

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 кораблей 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 саранчей. 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 чел. из состава рабочих команд.

Из Германии по железной дороге для флота было отправлено важное военное снаряжение. Кроме боевых припасов для *Гебена* и *Бреслау*, торпед, мин, всяких материалов и инвентаря, котельных трубок и трубок для холодильников, в пути на Константинополь находилось также несколько орудий. Это были шесть 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 улучшения тяжелого транспортного положения был организован морской транспортный отдел. В тесном сотрудничестве с турецким высшим военным командованием и полномочным представителем начальника германских полевых железных дорог обеспечивалась регулярная доставка грузов для флота и морского министерства из Германии и дунайских портов. Флот через посредство вновь организованного отдела помогал и гражданским учреждениям: он обеспечивал закупки германских фирм в Малой Азии, которые иначе встретили бы различные затруднения со стороны турецких учреждений.

До этого времени все военные операции были тесно

связаны с черноморским театром или Дарданеллами. Командующему флотом пришлось, однако, распространить свою деятельность и на более отдаленные районы, в частности на Сирию и Ирак. Сирия и Палестина являлись районом сосредоточения сухопутных сил для операций, направленных против Суэцкого канала. Здесь находилась турецкая 4-я армия под командой энергичного и умного, но в то же время ни с чем не считавшегося морского министра Джемаля-паши. Операцией против пустыни и Суэцкого канала руководил германский полковник Кресс-ф.-Крессенштейн. В помощь ему Сушон еще в 1914 г. назначил офицера морского резерва (ст. лейт. Браша), знакомого с местными условиями и работавшего в мирное время в качестве лоцмана в Суэцком канале.

В декабре 1914 г. на него была возложена постановка мин в Акабском заливе (карта 17). В крайнем углу Красного моря, образованном азиатским материком и Синайским полуостровом, на турецко-египетской границе находился египетский пост Таба, напротив—в турецких владениях—местечко Акаба, на которое еще в мирное время зарились англичане ввиду его местоположения на караванных путях к святым местам. С некоторых пор английский легкий крейсер *Минерва* (*Minerva*) регулярно появлялся у Акабы и обстреливал ее. Местный турецкий комендант просил о принятии мер к прекращению этих обстрелов. Акаба лежит вдали от железнодорожных линий и хороших дорог. Поэтому приходилось доставлять различный материал, мины и принадлежности к ним только на верблюдах. Лейт. Браш узнал от коменданта Акабы, что англичане внезапно снова обстреливали 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 строил 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, лейт. 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 чел., 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 пловучесть 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 со-

стояла 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 разуценному 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 по колено, местами — по грудь. В глубоком мраке, изредка прерывавшемся 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. Лейт. 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 (карта 17). 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 кап.-лейт. германского флота Энгелькинг, 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 постройка 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 4 000 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 12-см орудиями. Все орудия сосредоточили огонь по канонерской лодке *Доган*, так что последняя вынуждена была отойти из сферы огня. Бой длился 2 часа, но противник не достиг дальнейших успехов. В конце августа Энгелькинг тяжело заболел и отбыл на родину. Он временно никем не был заменен ввиду малого оживления в боевых действиях на этом театре и в связи с некомплектом офицеров.

Почти одновременно с высадкой англичан у Персидского залива на побережье Каспийского моря высадились русские войска в числе 50 000 чел. под командой ген. Баратова, которые шли через 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.

Ф.-д.-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 ген. 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 (кап.-лейт. 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 Моссул; очень много времени отнял переход от Рас-эль-Айна, 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, 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 *Дегана*, другая подорвалась на турецкой мине). 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 6 000 верблюдов. Погонщики верблюдов, не получив во-время своего недельного заработка, уходили с верблюдами через персидскую границу, и вся доставка останавливалась.

Нефть имелась в достаточном количестве, главным образом, из нефтяных фонтанов у Моссула.

