севастополе, в первую очередь дредноут «Воля» и несколько лучших эскадренных миноносцев. На севастопольских верфях под влиянием революции условия работы стали самые неблагоприятные; тем не менее в начале сентября 1918 г. начались подготовительные работы для введения в строй дредноута «Воля», одного эскадренного миноносца типа «Беспокойный», одного — типа «Сакен», трех — старого типа, а также подводных лодок. Некомплект личного состава предполагалось ликвидировать пополнениями, ожидавшимися из Германии.

Опасным пробелом в обороне Дарданелл являлся недостаток боеспособных самолетов. Воздушные силы неприятеля господствовали над местностю 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 ремонта, необходимого после каждой операции. Только после перехода остатков русского флота из Новороссийска в Севастополь подводные лодки смогли начать ремонт.

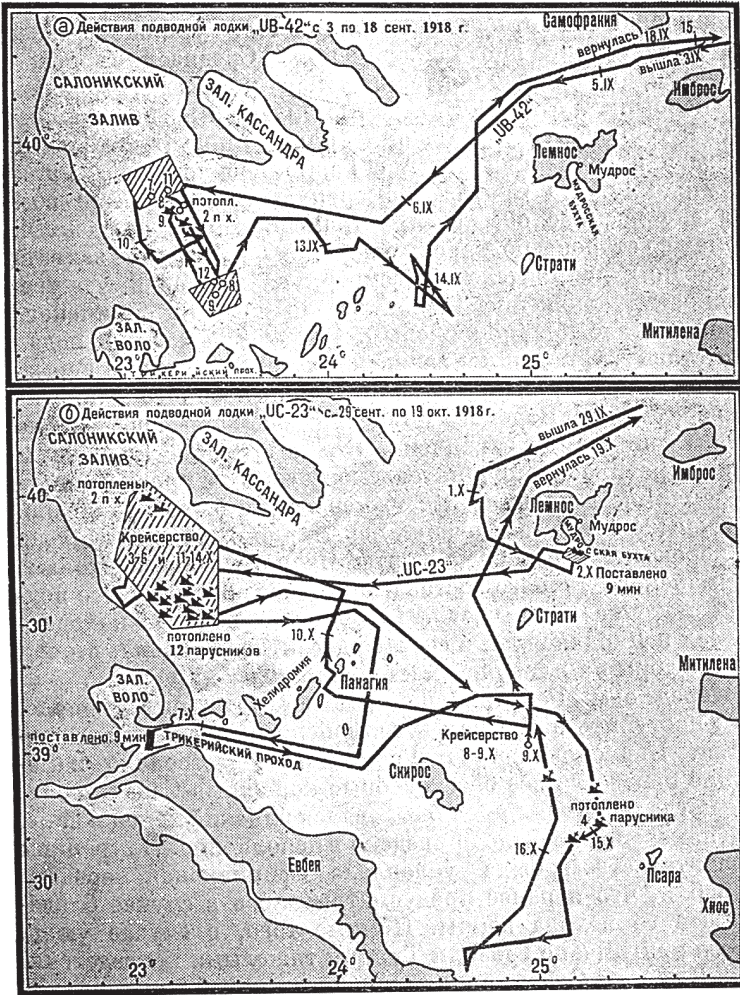
В начале сентября UB-42 (капитан-лейтенант Люббе) была готова для операций. 3 сентября она направилась в Эгейское море (черт. 34, *a*). Благополучно выйдя из Дарданелл, лодка отправилась в назначенный оперативный район у Салоникского залива. 8 сентября темной ночью она потопила торпедами грузеный пароход (вместимость около 3000 т), шедший под конвоем двух эскадренных миноносцев, а 9 сентября — грузеный пароход (вместимость около 3500 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 Люббе снова вышел в Эгейское море на UC-23 (черт. 34, *b*). 3 октября лодка 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 выходящий из залива конвой в составе одного парохода вместимостью в 5000 т и другого — вместимостью в 3500 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 пораже-

ние 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 Ребейр-Пашвица об участии флота в операциях со стороны Черного и Мраморного морей на случай неприятельского наступления на эносском и чаталджинском фронтах. «Гебен» получил приказание находиться в полной боевой готовности. 7 августа приступили к закреплению кессона для ремонта носовой пробоины левого борта. С 1 октября корабль должен был находиться в 12-часовой боевой готовности, а до этого момента можно было успеть пополнить запасы угля и боевых припасов. 19 октября после окончательной заделки пробоины кессон был снят. Заделку 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 развала сирийского фронта стало крайне тяжелым. 19 октября



Черт. 34: а) действия UB-42 с 3 по 18 сентября 1918 г.;  
 б) действия UC-23 с 29 сентября по 19 октября 1918 г.

Кабинет подал в отставку. С падением важнейших друзей союза с Германией — великого визиря Талаата-паши, военного министра Энвера-паши и морского министра Джемаля-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 приступили к перевозке в северные порты Черного моря не только германского личного состава, 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 адмиралом 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 мин адмирал Ребейр-Пашвиц спустил свой флаг на «Гебене» и передал корабль турецкому адмиралу Ариф-паше, а подводные лодки ушли в Севастополь.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

*Приложение 1*

### **Сетевые противолодочные заграждения в Дарданеллах и Босфоре**

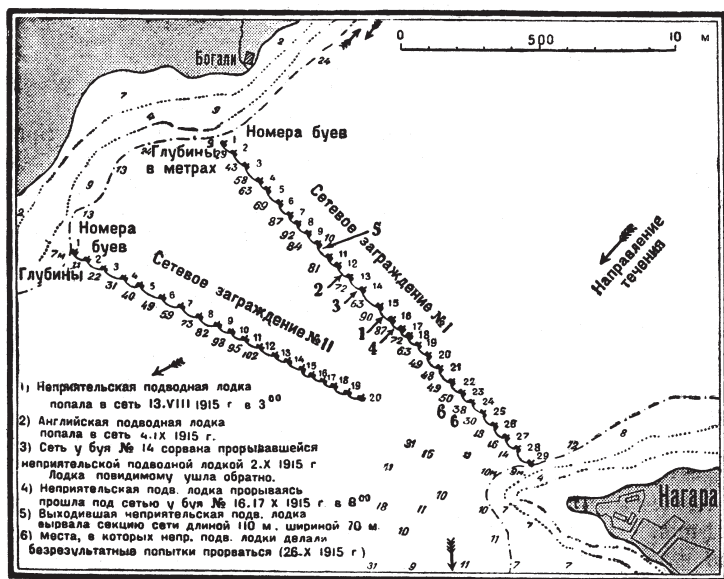
Со времени вступления Турции в мировую войну неприятельские, в особенности английские, подводные лодки постоянно и часто с успехом пытались прорваться в проливы и в Мраморное море. Несмотря на существование минных заграждений и на сильную охрану проливов, 25 мая 1915 г. одной из подводных лодок<sup>1</sup> 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 — узость у Нагары — имеет 2000 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

---

<sup>1</sup> Е-11, потопившей за этот поход канонерскую лодку и 6 транспортов (см.: *Корбетт Ю.* Операции английского флота, т. III, гл. 2). — *Прим. ред.*

неприятельских подводных лодок стали повторяться все чаще и чаще, что серьезно отражалось на военных действиях на полуострове Галлиполи и крайне волновало население, контр-адмирал Сушон обратился к командованию районом 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 опровергнуть выставленное турками возражение, будто 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 канатной дороги большое количество бракованного стального троса, правда, не совсем соответствовавшего своему новому назначению, но все же пригодного. При поддержке главного командования удалось добыть значительное количество материала из оборудования канатных дорог внутри страны. Главным же источником всего необходимого оставался морской арсенал, где за десятки лет накопилось неслыханное количество якорей, цепей, канатных звеньев, бுவев, стальных тросов и т. п., большей частью лежавших под кучей мусора. Хранитель этих богатств, турецкий капитан, вначале восставал против все возрастающих 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 длиной в 60 м, шириной в 30 м, с ячейками размером 4Ч4 м. 20-тонный плавучий кран начал подъем 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 стави-



Черт. 35. Сетевые заграждения в Дарданеллах

лись 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 корпуса мин; к нижней шкаторине сетей для воспрепятствования надуванию 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 буюм и Маджарской банкой был оставлен проход для «Гибена» и «Бреслау» в 125 м ширины. В противоположность Дарданеллам условия глубин и течения в Босфоре не очень затрудняли работы; к тому же неприятель этой работе не мешал.

По окончании босфорского заграждения тотчас же приступили к улучшению дарданелльского. Здесь имелось 28 буев с 25 сетями, образовавшими занавес около 1550 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 8—10 см в окружности, из старой плохо гнущейся железной проволоки, 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 разрыв был снова закрыт в течение 1½ дней имевшимися в резерве готовыми сетями.

В ближайшие дни по ходатайству генерала Лимана фон Зандера 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 совершенствованием сетевого заграждения предстояла трудная работа по удалению остова расстрелянного «прерывателя заграждений» «Гарб» («Garb»), служившего 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, 4 сентября, неподалеку от Нагарской банки в сети снова попала 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<sup>1</sup>. 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 минуты после всплытия, увлекая за собой 3 буя и 3 сети. Образовавшийся разрыв 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 значительные 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 самолё-

---

<sup>1</sup> Не E-17, а E-7. — *Прим. ред.*

тов 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-тонных крытых моторных катеров, вооруженных 37-мм автоматами; два из них постоянно находились в дежурстве, ошвартованные к определенным буям заграждения. При свежей погоде или малейшем волнении катера, как правило, покидали свои посты с оправданием: «Stormy weather» (штормовая погода), хотя настоящей причиной была болезнь морской болезни.

