
РАЗДЕЛ ШЕСТОЙ

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 шадить нефтяные цистерны, портовые сооружения и маяки, тем более что в течение дальнейшего развития войны они могли пригодиться. На совещание с Макензеном и с болгарским командованием Сушон командировал 29 августа своего

начальника штаба. На этом совещании была выяснена особая ценность Варны как стратегического пункта. Русский десант и даже серьезный обстрел ее могли оказаться очень неприятными, поэтому рекомендовалось беречь морские силы для противодействия обоим 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 отправки 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 кап. 3 р. 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 верхов-

ное командование не будет вмешиваться в распоряжения командования флота, считая, что обеспечено полное взаимодействие между последним и ген. Макензеном.

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

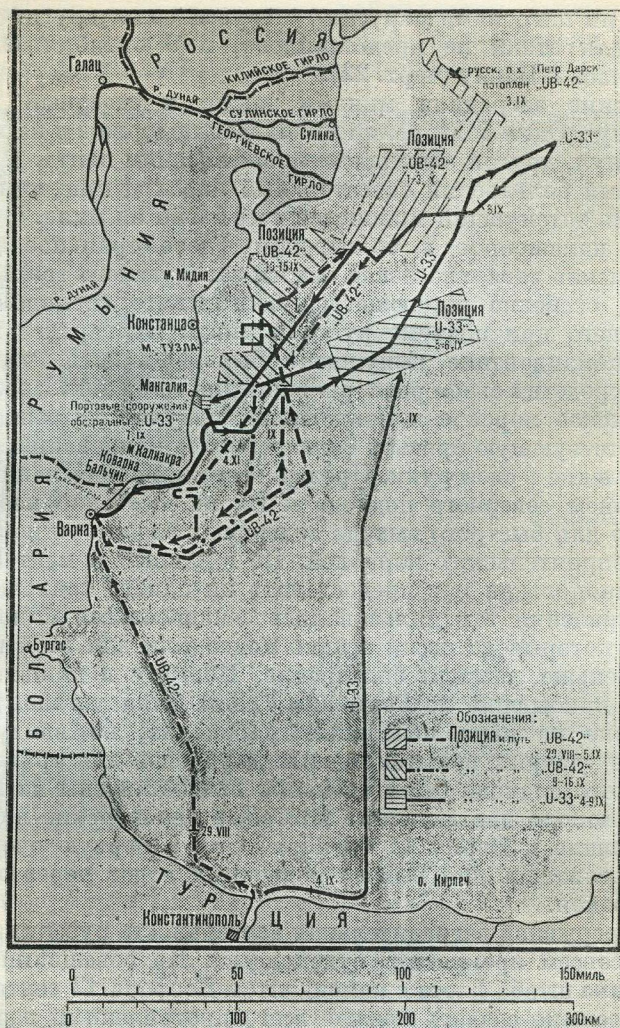
Ко времени объявления войны Румынией перед Босфором были поставлены русскими новые минные заграждения; обнаружить их удалось 27 августа, но затем траление и воздушная разведка показали, что поставлены многочисленные заграждения и что русские работали на основании широко задуманного плана¹. Противник, 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, главы были повешены, остальные — надолго лишены свободы. Германский посол обсудил эти события с Сушоном для определения единообразной линии поведения обоих при повторении подобных случаев. Для немцев и для правящих министров главным обеспечением являлся турецкий флот, находившийся под германским командованием. *Гебен* и *Бреслау*, как главные факторы германской политики в Турции, должны были быть всегда наготове. Посол просил считать эту задачу для *Гебена* первостепенной и не рисковать им в операциях на Черном море.

¹ 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 2 500 мин. — Р е д.