Англичане были крепко заперты у Кут-эль-Амара. Деятельность флотилии заключалась в ночных обстрелах английских позиций с канонерских лодок. Фланговый огонь причинял англичанам значительные потери. Полу-

ченные 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. Ф.-д.-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-ф.-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 кап. 3 р. 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 ба-

зирования для подводных лодок, прибытия которых ожидали со временем. Сирийское побережье не имеет хороших гаваней, все его гавани—открытые рейды (карта 17). Лощи 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 представлялось 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 полк. Крессом были рассмотрены все ожидавшиеся при операции против канала способы противодействия со стороны неприятеля: высадка десанта, постановка мин. Это совещание имело тем большее значение для 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 р. Евфрат для организации судоходства. В Алеппо он встретился с Энвером, который совершал поездку по Сирии. Тыловая служба турецких 4-й (сирийской) и 6-й (иракской) армий находилась в беспорядочном состоянии. Каждая армия имела свое снабжение, и единообразие и согласованность железнодорожного и сухо-

путного транспорта отсутствовали. Для разрешения этой путаницы Энвер-паша в вопросах постройки и использования водного транспорта непосредственно подчинил турецкого коменданта Евфрата кап. 3 р. Буссе, который получил в свое распоряжение значительные 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 Конии носила название Багдадской ж. д., имея одну колею и среднюю скорость 15—16 км в час, покрывала расстояние в 1 400 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 Мамура, 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 час. У Джераблуса через реку ведет железнодорожный мост. Далее после однодневного переезда грузы достигали окончания железнодорожного пути у Рас-эль-Айна. 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-Айна. 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 командой Эмдена и Аеши) пытался поднять арабские племена против турок.

Повидимому, не было возможности улучшить условия снабжения между Евфратом и Багдадом по суше; ввиду

этого морское командование решило принять меры для обеспечения необходимого снабжения 6-й армии речным путем. Решено было использовать Евфрат в качестве главного пути подвоза. Если бы это удалось, то грузы могли бы доходить до Редвание. Дальнейшие 40 км пути до Багдада не представляли уже никаких трудностей. Водный путь имел значительные преимущества. Направлять грузы приходилось только по течению, поэтому, используя силу течения, можно было покрывать 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 тип¹. Материалом служили различные сорта лиственных и хвойных деревьев, как то: ясень, бук, кедр, тополь, произраставшие в данном районе, хотя и не в непосредственной близости от реки. Привозился лес на

¹ См. также приложение в конце книги.

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 чел., и при этом числе ежедневная производительность равнялась 7—8 ординарным 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 возрастающих требованиях в отношении снабжения доставка дерева для безостановочного производства шартуров должна была натолкнуться на труд-

ности. 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 кап.-лейт. Мюкке (бывш. старший офицер крейсера *Эмден*, известный в Турции своим смелым переходом через Аравию). Кап. 3 р. Буссе получил задание отправиться к Багдад к фельдмаршалу ф.-д. Гольцу для получения указаний о количестве снабжения, необходимого для 6-й армии, и установления, какая часть этого снабжения должна следовать по Евфрату. Главная задача кап.-лейт. Мюкке состояла в руководстве строительством речной флотилии. Для этого надо было выяснить различные вопросы: 1) имелись ли 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 фар-

ватера 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 незнакомства немцев с местными условиями, 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 кап. 3 р. 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 плотам, 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 армиями. Доставку дальнейшего материала для судостроения на Евфрате пришлось временно приостановить. Около $\frac{1}{3}$ ежедневно прибывающих грузов—в среднем 17 т—свободно доставлялось имевшимися транспортными средствами.

В июле 1916 г. кап.-лейт. Мюкке прошел на моторном катере при спаде воды вниз по течению до Редванье. Плавание прошло без затруднений; обратный путь вверх по реке, вызвавший величайшее изумление среди местного населения, никогда не видевшего судов,двигающихся против течения, подтвердил мнение о возможности организации регулярного сообщения в любое время года.

Тем временем удалось составить карту большого масштаба¹, охватывавшую 1 266 км течения Евфрата от Джераблуса до Редванье, 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

¹ Для составления карты из Германии был вызван известный исследователь Малой Азии проф. Тафель.

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. кап.-лейт. 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 турецкой 6-й армии.