Между тем из Константинополя в Дарданеллы прибыло большое количество пригодной проволоки, доставленной из Болгарии; кроме того, на форту «Гамидие» было найдено несколько вьюшек 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 огромными деревянными штоками (со старых парусников) до современных весом в  $1\frac{1}{2}$ —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 9000 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 363 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 ч новая сеть сильно прогнулась внутрь про-

лива; 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 минут 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 ч 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-go* шторма. Несколько бுவ с сетями и якорями снесло, отдельные буй 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 запутились в заграждение; две бомбы, задержавшиеся в сетях, но не взорвавшиеся, были также уничтожены.

В Германии между тем было заказано большое количество новых був и стального троса; по освобождении железнодорож-

ного 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 2*

## **Судоремонтные работы в военное время**

Первым поводом к отправке германских специалистов-кораблестроителей 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 по-

ложение 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.

Верфь в Стении — небольшой, но более или менее современно оборудованный судостроительный завод, принадлежавший франко-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, остававшаяся 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 8000 т. Он значительно разгружал 3 сухих дока, почти всегда занятых более мелкими судами и прежде всего явился отличным доком для «Бреслау», слишком длинного 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.

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, которая лежала у склона круто поднимающихся к горю холмов и на которой находился целый ряд по-

строек, 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 3000 рабочих оставалось очень незначительное число их. 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 также 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 затонуть тотчас же. Это благоприятное внешнее впечатление объяснялось тем, что 2 мины, на которых он подорвался, образовали пробойны на обоих его бортах, так что проникавшая внутрь вода в количестве около 2000 т почти уравнила крен; только осадка корабля увеличилась на 1 м. Лишь благодаря наличию бронь-

вых 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, недалеко от верфи Стения, где в течение последующих четырех месяцев все производство стояло под знаком ремонта «Гебена». Эта совершенно исключительно крупная работа ставила задачи, бывшие не по плечу константинопольским рабочим, состоявшим, главным образом, из котельщиков. Дока, достаточно большого, чтобы вместить «Гебен», также не имелось. Осмотр водолазами установил, 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 ввиду невозможности солидной и прочной заделки больших пробоин и полного восстановления крепости корпуса, а следовательно, и полной 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 должны были бы иметь такие кессоны, а также невозможности соответствующим образом обработать тяжелые деревянные части. Поэтому решено было построить кессоны из железных кораблестроительных материалов, что разрешило вопрос скорейшим и надежнейшим способом.

Площадь пробоины правого борта достигала  $50 \text{ м}^2$ , а левого —  $60 \text{ м}^2$ .

Оригинальность примененного способа заключалась в том, что кессон весом в 75 т удерживался на плаву при помощи особых воздушных ящиков (черт. 36, *a*); 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 (*b* — 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 Константино-



поле; 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<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-месячного ремонта, вначале неоднократно прерывавшегося, пробоина левого борта площадью в 60 м<sup>2</sup> была заделана.

При этих работах германские водолазы показали свои высокие качества. Им пришлось под водой помощью автогенной резки обрезать части бокового киля, свернутые в трубку минным взрывом и мешавшие укреплению первого кессона. Работа эта была выполнена безукоризненно.

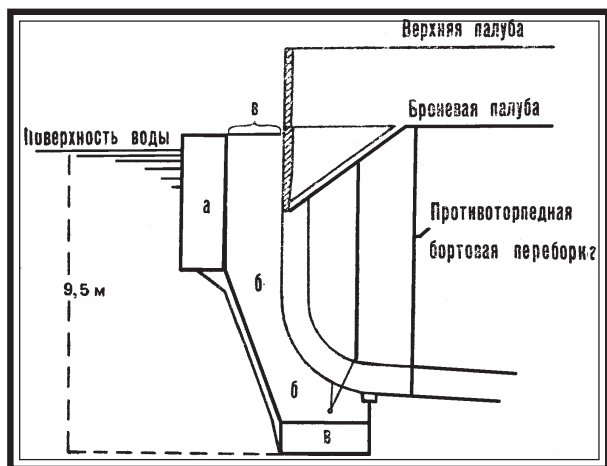
Большую помощь в работах оказывали корабельные специалисты «Гебена», работавшие день и ночь в несколько смен.

Местные трудности и препятствия, с которыми при ремонте «Гебена» пришлось бороться на каждом шагу, заключались, помимо недостатка материала, еще в неудовлетворительном оборудовании. Два локобиля 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 резкой. Хотя работы выполнялись с наибольшей срочностью и с соблюдением лишь самой необходимой точности, все же требование восстановления наружных частей корпуса и достижения его водонепроницаемости было выполнено.



Черт. 36. Кессон у борта «Гебена» (резерв): *а* — воздушный ящик; *б* — рабочее помещение; *в* — входное отверстие

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 слабину в дейдвудных подшипниках вследствие вибрации наружных гребных валов. 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 водлазами 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 полтора 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 делать их очень широкими: при одинаковой высоте в 10 м кессон для кормовой части корабля имел ширину 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 гнущаться никакими заплатами, лишь бы достигалась основная цель и экономилось время. Воздушные ящики, согласно опыту, полученному при пост-

ройке обоих первых кессонов, рассчитывались таким образом, чтобы при полном заполнении нижнего ящика водою кессон сохранял около 3 м остаточной плавучести и держался помощью верхнего воздушного ящика на плаву; в таком виде легче всего было устанавливать кессоны и подгонять их точно на назначенное место с 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 стружками; 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» и использовании 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 отточка вала производились самыми примитивными средствами, то 6-дневный срок ремонта валов нужно считать рекордным по краткости. Результат работ оказался несколько не хуже, чем при ремонте в доке в условиях наличия всех возможных временных 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 с 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 от турецкого оборудования положение. 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 Польши 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 1800 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 водой. 400-тонная 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 не увенчались успехом; вследствие проникновения воды в один из цилиндров 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 дизель-моторов, аккумуляторов и совершенно открытой электропроводки она являлась совершенно устаревшей и своим

ограниченным районом действий уступала даже небольшому германскому 180-тонному подводному 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 боеготовую 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.

Подъем 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<sup>2</sup>. Более серьезной работой являлось спасение 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. Подъем «Ядигара» был произведен следующим способом: для подъема 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 с помощью продувания сжатым воздухом. Наиболее трудным вопросом являлось скрепление корпуса эскадренного миноносца с понтоном. Для этой цели в верхнем ряду наружной обшивки корпус (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 фуникулера Галата—Пера). Затем подвели понтон в погруженном состоянии, установили его точно над корпусом эскадренного миноносца и 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.

Евфратский речной отряд (гл. XXI). 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 железнодорожной мастерской, которая несколько лет тому назад закончила постройку большого железнодорожного моста через Евфрат.

Судоходство на Евфрате в течение многих тысячелетий производилось на так называемых шартурах — легких плоскодонных челнах около 7 м длиной и от 2 до 2,5 м шириной, 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 достаточно водонепроницаемы, конечно, если не встречались особо тяжелые условия, как-то: прикосновение ко 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 длиной 12 м, шириной 4 м и грузоподъемностью 15—16 т, которое благодаря своей солидной конструкции могло противостоять опасности 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. Местное население на Нижнем Евфрате с помощью этой земляной смолы, которая добывается в различных местах реки, превращают грубо

скрепленные из жил пальмовых листьев корзины в совершенно водонепроницаемые круглые суда, служащие в низовьях Евфрата для передвижения. Достигается это простой обмазкой. Об этих своеобразных судах на Евфрате сообщает еще 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 150-мм гаубичная батарея с большим количеством боевых припасов, несколько военных самолетов, большой госпиталь с материалом и персоналом, радиостанция, походные кухни, грузовики и т. п. Речные суда отлично выполнили задачу, и потерь ценного груза ни разу не было.

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 105-мм скорострельными орудиями и с успехом использованные 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 контр-адмирал Сушон понял с самого начала огромную опасность, грозившую с этой стороны. Как командующий Средиземноморской дивизией он тотчас же затребовал из Германии медицинский персонал, необходимый для проведения санитарных мер. Но для достижения цели было важно взять все санитарные нити в одни руки и руководить медицинской помощью 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 немногочисленный младший санитарный персонал, под тропическим солнцем на Тигре и Евфрате, среди ледяной зимней стужи в горах Кавказа, германские морские врачи выполняли свою тяжелую работу. Несмотря на 4 долгих и тяжелых года войны, удавалось предотвращать опустошительные эпидемии.

За время войны германские морские врачи, кроме военных кораблей («Гeben», «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 госпиталь, лазарет, германскую бактериологическую лабораторию, аптеку при санитарном депо, Морское санитарное управление, турецкий военный госпиталь в Горбие, турецкий военный госпиталь в Таш-Кишах, русскую больницу, поликлинику близ Стении, поликлинику в Чокур-Бостане, гинекологические поликлинику и клинику, лазарет св. Иосифа;

б) *во внутренних районах Турции*: отделение санитарного управления в Дарданеллах в 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, иоаннитскую больницу в Бейруте.