28 августа *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) получила приказание выйти в Черное море для операций перед Константицей (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 Константицы движения судов не было обнаружено, так же как и у Сулинского гирла, куда *UB-42* прошла, согласно приказу, из Константинополя (черт. 21). 3 сентября севернее острова Фидониси при большой, но короткой вследствие малых глубин волне и ветре силой в 7—8 баллов около полудня подводная лодка потопила торпедой русский транспорт *Петр Дарси* (730 т), шедший из Одессы в Констанцу; 6 человек из команды были взяты в плен. 3 сентября *UB-42* снова пришла в Варну. 4 сентября из Босфора вышла *U-33* (кап.-лейт. Гансер). 7 сентября она обстреляла портовые сооружения Мангалии и находившиеся там парусные суда с 5 ч. 40 м. до 6 ч. 55 м. 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 рыбачьих парусных судна, а команду, взятую в плен, даже включая военнопленных, отпустила на третьем судне. 22 сентября она вернулась в Варну. Выяснилось, что район Константицы—Георгиевское гирло неблагоприятен для операций подводных лодок: глубины вдоль берега незначительны и только очень далеко от берега достигают 20 м (11 саж.), а транспорты следуют на глубине 10 м (5,5 саж.), так что атаки здесь невозможны; на глубине 20 м (11 саж.) при ветрах наблюдалось неправильное волнение, затруднявшее управление горизонтальными рулями; кроме того, на расстоянии 15 миль от берега встречались рыболовные сети, а карты в отношении глубин имели неточности, так что при пользовании ими можно было ожидать неприятных сюрпризов.

UB-42 вышла из Варны в море на период с 9 по 16 сентября. 14 сентября она произвела неудачную атаку на транспорт. 27 сентября она вышла в операцию к Змеиному острову (Фидониси). В районе операций она потопила под-



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

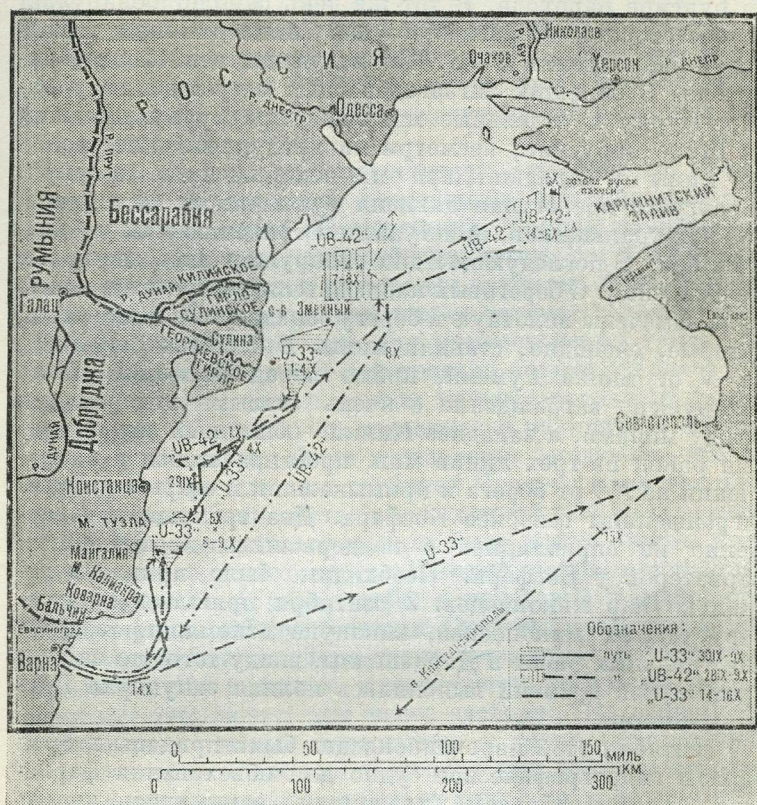
рывными патронами парусник с грузом соли; других случаев для атаки не представилось, и 9 октября UB-42 вернулась в Варну (черт. 22).

Русские заградили минами также и северный вход в Варну¹. 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 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 даль-

¹ 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.—Р е д.