В район 5-й турецкой армии входили Смирна и мало-азиатское побережье. Остров Кестен, расположенный при входе в Смирнский залив, был занят неприятелем и служил базой для кораблей и самолетов. Командующий армией ген. Лиман-ф.-Зандерс просил у морского командования 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-Каво¹ 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 час. 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

¹ Небольшая бухта на восточном побережье полуострова Кара-Бурун, в заливе Гюльбагг.—Р е д.

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 грудку 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. Адм. Колчак назначается командующим русским черноморским флотом. Увеличение числа подводных лодок. *U-38* возвращается в Полу. *UB-45* добивается успеха у Трапезонда. Русская воздушная атака Варны отбита.

Воздушные силы, имевшиеся налицо для производства воздушной разведки перед Босфором, были далеко недостаточны: 2 июля 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 гидро-аэродром в Варне морскому командованию, тем более что там находился морской офицер и Варна постепенно развивалась в главную базу герман-

ских подводных лодок. Однако, гидро-аэродром 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 час *Гебен* вышел в Черное море и соединился с несколько ранее вышедшим *Бреслау* (карта 18). Согласно приказу, 4 июля утром *Гебен* должен был находиться перед Туапсе, а *Бреслау* перед Гаграми. На основании радиogramмы, полученной от подводной лодки *U-38* и сообщавшей, что в 65 милях на *NO* от Трапезонда находятся 3 неприятельских линейных корабля и 1 крейсер, командир *Гебена* изменил задачу *Бреслау* и приказал последнему обстрелять Сочи. 4 июля ранним утром *Гебен* направился полным ходом к Туапсе и, следуя с юга, обстрелял с 3 ч. 44 м. до 4 ч. 07 м. с дистанции 4 500—3 200 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 *SO* и обстрелял между 5 ч. 18 м. и 5 ч. 23 м. из 88-мм орудий 2 сарая у мыса Лазаревского. В 5 ч. 12 м. показался *Бреслау* и присоединился к *Гебену*. У Сочи *Бреслау* потопил торпедою транспорт вместимостью около 1 500 т, нагруженный железнодорожными материалами, и артиллерийским огнем—небольшой парусник. *Бреслау* стрелял торпедой ввиду безусловной необходимости избегать нанесения повреждений береговым пунктам неизбежными перелетами. У поста Вардане *Бреслау* артиллерийским огнем уничтожил транспорт №-55, бывший английский пароход *Рокклиф* (*Rockcliff*) (вместимостью около 2 000 т).

Командир *Гебена* предполагал, что русские силы, о которых доносила подводная лодка, подойдут с юга, и счи-

тался 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—Константинополь¹. С целью пересечения этой линии возможно дальше к северу *Гебен* решил подходить к Босфору со стороны болгарского побережья. 6 июля в 9 ч. 15 м. *Гебен* получил известие от морского командования о том, что в 30 милях к *N* от Эрегли находится русский дредноут, сопровождаемый эскадренными миноносцами и идущий на восток. Было очевидно, что неприятель намерен отрезать *Гебен* от Босфора и думает это сделать на обычном входном *S*-м курсе. Таким образом, избрание *N*-го курса оказывалось правильным, и *Гебен*, не встретившись с неприятелем, вошел в Босфор 6 июля в 19 час.

Для выполнения своего задания *Бреслау* выдвинулся к северу и оказался к *N* от Змеиного острова (Фидониси). Недостаток угля не позволял ему растянуть операцию на более длительное время. Не встретив неприятеля, он 7 июля также вернулся в Босфор. По возвращении *Гебен* и *Бреслау* встали в ремонт. На *Гебене* производилась про-