**Таблица главнейших элементов кораблей русского Черноморского флота  
(по официальным данным)**

| Класс и наименование кораблей      | Год спуска | Водоизмещение (т) | Скорость (узлы) | Дальность плавания (мили) полн. ход экон. ход | Артиллерия (мм)                             | Торпедное вооружение (мм) | Экипаж (чел.) | Примечания                      |
|------------------------------------|------------|-------------------|-----------------|---|---|---------------------------|---------------|---------------------------------|
| <b>Линейные корабли</b>            |            |                   |                 |   |   |                           |               |                                 |
| «Императрица Мария»                | 1913       | 25 000            | 21,5            | <u>1640</u><br>2960                           | 12—305/52<br>20—130<br>4—75<br>4 пул.       | 4 подв. 455               | 1 220         | Вступ. в строй в июле 1915 г.   |
| «Императрица Екатерина II»         | 1914       | 24 960            | 21,5            | <u>1680</u><br>3000                           | 12—305/52<br>20—130<br>4—75<br>4 пул.       | 4 подв. 455               | 1 220         | Вступ. в строй в ноябре 1915 г. |
| «Император Александр III» («Воля») | 1914       | 22 600            | 21              | —   | 12—305/52<br>20—130<br>8—75; 4—47<br>4 пул. | 4 подв. 455               | 1 220         | Вступ. в строй в ноябре 1915 г. |
| «Евстафий»                         | 1906       | 13 840            | 16              | <u>1360</u><br>2000                           | 4—305/52<br>4—203/50                        | 2 подв. 455               | 880           | —                               |

Продолжение приложения 4

| Класс и наименования кораблей | Год спуска | Водоизмещение (т) | Скорость (узлы) | Дальность плавания (мили) подл. ход экон. ход | Артиллерия (мм)                                   | Торпедное вооружение (мм) | Экипаж (чел.) | Примечания                                    |
|-------------------------------|------------|-------------------|-----------------|---|---|---------------------------|---------------|---|
| «Йоганн Златоуст»             | 1906       | 13 715            | 17              | <u>1200</u><br>2000                           | 12—152/45<br>4—305/52                             | 2 подв.<br>455            | 880           | —   |
| «Пантелеймон»                 | 1900       | 12 580            | 17              | <u>918</u><br>3000                            | 14—152/45<br>4—305/52                             | —                         | 740           | —   |
| «Три Святителя»               | 1893       | 13 350            | 15              | <u>1040</u><br>2250                           | 14—152/45<br>2—57<br>2—37                         | —                         | 745           | —   |
| «Ростислав»                   | 1896       | 10 140            | 15              | <u>1170</u><br>3500                           | 3 пул.<br>4—253/45<br>8—152/45<br>4—75            | —                         | 640           | —   |
| «Синоп»                       | 1887       | 10 180            | 14              | <u>1434</u><br>2310                           | 3 пул.<br>4—203/50<br>12—152/45<br>2—47<br>4 пул. | —                         | 665           | Оборудован в 1915 г. противоминными наделками |
| «Георгий Победоносец»         | 1892       | 10 050            | 14              | —   | 8—152/45<br>4—47                                  | —                         | —             | В резерве; браундвахта в Севастополе          |
| <b>Крейсеры</b>               |            |                   |                 |   |   |                           |               |   |
| «Память Меркурия»             | 1904       | 7070              | 21,4            | <u>735</u><br>2100                            | 16—152/45<br>2—75                                 | 2 подв.<br>380            | 570           | —   |

|                       |      |      |      |             |                                 |                             |     |  |  |
|-----------------------|------|------|------|-------------|---------------------------------|-----------------------------|-----|--|--|
| «Кагул»               | 1902 | 7040 | 22   | 600<br>1920 | 7—120<br>2 пул.                 | —                           | 395 | В ранге по-<br>сылных<br>кораблей. В<br>1916 г. обору-<br>дован для<br>приема 4<br>гидро-<br>самолетов<br>Бывший ту-<br>рецкий крей-<br>сер «Меджи-<br>дие». Поднят<br>из воды и<br>вступил в<br>строй в январе<br>1916 г. |  |
| «Алмаз»               | 1903 | 3285 | 18   | —           | —                               | —                           | —   | —  |  |
| «Прут»                | 1903 | 4090 | 17,9 | —           | 10—130/55<br>4—пул.             | —                           | —   | —  |  |
| <b>Эск. миноносцы</b> |      |      |      |             |                                 |                             |     |  |  |
| «Счастливей»          | 1913 | 1110 | 30   | 450<br>1020 | —                               | —                           | —   | Вступил в<br>строй<br>15 января  |  |
| «Дерзкий»             | 1914 | 1405 | 32   | 500<br>1010 | 3—100/60<br>2—47 зен.<br>4 пул. | 5 двойн.<br>надводн.<br>455 | 125 | Вступил в<br>строй<br>15 сентября  |  |
| «Гневный»             | 1913 | 1464 | 32   | 500<br>1090 | —                               | —                           | —   | Вступил в<br>строй<br>15 сентября  |  |

## Продолжение приложения 4

| Класс и наименования кораблей | Год спуска | Водоизмещение (т) | Скорость (узлы) | Дальность плавания (мили)<br>полн. ход<br>экон. ход | Артиллерия (мм)                 | Торпедное вооружение (мм)   | Экипаж (чел.) | Примечания                     |
|-------------------------------|------------|-------------------|-----------------|---|---------------------------------|-----------------------------|---------------|--------------------------------|
| «Пронзительный»               | 1914       | 1320              | 30,2            | $\frac{500}{1165}$                                  |                                 |                             |               | Вступил в строй<br>15 сентября |
| «Беспокойный»                 | 1913       | 1450              | 32,7            | $\frac{450}{1900}$                                  |                                 |                             |               | Вступил в строй<br>15 сентября |
| «Быстрый»                     | 1914       | 1460              | 31              | $\frac{540}{1600}$                                  | 3—100/60<br>2—47 зен.<br>4 пул. | 5 двойн.<br>надводн.<br>455 | 125           | Вступил в строй<br>15 января   |
| «Громкий»                     | 1913       | 1460              | 31              | $\frac{540}{1600}$                                  |                                 |                             |               | Вступил в строй<br>15 января   |
| «Поспешный»                   | 1913       | 1460              | 29,3            | $\frac{540}{1600}$                                  |                                 |                             |               | Вступил в строй<br>15 января   |
| «Пылкий»                      | 1914       | 1460              | 28,9            | $\frac{540}{1600}$                                  |                                 |                             |               | Вступил в строй<br>15 июля     |
| «Капитан Сакен»               | 1907       | 798               | 24,8            | $\frac{600}{1800}$                                  | 2—120<br>1—47                   |                             |               | Вступил в строй<br>15 января   |
| «Капитан Баранов»             | 1907       | 802               | 24,4            | $\frac{540}{1530}$                                  | 2—120<br>2—47                   | 3 надводн.<br>455           | 85            | —<br>—                         |



|                        |      |     |      |                    |                         |    |  |
|------------------------|------|-----|------|--------------------|-------------------------|----|--|
| «Лейтенант Шестаков»   | 1907 | 780 | 24,5 | $\frac{310}{1700}$ | 2—120<br>2—47<br>3 пул. | 85 | —  |
| «Лейтенант Запаренный» | 1907 | 782 | 24,6 | $\frac{575}{1810}$ | 2—120<br>1—47<br>3 пул. |    | Погиб, подорвавшись на mine в июле 1917 г.   |
| «Живой»                | 1903 | 420 | 27   | $\frac{325}{940}$  | 2—75<br>2—3 пул.        | 67 | Погиб, подорвавшись на mine в апреле 1916 г. |
| «Живучий»              | 1904 | 430 | 25   | $\frac{360}{1000}$ | —                       | 67 | —  |
| «Жуткий»               | 1904 | 445 | 24,5 | $\frac{360}{900}$  | —                       | 67 | —  |
| «Жаркий»               | 1903 | 450 | 25   | $\frac{360}{900}$  | —                       | 67 | —  |
| «Завидный»             | 1903 | 450 | 25   | $\frac{360}{1080}$ | —                       | 67 | —  |
| «Заветный»             | 1903 | 450 | 26   | $\frac{290}{980}$  | —                       | 67 | —  |
| «Зоркий»               | 1904 | 437 | 25,2 | $\frac{325}{900}$  | —                       | 67 | —  |
| «Звонкий»              | 1904 | 450 | 25,7 | $\frac{310}{920}$  | —                       | 67 | —  |
| «Лейтенант Пущин»      | 1905 | 450 | 26   | $\frac{320}{900}$  | —                       | 67 | Погиб, подорвавшись на mine в марте 1916 г.  |

## Продолжение приложения 4

| Класс и наименования кораблей | Год спуска | Водоизмещение (т) | Скорость (узлы) | Дальность плавания (мили) <u>полн. ход</u><br>экон. ход | Артиллерия (мм) | Торпедное вооружение (мм) | Экипаж (чел.) | Примечания                    |           |
|-------------------------------|------------|-------------------|-----------------|---|-----------------|---------------------------|---------------|-------------------------------|-----------|
|                               |            |                   |                 |   |                 |                           |               |                               | Миноносцы |
| «Строгий»                     | 1901       | 376               | 21,5            |   |                 |                           |               |                               |           |
| «Свирелый»                    | 1901       | 376               | 22              | <u>300</u>  | 2—75            | 2 надводн. 380            | 56            | Тип «Сокол»                   |           |
| «Сметливый»                   | 1901       | 376               | 24              | 900   | 2 пул.          |                           |               |                               |           |
| «Стремительный»               | 1901       | 376               | 22              |   |                 |                           |               |                               |           |
| <b>Подводные лодки</b>        |            |                   |                 |   |                 |                           |               |                               |           |
| «Нерпа»                       | 1914       | <u>645</u>        | <u>10</u>       | <u>2880</u>   | 1—57            |                           |               | —                             |           |
|                               |            | 790               | 11,7            | 200   | 1—47            |                           |               |                               |           |
| «Морж»                        | 1915       | 630               | <u>10,8</u>     | <u>2750</u>   | 1 пул.          |                           |               |                               |           |
|                               |            | 790               | 12              | 120   | 1—76            |                           |               |                               |           |
| «Голень»                      | 1915       | <u>630</u>        | <u>10</u>       | <u>2500</u>   | 1—57            | 8 Джеко-вещного           | •             |                               |           |
|                               |            | 790               | 12              | 100   | 1 пул.          | 4 трубчатых               |               |                               |           |
| «Кашалот»                     | 1916       | <u>669</u>        | <u>9,6</u>      | <u>4200</u>   |                 |                           |               |                               |           |
|                               |            | 912               | 9,8             | 130   |                 |                           |               |                               |           |
| «Кит»                         | 1915       | <u>669</u>        | <u>8,5</u>      | <u>3000</u>   | 1—76            |                           | •             |                               |           |
|                               |            | 912               | 8,5             | 110   | 1—57            |                           |               |                               |           |
| «Нарвал»                      | 1915       | <u>673</u>        | <u>12,5</u>     | <u>4000</u>   | 1—76            |                           |               |                               |           |
|                               |            | 1045              | 10              | 120   | 2 пул.          |                           |               |                               |           |
| «Краб»                        | 1915       | <u>560</u>        | <u>12</u>       | <u>1900</u>   | 1—76            | 2 трубчатых               | •             | Подводный заградитель, 30 мин |           |
|                               |            | 740               | 7               | 82  | 2 пул.          |                           |               |                               |           |