нейшем под систематическим наблюдением тральщиков и самолетов. Тральное дело страдало от отсутствия необходимых материалов, недостатка топлива—угля для ми-



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

ноносцев 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 1 000 *m*), 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, подрывшись, затонул. 28 августа крепостная дивизия тральщиков, состоявшая из двух тральщиков, приступила к тралению мин у Ададжиклара. В последующие дни обнаруживались все новые заграждения. С береговых наблюдательных пунктов ночью были замечены вплотную к берегу эскадренные миноносцы, которые, очевидно, ставили мины. В 1 000 *m* (5½ 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 вежи. Прежде всего приходилось протралить фарватер для небольших судов и угольщиков, чтобы восстановить сообщение с Черным морем, столь важное для снабжения Константинополя. Было решено сперва протралить фарватер на *Ost*; предполагалось протралить широкий проход вплотную к берегу.

Для этого вытраливались заграждения у самого Босфора и мины у Ададжиклара между берегом и затонувшим парусником. У Галара-Бурну была протралена у берега полоса шириной в 1 000 м ($5\frac{1}{2}$ каб.). Около Кара-Бурну было замечено очень много мин вплотную к берегу; поэтому кораблям предписывалось огигать 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 трала. Каждая пара тральщиков действовала самостоятельно. Для отметки протральной 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 веки должны были иметь буйреп длиной в 80 м ($43\frac{1}{2}$ 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 трала первоначально облегчало траление. Но в минах, простоявших несколько недель, маятник действовал уже менее свободно. Во всяком случае мины не всегда взрывались в трале. Приходилось, захватив тралом две или несколько мин, затем поворотами тральщиков заставить их биться друг о друга и взрываться от ударов. Часто при этом трал разрывался, и его приходилось сплеснивать. Множество сплесней мешало скольжению мины по тралу. Описанный прием был неприменим в тех случаях, когда мины ставились на разное углубление; в этом случае мины с меньшим углублением тащились за другими на своих более длинных минрепах. Когда позднее было найдено много гальваноударных мин, разрывы в трале происходили только при затраливании нескольких

мин сразу, взрывавшихся от ударов друг о друга. Делались попытки обрыва минрепов с полного хода; тогда мины всплывали на поверхность, и их расстреливали из ружей. Но обрыв новых, очень гибких и хорошо смазанных минрепов удавался редко. Приходилось выходить на малые глубины, там выбирать трал и расстреливать всплывшую на поверхность мину. Часто мины взрывались при расстреле, часто тонули, не взрываясь; ударные мины взрывались часто при погружении, касаясь о грунт.

Трудность заключалась еще и в том, что в заграждениях среди мин, поставленных с нормальным углублением, встречались мины, поставленные непосредственно у поверхности воды. В первые дни тральных работ, когда еще никто не знал, где находятся мины и как они расположены, тральщики наблюдали, как небольшие парусники подрывались на минах и взлетали на воздух. Часто, особенно после сильного волнения, находили мины, расположенные у самой поверхности воды, так что по ним можно было определить расположение минного поля или заграждения. Ввиду того что осадка миноносцев была большей, нежели у парусников, эти мины представляли для них серьезную опасность. Так, 13 сентября миноносец *Кютахья* (*Kütachja*) подрывался 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 м.м. 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 вытралить мины в том районе и очистить фарватер от Кара-Бурну вплотную к берегу. Для этой цели были использованы 2 прибывших из Германии моторных катера из состава босфорской дивизии тральщиков. Выяснилось, что минное заграждение отстояло на 100 м ($\frac{1}{2}$ 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 1 800—2 000 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, повидимому, по спасательным станциям.

Мины, стоявшие вокруг *Патмоса*, были вытралены, а пароход разгружен. При этом канонерская лодка *Малатия*, входившая в состав босфорского дивизиона тральщиков, 17 сентября подорвалась на 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.