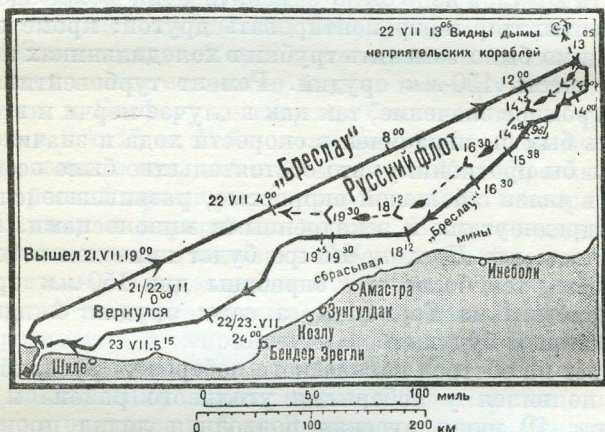
¹ Впервые за войну, отойдя от Босфора к северной части кавказского побережья почти на 500 миль, *Гебен* давал русским при наличии двух дредноутов шансы отрезать себя от Босфора. Накануне выхода неприятеля из пролива русское командование уже знало о готовившемся выходе от агентурной разведки. Однако, к Босфору был выслан лишь линейный корабль *Екатерина*. Только после получения известия о бомбардировке *Гебеном* и *Бреслау* Туапсе и Сочи Эбергард вышел на линейном корабле *Императрица Мария*. Пробыв в море два дня и не встретив противника, Эбергард решил, что последний уже вернулся в Босфор, и, призвав дальнейшие поиски излишними, вернулся в Севастополь, отозвав от Босфора и второй дредноут. Вечером того же дня (6 июля) дозорная у пролива лодка сообщила, что *Гебен* только что вошел в Босфор со стороны румелийского побережья. Результатом этой операции была смена адм. Эбергарда.—Р е д.

верка внутренних валов для устранения образовавшейся со временем слабину и устанавливались приборы центральной наводки. Работа над валами производилась, как и в свое время заделка минной пробоины, с помощью кессонов, построенных для этой цели. На готовность кессонов можно было рассчитывать только к сентябрю, и, таким образом, *Гебен* выходил тогда из строя на продолжительный срок. На *Бреслау* надо было заменить один поврежденный турбовентильатор и отремонтировать другой; кроме этого, необходимо было заменить трубки в холодильниках и установить шесть 150-мм орудий. Ремонт турбовентильатора 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 р. 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 час. (черт. 19). Командир предполагал подойти к берегу севернее Новороссийска и затем, направляясь на юг, в ночь с 22 на 23 июля поставить мины. 22 июля в 13 ч. 05 м. на левом траверзе *Бреслау* заметил 4 дыма. По пеленгам можно было определить, что это — русские военные корабли, шедшие курсом Севастополь — Трапезонд.

Один из них, повидимому, шел более *S*-м курсом, т. е. за *Бреслау*. Чтобы оставить за собой возможность возвратного пути, *Бреслау* самым полным ходом перешел на *S*-й, а затем на *SW*-й курс. В 13 ч. 45 м. в отделившемся неприятельском корабле был опознан эскадренный миноносец типа *Быстрый*. Для обеспечения необходимого угла обстрела кормовому 150-мм орудию и подачи боевого



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

запаса пришлось сбросить за борт 9 мин. С 13 ч. 55 м. до 14 ч. 05 м. эскадренный миноносец, находившийся на курсовом угле около 60° правого борта, стрелял, причем залпы его ложились хорошо. *Бреслау* отвечал, ввиду чего эскадренный миноносец отвернул и вышел из дальности обстрела. Постепенно к первому эскадренному миноносцу присоединились еще два и построились в строе кильватерной колонны на траверзе *Бреслау*, вне дальности выстрела. Несмотря на то, что *Бреслау* имел скорость около 24—25 узлов, четвертый дым, судя по окраске—нефтяной, быстро приближался. В 14 час. стал виден линейный корабль типа *Императрица Мария*; дистанция до него достигала 25 км (136 каб.). Для уменьшения площади цели командир в 14 ч. 14 м. приказал отвернуть на *S*; затем *Бреслау* стал развивать густой дым и приготовился к постановке ды-

мовой 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 м. снова открыл огонь и сделал четыре залпа, которые легли недолетами в 1 500 и 1 000 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 час. 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*»¹.