|                           |      |      |                    |                     |                        |                             |     |                          |  |
|---------------------------|------|------|--------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------|-----|--------------------------|--|
| «Карп»                    | 1907 | 207  | $\frac{10,6}{8,6}$ | $\frac{1250}{56}$   | —                      | 2 Джекo-вещного 1 трубчатый | •   | —                        |  |
| «Карась»                  | 1907 | 235  | $\frac{207}{10,8}$ | $\frac{1250}{60}$   | —                      | 4 Джекo-вещного             | •   | —                        |  |
| «Налим»                   | 1904 | 235  | $\frac{8}{10}$     | $\frac{600}{50}$    | 1—47                   | 1 трубчатый                 | •   | —                        |  |
| «Скат»                    | 1904 | 186  | $\frac{153}{10}$   | $\frac{600}{50}$    | —                      | 1 трубчатый                 | •   | —                        |  |
| «Лосось»                  | 1905 | 186  | $\frac{153}{10}$   | $\frac{600}{50}$    | —                      |                             |     |                          |  |
| «Посось»                  | 1905 | 110  | $\frac{8}{6}$      | $\frac{360}{45}$    | —                      |                             |     |                          |  |
| «Судак»                   | 1907 | 125  | $\frac{110}{8}$    | $\frac{360}{45}$    | —                      |                             |     |                          |  |
| <b>Канонерские лодки</b>  |      |      |                    |                     |                        |                             |     |                          |  |
| «Донец»                   | 1889 | 1300 | 12                 | $\frac{1200}{1700}$ | 2—152                  | —                           | 135 | —                        |  |
| «Терец»                   | 1888 | 1225 | 13,7               | $\frac{1000}{1250}$ | 1—120<br>2—75          | —                           | 135 | —                        |  |
| «Кубанец»                 | 1888 | 1280 | 11                 | $\frac{1400}{2000}$ | —                      | —                           | 135 | —                        |  |
| <b>Минные заградители</b> |      |      |                    |                     |                        |                             |     |                          |  |
| «Прут»                    | —    | 5450 | 11                 | •                   | •                      | 750                         | •   | Погиб 29 октября 1914 г. |  |
| «Дунай»                   | 1890 | 1620 | 12,9               | $\frac{680}{2150}$  | 2—57<br>4—47<br>4 пул. | 350                         | 230 | —                        |  |

Окончание приложения 4

| Класс и наименования кораблей | Год спуска | Водоизмещение (т) | Скорость (узлы) | Дальность плавания (мили) полн. ход экон. ход | Артиллерия (мм)        | Торpedное вооружение (мм) | Экипаж (чел.) | Примечания                        |
|-------------------------------|------------|-------------------|-----------------|---|------------------------|---------------------------|---------------|-----------------------------------|
| «Константин»                  | 1891       | 2500              | 13              | 1390  | 1—152                  | 200                       | •             |                                   |
|                               |            |                   |                 | 1940  | гауб.<br>3—75          |                           |               |                                   |
| «Алексей»                     | 1890       | 2400              | 14              | 1100  | 2—37                   | 200                       | •             |                                   |
|                               |            |                   |                 | 2200  | 1 пул.<br>2—37         |                           |               |                                   |
| «Ксения»                      | 1895       | 2700              | 14,4            | 1800  | 2 пул.                 | 160                       | •             |                                   |
|                               |            |                   |                 | 2125  | 1—152<br>гауб.<br>3—75 |                           |               |                                   |
| «Георгий»                     | 1896       | 1130              | 14              | 1500  | 2—37                   | 280                       | •             | Переделаны в 1914 г. из пароходов |
|                               |            |                   |                 | 2100  | 1 пул.<br>1—152        |                           |               |                                   |
| «Николай»                     | 1893       | 2780              | 13,6            | 670   | гауб.<br>3—75          | 200                       | •             |                                   |
|                               |            |                   |                 |   | 1 пул.<br>1—152        |                           |               |                                   |
| «Мина»                        | 1913       | 180               | 10              | •   | 2—37                   | 80                        | •             |                                   |
|                               |            |                   |                 |   | 4—17                   |                           |               |                                   |
| «Дыхтау»                      | 1907       | 1110              | 7,5             | 1650  |                        | 120                       | •             |                                   |
|                               |            |                   |                 | 1290  |                        |                           |               |                                   |
| «Бештау»                      | 1907       | 1120              | 10              | 2020  |                        | 300                       | •             |                                   |

| <b>Сетевые заградители</b> |  |           |      |              |                         |  |
|----------------------------|--|-----------|------|--------------|-------------------------|--|
| «Генерал Рузский»          | 1916   | 400 р. т. | 11   | 450          | —                       | Переделаны во время войны из пароходов |
| «Титания»                  | 1879   | 528       | 9    | —            | —                       | •                                      |
| «Аю-Даг»                   | 1898   | 1765      | 9    | 1600         | 2—75                    | •                                      |
| «Эльборус»                 | 1888   | 1050      | 9    | 1900         | 2—75                    | •                                      |
| «Гидра»                    | 1888   | 300       | 9    | 810          | —                       | •                                      |
| <b>Авиатранспорты</b>      |  |           |      |              |                         |  |
| «Николай I»                | 1912   | 9230      | 13,5 | 3800<br>5800 | 6—120<br>2—57<br>4 пул. | 7 гидро-самолетов                      |
| «Александр I»              | 1913   | 9240      | 15   | 4390<br>4945 | 6—120<br>2—75<br>2 пул. | 8 гидро-самолетов                      |
| <b>Сторожевые катера</b>   |  |           |      |              |                         |  |
| 18 катеров                 | 1915<br>—<br>1916  | 14        | 24   | 500          | 1—17<br>1 пул.          | Вступил в строй весной 1916 г.         |
| <b>Тральщики</b>           |  |           |      |              |                         |  |
| 64 тральщика               | Разных типов на морских и каботажных судах Черного и Азовского морей |           |      |              |                         |  |

## Алфавитно-предметный указатель <sup>1</sup>

### СОКРАЩЕНИЯ

|                                    |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| а.-в. — австро-венгерский          | л. кр. — легкий крейсер        |
| автр. — авиатранспорт              | л. кр. — линейный крейсер      |
| б. — болгарский                    | м. — миноносец                 |
| бр. — британский                   | м. зг. — минный заградитель    |
| брон. кр. — броненосный<br>крейсер | пх. — пароход                  |
| г. — германский                    | п. л. — подводная лодка        |
| г. с. — госпитальное судно         | р. — русский                   |
| дир. — дирижабль                   | т. — турецкий                  |
| исп. — испанский                   | тр. — транспорт                |
| к. л. — канонерская лодка          | тщ. — тральщик                 |
| кр. — крейсер                      | фр. — французский              |
| л. к. — линейный корабль           | Ч. ф. — Черноморский флот      |
|                                    | эс. м. — эскадренный миноносец |

## А. Главнейшие боевые столкновения

### 1. Между соединениями кораблей

- Балаклава, бой у (или у мыса Сарыч, между главными силами Ч. ф. и кр. «Гебен» и «Бреслау», 18. 11. 1914) — 94—96.
- Босфор, бой у (между главными силами Ч. ф. и кр. «Гебен», 10. 5. 1915) — 174—176.
- Имброс, бой у о. (между кр. «Гебен» и «Бреслау» и британскими мониторами, 20. 1. 1918) — 412—415.
- Оценка артиллерийской стрельбы русского флота — 87, 291, 329—332, 271—272, 385—386.

---

<sup>1</sup> Цифры показывают страницы.