N-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 2 000 т угля через протраленный фарватер доставлен в Босфор. Заграждения к востоку от Босфора, повидимому, были поставлены перпендикулярно к берегу, в направлении *N—S* и с севера замыкались двойным заграждением в несколько линий мин с направлением *Ost—W*.

Гибель миноносца *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 1 000 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 1 000 м ($5\frac{1}{2}$ каб.) от берега и отмечено буями. С 23 по 25 сентября дул сильный *NO*-й шторм с волною и зыбью. Тральщики не могли выйти в море. Но эти дни плохой погоды оказались очень полезными. Все мины, поставленные на малое углубление, появлялись на поверхности воды в момент своего нахождения у подошвы волны. Через 3 дня все эти мины были оборваны и выброшены на берег, где они и взрывались вследствие прибоя. Наблюдательный пост Кара-Бурну (восточный) в одну из штормовых ночей насчитал 55 взрывов. С наступлением хорошей погоды после исчезновения мин с малым углублением можно было свободно тралить восточный фарватер. У Кара-Бурну и восточнее было вытралено большое количество мин.

Закупорку Босфора русский флот использовал для операций против различных портов восточнее Босфора. 21 сентября дреднот 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. Так же действовали эскадренные миноносцы и у Синопа; кроме того, поступало много донесений о появлении неприятельских подводных лодок. При таких неблагоприятных для транспорта угля условиях захват парохода *Родосто* 12 октября на пути в Зунгулдак являлся тяжелой потерей. Пароход был вооружен 88-мм орудием и укомплектован орудийной прислужкой с *Бреслау*¹; командный состав и остальная

¹ *Родосто* был вооружен двумя орудиями—на носу и корме. Второе орудие было турецкое меньшего калибра.—Р е д.

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.

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 Сушона удавалось с ними бороться и поддерживать все необходимые военные мероприятия. Приходилось считаться с тем обстоятельством, что Турция теперь почти исключительно зависела от подвоза угля из Германии. Турецкое 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 2 000 т английского угля. Попытки доставлять уголь из Зунгулдака на небольших парусниках — «магонах» — не могли иметь успеха: то, что получалось таким путем, было каплей в море. Для флота недостаток угля становился тягостней с каждой неделей. Для обеспечения угольного запаса на самый крайний случай Сушон был вынужден итти на самые решительные меры. Даже для учебных целей *Гебен* и *Бреслау* и флотилия

эскадренных миноносцев не смели разводить паров. Сообщение на 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 Рого, где подводники могли отдыхать после утомительных переходов.

В армейских кругах и среди союзников Германии сложилось 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 поз-

воляли избегать противолодочных средств противника. Командиры подводных лодок считали возможным производить атаки лишь при глубинах не менее 15 м (49 фут.). Поэтому запретить 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* (кап.-лейт. Бауер). 2 октября лодка встретила в Эгейском море английский пароход *Хэнтсфол* (*Huntsfall*) (бывший пароход германо-австралийской линии *Гослар*, вместимостью в 3 442 рег. тонн бр.), вооруженный 120-мм орудием, с грузом в 6 000 т овса, шедший из Марселя в Салоники. *UB-46* потопила пароход торпедой и взяла капитана в плен. 6 октября она прибыла на пост Херзингштанд. 7 октября лодка благополучно вошла в Дарданеллы и вечером встала на якорь в Константинополе.