Командир надеялся, что противник долго не выдержит полного хода. Однако, и *Бреслау* по истечении часа должен был сбавить ход ввиду засорения топок; поэтому командир

¹ Разведка своевременно известила русское командование о намеченном выходе *Бреслау*, и потому вышедшие для встречи с ним *Императрица Мария*, *Кагул* и дивизион миноносцев встретили его прямо по курсу и начали преследование. Попытки миноносцев атаковать его, *Бреслау*, незадолго перед этим переименованный артиллерию, легко отражал, поэтому миноносцам было приказано, держась на траверзе *Бреслау*, вне его обстрела, корректировать огонь линейного корабля. Дымовые завесы сильно помогли *Бреслау*, не давая русскому кораблю пристреляться, к тому же крейсер, выпустив завесу, «вилял», и это несколько уменьшало расстояние до противника. Это, повидимому, и дало его командиру основание считать, что линейный корабль *Императрица Мария* развил ход 25 узлов. Фактически он не превышал (на короткое время) 21 узла. — Р е д.

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 м. 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 час. положение неприятеля по отношению к *Бреслау*, шедшему курсом 235° , было следующее: линейный корабль на курсовом угле правого борта 155° , в расстоянии около 25 км (136 каб.), головной эскадренный миноносец на правой скуле по пеленгу 315° , средний эскадренный миноносец на правой раковине по пеленгу 340° , оба на дистанции около 19 км (104 каб.). В 16 ч. 20 м. *Бреслау* получил радиограмму от морского командования, сообщавшую, что *Гебен* и 3 эскадренных миноносца скоро выйдут навстречу. В 16 ч. 30 м. хвостовой эскадренный миноносец отвернул влево, повидимому, с целью поддержать соприкосновение с *Бреслау* с кормы. При этом он оказался на некоторое время в обстреле артиллерии *Бреслау*, ввиду чего по нему было сделано 15 выстрелов из 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 м.

командир *Бреслау* дал радиогранму, в которой просил, чтобы *Гебен* и эскадренные миноносцы не выходили из Босфора, особенно принимая во внимание, что неприятельский линейный корабль уже прекратил огонь вследствие увеличения дистанции. В 17 ч. 55 м. из-за линейного корабля показался четвертый эскадренный миноносец, который быстро приближался; остальных пока не было видно, но в 18 ч. 30 м. они показались опять. Линейный корабль легко было узнать по дыму. Считаясь с возможностью атак эскадренных миноносцев, для освобождения кормового 150-мм 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 м. 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 грозowych 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 м. *Бреслау* под охраной эскадренных миноносцев *Муавенет* и *Гайрет* вошел в Босфор. Помимо хороших артиллерийских достижений нового русского дредноута за этот день особенно проявилась чрезвычайно большая скорость его хода, временами достигавшая 25 узлов. Превосходство над *Бреслау* могло оказаться опасным для последнего, если бы он не имел возможности скрываться за дымовой завесой. Чтобы обеспечить крейсер от подобного положения на будущее время, решено было снабдить его 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 час., открытая же часть берега восточнее 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 комендант 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.

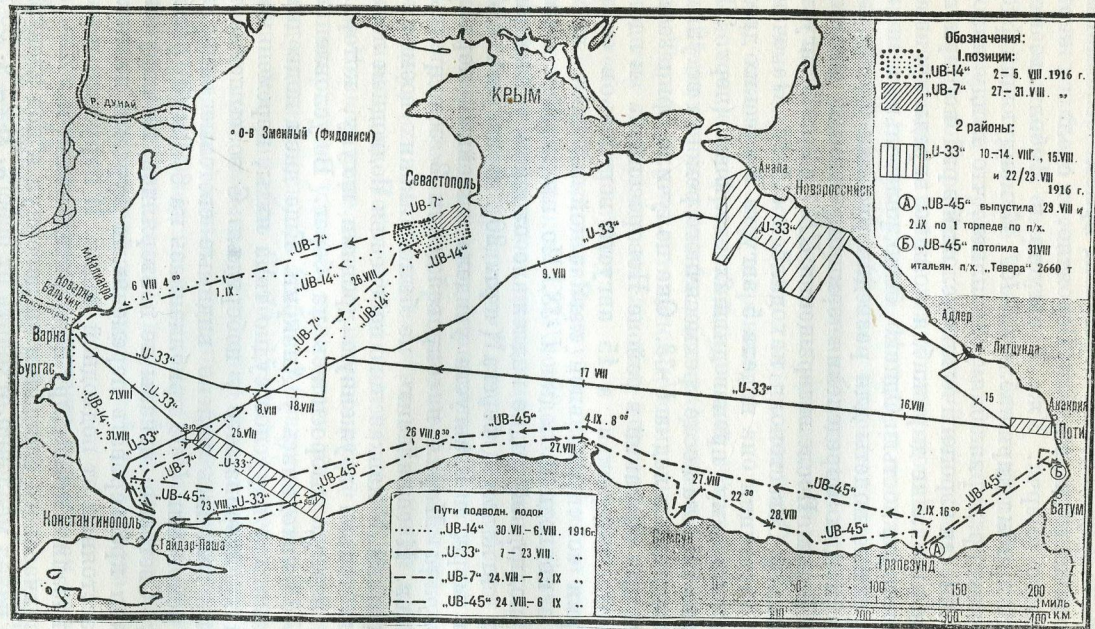
Как указывалось, на Ямболи¹ базировался германский армейский дирижабль *SL-10*. 15 июля он летал над Константинополем, вызывая удивление среди населения. После ряда разведывательных полетов, проводившихся всегда в тесной связи с морскими силами (в том числе и в отношении радиопеленгования), дирижабль вылетел 28 июля в разведку, из которой не вернулся². 13 августа у входа