**2. Между отдельными кораблями**

- «Бреслау», г. л. кр., бой с бр. кр. «Глостер» (7. 8. 1914) — 35—36.
- «Бреслау», г. л. кр., обстрел р. тр. у берегов Крыма (7. 12. 1914) — 99.
- «Бреслау», г. л. кр., обстрел р. тр. и встреча с главными силами Ч. ф. (23—24. 12. 1914) — 102—104.
- «Бреслау», г. л. кр., бой с 4 р. эс. м. (6. 2. 1915) — 116.
- «Бреслау», г. л. кр., бой с 3 р. эс. м. (3. 4. 1915) и повреждение эс. м. «Понзительный» — 138.
- «Бреслау», г. л. кр., бой с р. эс. м. «Дерзкий» и «Гневный» (11. 6. 1915) — 214—216.
- «Бреслау», г. л. кр., бой с р. л. к. «Имп. Мария» и эс. м. (4. 4. 1916) — 290—291.
- «Бреслау», г. л. кр., бой с р. л. к. «Имп. Мария» и эс. м. (21. 7. 1916) — 329—333.
- «Бреслау», г. л. кр., бой с р. л. к. «Екатерина II» и эс. м. (25. 6. 1917) — 385—386.
- «Гамидие», т. кр. л., бой с р. кр. «Кагул» и эс. м. (4. 1. 1915) — 108—109.
- «Гамидие», т. кр. л., бой с р. эс. м. «Понзительный» и «Быстрый» (5. 9. 1915) — 227.
- «Гебен», г. л. кр., потопление р. тр. «Прут» (29. 10. 1914) — 75—76.
- «Гебен», г. л. кр., бой с р. эс. м. «Дерзкий», «Гневный», «Счастливы» (21. 8. 1915) — 249.
- «Гебен», г. л. кр., бой у о. Кипрен с р. л. к. «Имп. Мария» (фактически с л. к. «Екатерина II», 8. 1. 1916) — 270—272.
- «Иесгар», т. к. л., уничтожение артогнем (31. 12. 1915) — 264.
- «Кейпру», т. к. л., уничтожение артогнем (31. 12. 1915) — 164.
- «Родосто», т. тр., бой с р. к. л. «Тюлень» (12. 10. 1916) — 355—356.

**3. Действия подводных лодок****а. Атаки по боевым кораблям**

- Бр. п. л., атака и потопление т. л. к. «Мессудие» (13. 12. 1914) — 100.
- Бр. п. л., атака и потопление т. л. к. «Хайреддин-Барбаросса» (7. 8. 1915) — 238.
- Бр. п. л., атака и потопление т. минного кр. «Пейк» (5. 8. 1915) — 234—235.

- «Морж», р. п. л., атака (безуспешная) г. л. кр. «Гебен» (14. 11. 1915) — 259; (11. 8. 1915) — 225—226.
- «Непра», р. п. л., атака (безуспешная) т. кр. л. «Гамидие» и г. л. кр. «Гебен» (6. 9. 1915) — 227—228.
- U-21, г. п. л., атака и потопление бр. л. к. «Маджестик» (26. 5. 1915) — 198—202.
- UB-7, г. п. л., атака (безуспешная) по р. л. к. у Варны (27. 8. 1915) — 252—253.
- UB-8, г. п. л., атака (безуспешная) по р. л. к. у Варны (27. 8. 1915) — 252—253.

#### **б. Гибель п. л.**

- AE-2, бр. п. л. (30. 4. 1915) — 162—164.
- E-7, бр. п. л. (7. 8. 1915) — 242.
- E-15, бр. п. л. (17. 4. 1915) — 153.
- E-20, бр. п. л. (5. 11. 1915) — 255—257.
- UB-7, г. п. л. (октябрь 1916) — 359.
- UB-45, г. п. л. (6. 11. 1916) — 363.
- UB-46, г. п. л. (7. 12. 1916) — 364—365.
- UC-13, г. п. л. (29. 11. 1915) — 262—263.
- UC-15, г. п. л. (ноябрь 1916) — 363—364.
- «Тюркуаз», фр. п. л. (30. 10. 1915) — 254.

#### **в. Десанты диверсионные с п. л.**

- C U-38, у Анакрии (3. 6. 1916) — 301.
- C U-38, у Анакрии (29. 6. 1916) — 304.
- C UB-14, у Анакрии (30. 5. 1917) — 382.
- C UB-42, у р. Чурия (8. 10. 1917) — 394—395.
- C UB-42, у Анакрия (13. 11. 1917) — 402.

#### **г. Заградительные операции п. л.**

- «Краб», р. п. л., у Босфора (14. 7. 1915) — 223.
- UC-15, г. п. л., у Севастополя (24. 3. 1916) — 284.
- UC-15, г. п. л., у Севастополя (31. 3. 1916) — 284.
- UC-15, г. п. л., у Севастополя (25. 4. 1916) — 284.
- UC-15, у Сулимского гирла (ноябрь 1916) — 363.
- UC-23, г. п. л. В Эгейском море (февраль—апрель 1917) — 371—372.
- UC-23, г. п. л. В Эгейском море (сентябрь 1917) — 375, 393—394.
- UC-23, г. п. л. В Эгейском море (сентябрь 1918) — 452.



**д. Операции г. п. л. на коммуникациях**

- Зап. часть Ч. м. — UB-7 (1915) — 219.
- Зап. часть Ч. м. — UB-7 и UB-8 (сентябрь 1915) — 244—246.
- Зап. часть Ч. м. — UB-14 (октябрь 1915) — 252.
- Сев.-вост. часть Ч. м. — UC-13 (12—29. 11. 1915) — 260—263.
- Зап. часть Ч. м. — UB-7 и UB-14 (январь 1916) — 274—275.
- Зап. и вост. части Ч. м. — U-33, UB-7, UB-14, UB-15 (март—июль 1916) — 285—306.
- Зап. и вост. части Ч. м. — U-33, UB-7, UB-14, UB-15 (август 1916) — 335—340.
- Румынское побережье — UB-43, U-33 (август—сентябрь 1916) — 345—347.
- Румынское побережье — UB-43, U-33, UB-42, UB-46 (сентябрь—ноябрь 1916) — 358—364.
- Кавказское побережье — UB-42 (октябрь—ноябрь 1917) — 394—400.
- Мраморное море — бр. п. л. E-7, E-11 и др. (май 1915) — 206—209.
- Мраморное море — г. п. л. UB-14 (4—15. 11. 1915) — 255—257.
- Эгейское и Средиземное моря — г. п. л. UB-42 и UC-23 (февраль—апрель 1917) — 396—378.
- Эгейское и Средиземное моря — г. п. л. UB-42 и UC-23 (февраль—апрель 1917) — 396—378 (сентябрь—октябрь 1918) — 450—452.

**4. Действия военно-воздушных сил****а. Атаки и бомбометание**

- Бр. самолеты — по С. Стефано и порохов. заводу (14. 4. 1916) — 295.
- Бр. самолеты по Константинополю и флоту (9. 10. 7. 1917) — 386—387.
- Бр. самолеты по г. л. кр. «Гебен» (20—25. 10. 1918) — 424—427.
- Г. гидросамолеты по р. эс. миноносцам у Варны (9. 3. 1916) — 282.
- Г. самолеты по русским силам у Варны, попадание в р. эс. м. «Поспешный» (25. 8. 1916) — 340.

- Г. самолеты по русским силам у Босфора (26. 5. 1917) — 382.  
Г. самолеты по р. п. л. у Босфора (4. 4. 1917) — 380.  
Р. самолет по г. к. р. л. «Бреслау» (7. 12. 1914) — 99.  
Р. гидросамолеты по Варне (27. 10. 1915) — 253.  
Р. гидросамолеты по Варне (25. 8. 1916) — 340.  
Р. гидросамолеты по Босфору (26. 3. 1917) — 397.  
Р. гидросамолеты по Зунгулдаку (6. 2. 1916) — 276.

#### **б. Разведка и корректировка**

- Т. самолеты обнаруживают мины и сеть у Дарданелл (8. 6. 1916) — 302—303.  
Т. самолеты обнаруживают мины у Босфора — 348.  
Р. гидросамолеты корректируют стрельбу по Зунгулдаку (6. 2. 1916) — 276.

#### **в. Использование дирижаблей**

- Полеты и гибель дирижабля SL-10 (18. 7. 1916) — 334.

#### **5. Постановка мин**

- «Бреслау», г. к. р. л. у Дуная (4—5. 5. 1916) — 296—298.  
«Бреслау», г. к. р. л. у Евпатории (7. 5. 1916) — 296—298.  
«Бреслау», г. к. р. л. у Тарханкута (6. 5. 1916) — 296.  
«Бреслау», г. к. р. л. у о. Фидониси (24—25. 6. 1917) — 383—384.  
«Константин», р. зг., у Анатолийского побережья (18. 11. 1914) — 96—97.  
«Ксения», р. зг., у Анатолийского побережья (18. 11. 1914) — 96—97.  
«Нилуфер», т. зг., у Севастополя (29. 10. 1914).  
Подлодки — см. отдел 3 «Действия п. л.».  
Русская заградительная деятельность у Босфора (25. 12. 1914) — 104—105 (август—сентябрь 1916) — 346—354 (май 1917) — 381—382.  
Русские заграждения у Варны (сентябрь 1916) — 346.  
Русские заграждения у Зунгулдака (начало 1917) — 380.  
«Самсун», т. буксир на линии Севастополь—Одесса (29. 10. 1914).  
Суэцкий канал, постановка мин (апрель 1915) — 310.  
Гибель на минах и минные пробоины.  
«Берг», т. минный крейсер, минные пробоины у Босфора (2. 1. 1915) — 108.

- Болгарский миноносец, гибель у Варны (сентябрь 1916) — 346.  
Болгарский миноносец, повреждение на mine (октябрь 1916) — 346.  
«Бреслау», г. кр. л., подорван на mine у Босфора (18. 7. 1915) — 222.  
«Бреслау», г. кр. л., гибель на минах у Дарданелл (20. 1. 1918) — 415.  
«Гебен», г. л. кр., подорван на двух минах у Босфора (26. 12. 1914) — 104.  
«Гебен», г. л. кр., минные пробоины у Дарданелл (20. 1. 1918) — 415.  
«Меджидие», т. кр. л., минные пробоины у Одессы (3. 4. 1915) — 135.  
«Живучий», р. эс. м., гибель на mine у Севастополя (апрель 1916) — 293—294.  
«Лейт. Пущин», р. эс. м., гибель на mine у Варны (10. 3. 1916) — 282.

### 6. Траление

- Тральные работы германо-турецких сил у Босфора — 346—354, 381—382.  
Тральные работы германо-турецких сил у Варны — 346.  
Трал для буксировки одним пароходом — 379—380.

### 7. Использование торпедного оружия

- Атаки г. л. кр. «Гебена» р. эс. м. (без выпуска торпед, 29. 10. 1914) — 76.  
Атаки г. л. кр. «Бреслау» 3 р. эс. м. (с выпуском 3 торпед, безрезультатно, 3. 4. 1915) — 138.  
Атаки и потопление бр. л. к. «Голиаф» т. эс. м. «Муавенет» (13. 5. 1915) — 181—187.  
Атаки и потопление р. к. л. «Донец» т. эс. м. «Гайрет» (29. 10. 1914) — 78.

### 8. Противолодочная оборона (ПЛО)

- Глубинные (противолодочные) бомбы по U-33 (27. 3. 1916) — 286.  
Глубинные (противолодочные) бомбы по U-33 (4. 4. 1916) — 291—292.  
Глубинные (противолодочные) бомбы по U-38 (28. 6. 1916) — 304—305.

- Глубинные (противолодочные) бомбы по UB-45 (29. 9. 1916) — 339—340.
- Мины, подрыв U-21 (6. 7. 1915) — 230.
- Организация ПЛЮ в Мраморном море — 154, 155, 162—164, 233—234, 254—257.
- Подлодка, потопление бр. п. л. E-20 г. подлодкой UB-14 (5. 11. 1915) — 255—257.
- Сети, сетевые заграждения в Босфоре и Дарданеллах — 212, 455—461.
- Сети, попадание в сети бр. п. л. E-7 (4. 8. 1915) — 242.
- Сети, попадание в сети г. п. л. UB-14 (18. 8. 1915) — 241—242.
- «Гаран», р. эс. м. «Строгий» таранил U-33 (4. 4. 1916) — 291—292.
- Суда-ловушки, русские (1915) — 293.

#### **9. Действия против берега, приморских укрепленных пунктов и морских позиций**

- Батум, обстрел г. л. кр. «Гебеном» и т. минным кр. «Пейк» (10. 12. 1914) — 100.
- Батум, обстрел т. кр. л. «Гамидие» (24. 12. 1914) — 102.
- Бона, обстрел г. кр. л. «Бреслау» (4. 8. 1914) — 20—21.
- Босфор, обстрел укреплений р. флотом (28. 3. 1915) — 130—131, (25. 4. 1915) — 140.
- Дарданеллы, обстрел флотом союзников (18. 3. 1915) — 120—125.
- Дунай, обстрел кордона т. эс. м. (28. 1. 1915) — 115—116.
- Евпатория, обстрел порта г. кр. л. «Бреслау» (6. 5. 1916) — 296—297.
- Зунгулдак, обстрел р. л. к. «Ростислав» и р. кр. л. «Кагул» (6. 11. 1914) — 89—90.
- Зунгулдак, русская попытка заграждения потоплением парохода (24. 12. 1914) — 102—103.
- Зунгулдак, обстрел р. флотом (30. 3. 1915) — 132.
- Зунгулдак, обстрел р. флотом (15. 4. 1915) — 139.
- Зунгулдак, обстрел 2 р. эс. м. (15. 7. 1915) — 220.
- Зунгулдак, обстрел 2 р. кр. л. и 5 эс. м. (10. 8. 1915) — 225.
- Зунгулдак, обстрел р. флотом (1. 10. 1915) — 251—252.
- Зунгулдак, обстрел 2 р. эс. м. (5—6. 2. 1916) — 274.
- Козлу, обстрел р. флотом (6. 11. 1914) — 89.
- Констанца, обстрел р. кр. л. «Память Меркурия» и 3 эс. м. (4. 11. 1916) — 365.

- Констанца, обстрел 2р. эс. м. (21. 11. 1916) — 365.  
Новороссийск, обстрел т. минным кр. «Берк» (29. 10. 1914) — 81—82.  
Одесса, обстрел т. эс. м. (29. 10. 1914) — 77—79.  
Одесса, неудавшаяся операция г.-т. сил (1—3. 4.1915) — 132—137.  
Орту, обстрел р. эс. м. (23. 8. 1917) — 391.  
Поти, обстрел г. кр. л. «Бреслау» (7. 11. 1914) — 91.  
Самсун, обстрел р. силами (май 1917) — 382.  
Севастополь, обстрел г. л. кр. «Гебен» (29. 10. 1914) — 74—76.  
Синоп, обстрел р. силами (май 1917) — 382.  
Сочи, обстрел г. кр. «Бреслау» (4. 7. 1916) — 327.  
Сочи, уничтожение парусных судов г. п. л. UC-13 (23. 11. 1915) — 262.  
Стрельба по невидимой с корабля цели в Дарданеллах (апрель 1915) — 158—174.  
Трапезонд, обстрел р. флотом (17. 11. 1914) — 94.  
Туапсе, обстрел т. кр. л. «Гамидие» (20. 11. 1914) — 96.  
Туапсе, обстрел г. л. кр. «Гебен» (4. 7. 1916) — 327.  
Туапсе, обстрел г. п. л. UB-42 (12. 10. 1917) — 396.  
Феодосия, обстрел т. кр. л. «Гамидие» (29. 10.1914) — 82—83.  
Феодосия, обстрел пристрелочной станции г. кр. л. «Бреслау» (18. 3. 1915) — 129.  
Феодосия, обстрел пристрелочной станции и г. п. л. UB-8 — 246.  
Филипповиль, обстрел г. л. кр. «Гебен» (4. 8. 1914) — 20.  
Фланг р. армии, обстрел г. кр. л. «Бреслау» (3. 4. 1916) — 289.  
Фланг т. армии, обстрел р. силами (февраль—март 1916) — 281.  
Эрегли, обстрел р. силами (7. 3. 1915) — 127.  
Эрегли, обстрел р. силами (30. 3. 1915) — 132.  
Эрегли, обстрел р. силами (15. 4. 1915) — 139.  
Эрегли, обстрел р. силами и высадка десанта (8. 5. 1915) — 173.  
Ялта, обстрел г. кр. л. «Бреслау» (7. 2. 1915) — 117.

#### **10. Десантные операции и перевозки войск и боезапаса**

- Аккерман, высадка т. кавалеристов с г. кр. л. «Бреслау» (7. 12. 1914) — 98—99.  
Галлиполи, бр. и фр. десанты (апрель 1915) — 154—155.  
Галлиполи, десант с кр. «Гебен» и «Бреслау» на сухопутном фронте (май—июль 1915) — 164—169.  
Перевозка радиостанции на г. кр. л. «Бреслау» — 126.

Перевозка т. войск на Анатолийской побережье и конвоирование г. кр. «Гебен» и «Бреслау» (5. 11. 1914) — 88—89.

Перевозка войск в Трапезонд и конвоирование г. кр. «Бреслау» и «Гамидие» (21. 12. 1914) — 101—102.

Перевозка т. войск и снабжения на г. л. кр. «Гебен» и на г. л. кр. «Бреслау» — 275—276, 277—279, 283—284, 289, 295, 308.

Федониси, о., высадка десанта с г. кр. л. Бреслау (25. 6. 1917) — 384—385.

### **11. Операция по перерезанию телеграфного кабеля**

«Гебен», г. л. кр., успешно перерезан кабель Севастополь—Варна (10. 11. 1914) — 93.

Нилуфер, т. зг., неудачные попытки перерезать кабель Севастополь—Варна (6. 11. 1914) — 89.

«Пейк», т. минный кр. (1. 11. 1914) — 82.

### **12. Маскировка**

Дымзавесы, с. г. кр. л. «Бреслау» в бою с р. л. к. «Имп. Мария» (21. 7. 1916) — 330—332.

Дымзавесы, с. г. кр. л. «Бреслау» в бою с р. л. к. «Екатерина II» (25. 6. 1917) — 386.

Маскирующая окраска, г. кр. л. «Бреслау» (1916) — 280.

### **13. Действия речных сил**

Речная флотилия на р. Евфрате — 428—437.

Речная флотилия на р. Тигре — 312—325.

## **Б. Служба тыла, вопросы снабжения и судоремонта**

Боезапас, снабжение — 216.

Перевозки, организация, в Мраморном море (1915) — 154—157.

Перевозки, организация, в Черном море — 117—119.

Переооружение г. кр. л. «Бреслау» 150-мм орудиями — 277—278.

Подлодки, перевозка г. п. л. UB-7 и UB-8 по железной дороге из Германии в Полу (1915) — 191, 203.

Подлодки, снабжение прорывающихся в Ч. м. (1915) — 189—191.

Ремонт валов г. кр. л. «Бреслау» — 382.

- Ремонт валов г. л. кр. «Гебен» с помощью кессонов — 295, 328, 329, 467—469.
- Ремонт г. подлодок — 469—470.
- Ремонт минных пробоин, г. л. кр. «Гебен» — 131, 139, 465—467.
- Судоподъем, т. минного кр. «Пейк» — 472.
- Судоподъем, т. эс. м. «Самсун» — 472.
- Судостроение, речное на Евфрате — 473—475.
- Судостроительные и судоремонтные заводы в Турции — 463—464.
- Санитарная служба — 476—477.
- Уголь, организация снабжения т. флота в 1914—1914 — 177—188.
- Уголь, помехи снабжению со стороны р. сил и обеспечение перевозок — 213—268, 269—272, 292, 337, 356, 383.
- Уголь, снабжение из Германии по жел. дор. — 267—277.