¹ Город в Болгарии несколько западнее Бургаса; см. карту 6.—
Прим. пер. в.

² Русское командование было предупреждено о готовящемся налете дирижабля на Севастополь, но своевременно узнало о его гибели.—Р е д.

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, повидимому, 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 уговору 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 *U-33* находилась у Анакрии. Еще днем подводная лодка заметила парусное судно типа яхты, переменными курсами крейсеровавшее у побережья. С возвышенности на берегу делались далеко видимые световые сигналы; на этом основании *U-33* приблизилась на 600 м ($3\frac{1}{4}$ каб.) к берегу. Световые сигналы не повторялись, но парусник продолжал крейсеровать переменными курсами на некотором расстоянии от подводной лодки. И парусник и сигналы показались командиру подозрительными, и в 22 часа после двухчасового ожидания он повернул и под электро-мотором начал медленно отходить от берега. В 22 ч. 55 м. на расстоянии около 2 км (11 каб.), на курсовом угле



Черт. 20. Операции германских подводных лодок на Черном море в августе 1916 г.

около 20° левого борта был замечен корабль. При свете ярких зарниц можно было различить подводную лодку в надводном положении, делавшую сигналы по азбуке Морзе. Из-за темноты подводная атака была невозможна, ввиду чего командир погрузился на 24 м (78,7 фут.) и затем взял курс на Варну. 19 августа *U-33* пришла в Варну. Там она получила приказание на обратном пути в Босфор выйти в операцию против главных русских сил, присутствие которых предполагалось в районе квадратов 561 до 310. Помимо неприятельских подводных лодок, атаковать которые было невозможно, *U-33* никого не встретила и 23 августа вошла в Босфор (черт. 20).

Оживленную деятельность русских дредноутов, их хорошее обеспечение против атак подводных лодок и тактику эскадренных миноносцев следует объяснить вступлением в командование черноморским флотом в качестве приемника адм. Эбергарда нового молодого и энергичного командующего, в.-адм. Колчака, назначенного в июле 1916 г. Повидимому, под его влиянием усилилась и деятельность эскадренных миноносцев перед Босфором. 14 и 16 августа у Босфора показались 2 эскадренных миноносца, которые, очевидно, имели задачей выяснение направления морских коммуникаций. Они удалились отчасти вследствие обстрела их с береговых батарей, отчасти вследствие воздушных атак 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 дарданельский фарватер был теперь достаточно без-

опасен 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 Пола в Дарданеллы. *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) 14 августа после благополучного плавания прибыла на пост Херзингштан и была проведена лодманом через заграждения; 16 августа подводная лодка встала на якорь в Золотом Роге. *UB-45* (кап.-лейт. Палис) без особых приключений, если не считать встреченной свежей погоды при силе ветра в 9 баллов, прибыла на пост Херзингштан 10 августа и была также проведена через заграждения; 12 августа она прибыла в Константинополь. *UB-44* (лейт. 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 (кап.-лейт. Валентинер) вышла 11 августа из Константинополя в Полу и, таким образом, выбыла из состава Средиземноморской дивизии. Свободный ход и выход по недавно еще полному мин фарватеру были результатом планомерной воздушной разведки и самоотверженной работы дивизии тральщиков дарданельской крепости.

Малая подводная лодка *UB-7* (ст. лейт. 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 м. удалось, наконец, произвести атаку, но, к сожалению, обе выпущенные торпеды не попали в цель. *UB-7* пришлось вернуться для приемки торпед, после чего она снова вышла на позицию у Севастополя (черт. 20). Здесь она держалась с 27 по 31 августа и наблюдала оживленное движение эскадренных миноносцев. 30 августа *UB-7* заметила отряд тральщиков. Намеченная атака самого большого корабля не удалась: с юга показался русский дредноут в сопровождении 4 эскадренных

миноносцев. Атака на дредноут не могла быть произведена, так как подводная лодка при небольшой скорости ее хода не имела возможности сблизиться более чем на 1 100 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, как и UB-7, в море вышла UB-45 для операций против неприятельского судоходства в восточной части Черного моря (у армянского и кавказского побережий). После захода в Самсун 29 августа подводная лодка на рассвете подошла к трапезондскому рейду (черт. 20). У берега она заметила многочисленные пароходы, стоявшие в несколько рядов на якорю. Командир, считаясь с возможностью наличия мин у такой важной базы, как Трапезонд, оставался в расстоянии 1 мили от пароходов и в 14 час. выпустил торпеду с ножницами. Пароходы, проектируясь один за другим, представляли собой длинную цель. Через 5 мин. после выстрела на подводной лодке был слышен взрыв. Тем временем подошел дозорный эскадренный миноносец, открывший по подводной лодке огонь и сбрасывавший противолодочные бомбы. UB-45 слышала в продолжение $1\frac{1}{4}$ часа много взрывов различной силы. В 15 ч. 55 м. командир решил осмотреться, но безошибочно установить результаты выстрела ему не удалось; затем UB-45 перенесла район своих операций к Потти. 31 августа она увидела здесь 2 парохода, шедших в Батум. 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 2 660 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 час. подводная лодка снова с большой дистанции выпустила торпеду по группе пароходов; через 4 м. 50 с. был услышан взрыв. Командир заметил только облако дыма, поднявшееся над пароходом. Вследствие появления эскадренного миноносца *UB-45* погрузилась на 40 м (131 фут) и отошла от берега; в подводном положении подводная лодка слышала рядом с собой три очень сильных взрыва. Однако, в 9 ч. 49 м. командиру удалось выпустить и последнюю торпеду в группу пароходов. Через 5 мин. был отчетливо слышен взрыв. Наблюдение было невозможным из-за обстрела и сбрасывания бомб эскадренными миноносцами. 6 сентября *UB-45* вернулась в Константинополь.

Для оказания давления на Болгарию в критические дни, предшествовавшие вступлению Румынии в войну, 25 августа к Варне подошла русская эскадра в составе дредноута *Императрица Мария*, легкого крейсера, 2 авиатранспортов, 8 эскадренных миноносцев и 19 гидросамолетов. Однако, на германском морском аэродроме немедленно пробили тревогу, ввиду чего тотчас же после первого сбрасывания бомб русскими гидросамолетами германские гидросамолеты атаковали авиатранспорты, державшиеся в расстоянии 4,5 мили от берега. Три германских гидросамолета за 7 вылетов сбросили 70 бомб, достигнув нескольких попаданий¹. Это помешало взлету остальных русских самолетов, и русским пришлось прервать атаку, в которой принимало участие только 2 самолета. Германские самолеты, несмотря на энергичный обстрел, вернулись без потерь.

¹ Один из германских гидросамолетов, атаковав *Поспешный* в 65 милях от Варны и сбросив серию бомб, достиг двойного попадания—непосредственно в трубу с аварией котла и в палубу (6 убитых и 20 раненых).—Р е д.