### **В. Организация и служба штаба**

- Оперативный приказ на обстрел алжирских портов (3. 8. 1914) — 19.
- Оперативный приказ на прорыв в Дарданеллы (6. 8. 1914) — 31.
- Оперативный приказ на начало военных действий против России (27. 10. 1914) — 72—74.
- Оперативный приказ на крейсерскую операцию в Ч. м. (5. 5. 1915) — 171.
- Оперативный приказ на ПЛО в Мраморном море (4. 11. 1915) — 254—255.
- Оперативный приказ г. п. л. U-33 на операции в Ч. м. (25. 3. 1916) — 285—286.
- Оперативный приказ на поход в Мраморное море (19. 1. 1918) — 411—412.
- Организация внутренней службы на т. кораблях — 53—54.
- Организация и состав германо-турецких сил — 69—70.
- Организация и состав русских сил — 85—87.

### **Г. Военно-географические обзоры**

- Обзоры, краткий морского театра (Эгейское море — Дарданеллы — Мраморное море — Босфор — Черное море) — 58—61, 87.
- Оценка западного побережья Ч. м. с точки зрения операций п. л. — 344, 357.
- Оценка проливов Босфора и Дарданелл с точки зрения прорыва п. л. — 194, 211—212.

**Д. Алфавитный указатель названий кораблей**

- «Агамемнон» («Агаметнон»), бр. л. к. — 197, 239.  
«Аидин-Рейс», т. кл. — 233.  
«Александр I», р. автр. — 275.  
«Алмаз», р. кр. — 105.  
«Аскольд», р. кр. л. — 183, 197, 201.  
«Атос», г. пх. — 102.  
АЕ-2, бр. (австралийская) пл. — 151, 163.  
«Барбаросса» — см. «Хайреддин-Барбаросса».  
«Басра», т. эс. м. — 70, 71, 233, 272, 385, 410, 417.  
«Берк», т. минный кр. — 11, 70, 72—73, 80—81, 89—90, 99—100, 107—108, 237.  
«Беспокойный», р. эс. м. — 451.  
«Блэк Принс» («Black Prince»), фр. брон. кр. — 34.  
«Богадир» («Bogadir»), г. пх. — 36.  
«Бреннюс» («Brennus»), фр. л. к. — 357.  
«Бреслау» («Breslau»), г. кр. л. — 5, 9—13, 17, 18—24—46, 51, 56, 70, 72, 74, 81—81, 88—99, 102—110, 113—115, 117, 126—132, 136—139, 164, 171—177, 190, 213—216, 221—223, 257, 270, 277—284, 288—291, 295—298, 308—309, 327—333, 343, 355, 356, 370, 379, 382—386, 391, 392, 398—402, 404, 407—420, 463—464.  
«Бувэ» («Bouvet»), фр. л. к. — 124.  
«Бурак», т. кл. — 72.  
«Быстрый», р. эс. м. — 228, 330.  
«Великий князь Александр», р. пх. — 77.  
«Воля» (бывший «Александр III»), р. л. к. — 389, 440, 445, 450.  
«Гайрет», т. эс. м. — 70, 71, 78—79, 131, 154—156, 220, 223, 233, 258—259, 333, 355, 361—362.  
«Гамидие», т. кр. л. — 11, 69—73, 82—83, 87—97, 99—102, 105—110, 112—113, 127—133, 135—137, 171—223, 227—228, 247, 249, 370, 438, 443.  
«Гебен» («Goeben»), г. л. кр. — 5, 10—15, 16—24, 26—47, 51, 56, 69—77, 85, 87—105, 110—117, 121, 131—132, 136—139, 162—164, 170—177, 180, 209, 213, 217—218, 223—228, 247—251, 259—260, 267, 269—271, 276, 281—283, 295—296, 307—308, 312, 367—370, 382—383, 387—388, 391, 398, 405, 407—427, 438, 441—448, 452—454, 458, 462—469.



- «Генерал» («General»), г. пх. — 24, 31, 37—39, 41, 65.  
«Глостер» («Gloster»), бр. кр. л. — 33—36, 42—43, 46—47.  
«Гневный», р. эс. м. — 214—216, 249.  
«Голиаф» («Goliath»), бр. л. к. — 181, 186, 202.  
«Дерзкий», р. эс. м. — 109, 214—216, 249.  
«Дефенс» («Defence»), бр. брон. кр. — 34.  
«Доган», т. речная кл. — 312—314.  
«Донец», р. к. л. — 78.  
«Дублин» («Dublin»), бр. брон. кр. — 22—23, 28, 34—35, 42—44.  
«Дьюк-оф-Эдинборо» («Duke of Edinburgh»), бр. брон. кр. — 34.  
«Евстафий», р. л. к. — 86, 95, 175.  
Е-7, бр. п. л. — 229, 242.  
Е-11, бр. п. л. — 207.  
Е-12, бр. п. л. — 255.  
Е-14, бр. п. л. — 207.  
Е-15, бр. п. л. — 151—153.  
Е-17, бр. п. л. — 459.  
Е-20, бр. п. л. — 250, 255—256.  
«Жаркий», р. эс. м. — 76.  
«Живой», р. эс. м. — 282.  
«Живучий», р. эс. м. — 76, 293, 294.  
«Иесгар», т. к. л. — 264.  
«Императрица Екатерина II», р. л. к. — 179, 270—272, 282, 290—292, 328, 379, 386—387.  
«Императрица Мария», р. л. к. — 223, 254, 270—272, 280, 286, 290—294, 302—304, 326—328, 330, 331, 335, 340, 363, 443.  
«Индефатигэбл» («Indefatigable»), бр. л. кр. — 22.  
«Индомитэбл» («Indomitabl»), бр. л. кр. — 22.  
«Иоанн Златоуст», р. л. к. — 86, 173.  
«Ирмингард», г. пх. — 74, 77, 276, 354—356.  
«Иррезистибль» («Irresistibl»), бр. л. к. — 124.  
«Кагул», р. кр. л. — 86, 89, 108—109, 137—138, 173—174, 221, 280, 290, 294, 331, 367.  
«Казак», р. пх. — 441.  
«Капитан Сакен», р. эс. м. — 448, 451.  
«Картаго», ф. пх. — 230.  
«Краб», р. п. л. — 230, 223.  
«Кубанец», р. к. л. — 75, 78.

- «Куин Элизабет», бр. л. к. — 123, 160, 198, 204.  
«Кутахия», т. м. — 350, 352.  
«Лейтенант Зацаренный», р. эс. м. — 386.  
«Лейтенант Пушкин», р. эс. м. — 76.  
«Лизард» («Lizard»), бр. эс. м. — 414, 416.  
«Лорелей» («Loreley»), г. яхта, стационар в Константинополе — 16, 31, 38, 264.  
LZ-101, г. военный дирижабль — 326—335.  
«Маджестик» («Majestik»), бр. л. к. — 188, 197, 200—202.  
«Малатия», т. к. л. — 225, 352.  
«Маниту» («Manitou»), бр. тр. для перевозки войск — 126, 142, 148.  
«Мармарис», т. речная к. л. — 312.  
«Марсала» («Marzala»), исп. пх. — 194—196.  
«Меджидие», т. кр. л. — 96—100, 126, 132—135, 443, 465.  
«Мессудие», т. л. к. — 54, 58, 70, 100—101.  
«Мидилли», см. «Бреслау».  
«Минерва» («Minerva»), бр. кр. — 309.  
«Миноносец», бр. м. — 338.  
«Морж», р. пл. — 225, 259, 293.  
«Моссул», т. м. — 235.  
«Муавенет», т. эс. м. — 70, 71, 78—79, 128, 132, 134, 140, 157, 162, 181, 185—186, 221, 224—227, 259—260, 272, 333, 362, 411, 417.  
«Мюстедшиб-Онбаши» (бывшая фр. «Тюркуаз»), т. п. л. — 259.  
M-28, бр. монитор — 414.  
«Нерпа», р. п. л. — 228, 385—386.  
«Нилуфер», т. мзг. — 70, 72—73, 77, 85, 89, 94.  
«Новара» («Novara»), а.-в. кр. л. — 191.  
«Нумуис», т. эс. м. — 70, 71, 115, 174—176, 181, 221—227, 272, 362, 411, 417.  
«Нусрад», т. буксир — 258.  
«Олег», р. т. р. — 103.  
«Ольга» — р. пх. — 441.  
«Очаков», р. кр. (бывший «Кагул») — 443.  
«Ошен» («Ocean»), бр. л. к. — 124.  
«Память Меркурия», р. кр. л. — 86, 365—367, 381, 441—443, 448.  
«Пантелеймон», р. л. к. — 86, 175, 253.  
«Патагония» («Patagonia»), бр. пх. — 247.  
«Патмос» («Patmos»), г. пх. — 207, 351—352, 356.

- «Пейк», т. минный кр. — 70, 72, 74, 82, 94—96, 99—100, 115, 154, 157, 177, 216, 229, 233—235, 237, 472.
- «Португаль», р. госпит. корабль — 285—287.
- «Поспешный», р. эс. м. — 340.
- «Пронзительный», р. эс. м. — 138, 228.
- «Прут», р. мзг. — 76, 443.
- «Родосто» («Rodosto»), г. пх. — 355—356.
- «Ростислав», р. л. к. — 86, 89, 102—103.
- «Рэглан» («Raglan»), бр. монитор — 414.
- Р-10 (бывший р. эс. м. «Зоркий»), г. эс. м. — 448.
- «Румыния», р. автр. — 380.
- «Самсун», т. эс. м. — 70, 71, 75, 131—134, 258, 411, 417, 472.
- «Самсун», т. буксир, м. зг. — 70, 74, 77, 79.
- «Свободная Россия» (бывшая «Екатерина II»), р. л. к. — 440, 446.
- «Сиври-Хиссар», т. м. — 297.
- «Строгий», р. м. — 291.
- «Суифтшер» («Suiftsure»), бр. л. к. — 162.
- «Султан-Хиссар», т. м. — 162—163, 398.
- «Суотан-Пак», т. речная кл. — 314.
- «Счастливый», р. эс. м. — 249, 448.
- SL-10, г. военный дирижабль — 326, 334.
- «Таш-Кеупрю», т. к. л. — 264.
- «Ташос», т. эс. м. — 70, 71, 75, 132—134, 140, 224, 264.
- «Тайгрис» («Tigris»), бр. эс. м. — 414, 416.
- «Торгут-Рейс», т. л. к. — 7, 8, 70, 72, 90, 94, 121, 123, 153—154, 158—161, 187, 211, 219, 267—268, 296, 308, 323, 370, 397, 421—427, 456, 465.
- «Трайомф» («Triumph»), бр. л. к. — 143, 159, 188, 197—200.
- «Три святителя», р. л. к. — 86, 175.
- «Тюлень», р. п. л. — 225, 289, 356.
- «Тюркуаз» («Turquoise»), фр. пл. — 210, 250, 255, 258, 470—471.
- «Уориор» («Warrior»), бр. брон. кр. — 34.
- «Уэймот» («Weymouth»), бр. кр. л. — 33, 43, 143.
- U-21, г. п. л. — 189, 193—203, 211, 229—231, 240, 243—244, 247, 277.
- U-33, г. п. л. — 269, 277, 285—289, 294—295, 300, 303, 328, 335—337, 344—347, 355, 358, 359.
- U-38, г. п. л. — 285, 299, 306, 326, 335, 338.

- U-63, г. п. л. — 375.
- UB-7, г. п. л. — 193, 203—206, 213, 219—221, 245—247, 252, 253, 274—275, 292—293, 301, 334, 336—339, 341—342, 355, 359.
- UB-8, г. п. л. — 191—194, 203, 229, 232, 239—241, 244—246, 252—253, 254, 265, 273, 284, 285, 298—299, 342.
- UB-14, г. п. л. — 229—232, 241—243, 247, 250—252, 254—257, 265, 274, 280—282, 292, 300—301, 304, 335, 336, 355, 360, 363—364, 379, 382, 392, 394—402, 440.
- UB-42, г. п. л. — 302—303, 338, 341, 344—347, 355, 359—360, 369, 371—378, 388, 390, 392—399, 402—403, 439—441, 450—451.
- UB-44, г. п. л. — 338.
- UB-45, г. п. л. — 326, 336—340, 355, 363.
- UB-46, г. п. л. — 355, 358—361, 364—365.
- UC-13, г. п. л. — 229, 242—243, 247, 250, 260—264.
- UC-15, г. п. л. — 229—231, 240—241, 269, 284, 293—294, 298, 355, 358, 363—364.
- UC-23, г. п. л. — 355, 369, 371—372, 375—378, 386—387, 388—390, 392—394, 403—404, 410—411, 440—441, 444—445, 450—452.
- UC-74, п. л. — 375.
- UC-4, г. п. л. (бывшая рус. «Гагара») — 448.
- «Флейс» («Fleiss»), г. плов. мастерская (бывший рус. «Кронштадт») — 447.
- «Хайреддин-Барбаросса», т. л. к. — 7, 8, 70, 72, 90, 94, 101, 120, 121, 153—154, 160, 163, 187, 211, 229, 237—238, 456, 465.
- «Хамид-Абазс», т. м. — 397—398.
- H-1, бр. п. л. — 225.
- «Эльбрус», р. нефтеналивной тр. — 446.
- «Эртрогул», т. яхта — 264, 267.
- «Явуз-Султан-Селим» — см. «Гебен».
- «Ядигар», т. эс. м. — 70, 71, 128, 132—136, 157, 177, 221—223, 233, 397, 387, 472.
- «Яргиссар», т. м. — 71, 233—235, 264—265.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| От издательства .....              | 3  |
| Предисловие к изданию 1938 г. .... | 5  |
| От автора .....                    | 18 |

### РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ

#### **Прорыв Средиземноморской дивизии в Дарданеллы**

|  |    |
|--|----|
| <i>Глава I.</i> Начало войны. Обстрел алжирского побережья ..... | 21 |
| <i>Глава II.</i> Прорыв в Дарданеллы .....                       | 35 |
| <i>Глава III.</i> Оценка действий обоих противников .....        | 45 |

### РАЗДЕЛ ВТОРОЙ

#### **Вооруженный нейтралитет Турции**

|  |    |
|--|----|
| <i>Глава IV.</i> Обстановка в Константинополе .....      | 54 |
| <i>Глава V.</i> Работа немцев в турецком флоте .....     | 57 |
| <i>Глава VI.</i> Колебания турецкого правительства ..... | 67 |

### РАЗДЕЛ ТРЕТИЙ

#### **От начала войны с Россией до начала борьбы за проливы**

|   |     |
|---|-----|
| <i>Глава VII.</i> Начало военных действий .....   | 74  |
| <i>Глава VIII.</i> Операции на Черном море до конца 1914 г. ....  | 90  |
| <i>Глава IX.</i> Крейсерские операции на Черном море .....  | 114 |
| <i>Глава X.</i> Участие флота в усилении обороны Дарданелл ...  | 127 |
| <i>Глава XI.</i> Крейсерские операции на Черном море. Гибель<br>«Меджидие». Прорыв миноносца «Тимур-Хиссар»<br>из Дарданелл ..... | 133 |

### РАЗДЕЛ ЧЕТВЕРТЫЙ

#### **Борьба за Дарданеллы**

|   |     |
|---|-----|
| <i>Глава XII.</i> Начало борьбы за Дарданеллы. Участие<br>морских сил. Потопление английской подводной лодки<br>АЕ-2 миноносцем «Султан-Хиссар» ..... | 160 |
| <i>Глава XIII.</i> Бой «Гебена» с русским флотом перед<br>Босфором. Снабжение Турции углем .....  | 180 |

|  |     |
|--|-----|
| Глава XIV. Гибель английского линейного корабля<br>«Голиаф» .....  | 192 |
| Глава XV. Гибель английских линейных кораблей<br>«Трайомф» и «Маджестик». Действия неприятельских<br>подводных лодок ..... | 199 |
| Глава XVI. Действия турецкого флота на Черном море<br>летом 1915 г. «Бреслау» подрывается на mine .....                    | 225 |
| Глава XVII. Апогей борьбы за Дарданеллы. Гибель<br>линейного корабля «Хайреддин-Барбаросса» .....                          | 241 |
| Глава XVIII. События на Мраморном и Черном морях<br>в период до очищения Галлипольского полуострова .....                  | 263 |

#### РАЗДЕЛ ПЯТЫЙ

### Период до вступления Румынии в войну

|   |     |
|---|-----|
| Глава XIX. Действия крейсеров и подводных лодок<br>на Черном море .....                       | 283 |
| Глава XX. Операции германских подводных лодок<br>на Черном море .....                         | 300 |
| Глава XXI. Участие Средиземноморской дивизии<br>в военных действиях на азиатском театре ..... | 325 |
| Глава XXII. Операции на Черном море в период до<br>августа 1916 г. ....                       | 344 |

#### РАЗДЕЛ ШЕСТОЙ

### События от вступления Румынии в войну до смены командующего флотом

|   |     |
|---|-----|
| Глава XXIII. Русские заградительные операции<br>перед Босфором и борьба с ними со стороны<br>Средиземноморской дивизии .....                        | 361 |
| Глава XXIV. Рост нехватки угля. Гибель германских<br>подводных лодок на Черном море .....   | 374 |
| Глава XXV. Операции на Эгейском море<br>у побережья Малой Азии .....  | 390 |
| Глава XXVI. Операции «Бреслау» против Змеиного<br>острова (Фидониси). Английская воздушная атака<br>Константинополя. Новый командующий флотом ..... | 397 |

## РАЗДЕЛ СЕДЬМОЙ

**Последний год войны**

|   |     |
|---|-----|
| Глава XXVII. Операции на Черном море до заключения перемирия с Россией .....  | 414 |
| Глава XXVIII. Морской бой у острова Имброс .....                              | 429 |
| Глава XXIX. Борьба за «Гебен» .....   | 443 |
| Глава XXX. Действия флота на малоазиатском театре военных действий .....      | 450 |
| Глава XXXI. События на Черном море после заключения перемирия с Россией ..... | 460 |
| Глава XXXII. Конец войны .....  | 471 |

*Приложения*

|   |     |
|---|-----|
| 1. Сетевые противолодочные заграждения в Дарданеллах и Босфоре .....        | 477 |
| 2. Судоремонтные работы в военное время .....                               | 484 |
| 3. Санитарная служба Средиземноморской дивизии .....                        | 499 |
| 4. Таблица главнейших элементов кораблей русского Черноморского флота ..... | 501 |
| Алфавитно-предметный указатель .....  | 510 |
| Оглавление .....  | 525 |

ISBN 5-89173-207-6



*Научно-популярное издание*

**Герман Лорей**

**Операции  
германо-турецких сил  
1914-1918**

Главный редактор *Н. Л. Волковский*  
Редактор *А. А. Санникова*  
Технический редактор *И. В. Буздалева*  
Корректор *А. Ю. Ларионова*  
Компьютерная верстка *Н. С. Сидельниковой*  
Компьютерная графика *А. В. Аракчеева*

ЛР ИД № 03073 от 23.10.2000 г.  
Подписано в печать 11.11.2002. Формат 84×108  $\frac{1}{32}$ . Печать офсетная.  
Гарнитура TimeRoman. Печ. физ. л. 16,5.  
Усл. печ. л. 27,72. Тираж 5000 экз. Зак. №

Издательство «Полигон»,  
194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., д. 38/40.  
Тел.: 320-74-24; тел./факс: 320-74-23. E-mail: polygon@rol.ru