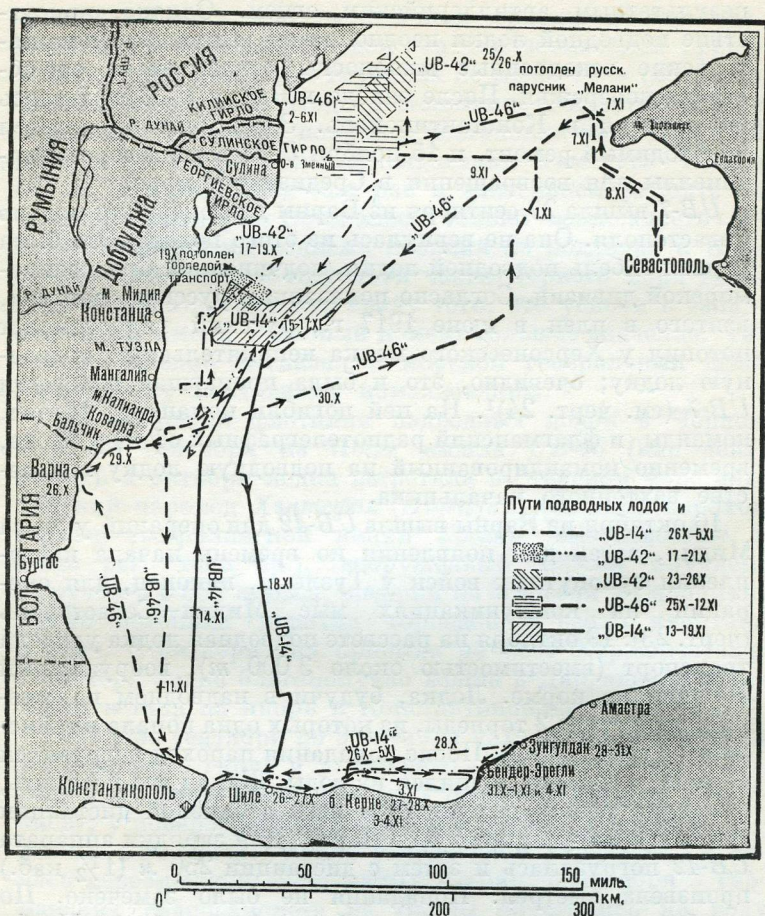
U-33 с 30 сентября по 9 октября находилась в операции у Сулинского гирла и у побережья Добруджи (черт. 22). Она безуспешно крейсеровала у Змеиного острова (Фидониси); у побережья были замечены только русские эскадренные миноносцы. Атака в подводном положении являлась невозможной из-за малых глубин. 5 октября 2 германских гидросамолета из Варны опустились на воду близ подводной лодки и сообщили, что видели южнее Констанцы 2 транспорта. При взлете у одного из самолетов сломался поплавок, ввиду чего он вынужден был подать сигнал о бедствии. Приближение двух неприятельских самолетов заставило подводную лодку взять летчиков на борт, а поврежденный самолет уничтожить. За время операции *U-33* обменивалась с неприятельскими дозорными кораблями и эскадренными миноносцами без-

результатным 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* (см. черт. 24)¹. На ней погибли командир, 14 чел. команды и флагманский радиотелеграфный офицер флота, временно командированный на подводную лодку в качестве вахтенного начальника.

16 октября из Варны вышла *UB-42* для операций у мыса Мидия, затем для появления ко времени начала наступления сухопутных войск у Тузлы и, наконец, для операций на коммуникациях мыс Мидия—Севастополь (черт. 23). 19 октября на рассвете подводная лодка увидела транспорт (вместимостью около 3 000 т), вооруженный орудием на корме. Лодка, будучи в надводном положении, выпустила 2 торпеды, из которых одна попала в транспорт за грот-мачтой. После попадания пароход погрузился кормой, а нос его поднялся из воды. Желая его потопить, командир решил выпустить в него с близкой дистанции третью торпеду, принятую в Варне. Для зарядки аппарата *UB-42* погрузилась и затем с дистанции 250 м (1½ каб.) произвела выстрел. Попадания не было замечено. По ошибке носовой перископ не был вполне убран. Чтобы уклониться от последней торпеды, описывавшей циркуляции, подводной лодке пришлось пройти под пароходом, причем она погнула свой носовой перископ под прямым углом (в расстоянии ½ м от верхней его оконечности).

¹ По русским архивным материалам эта версия не подтверждается. Больше вероятно, что лодка погибла на mine.—Р е д.



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

Операцию пришлось прервать для замены перископа, что и было выполнено в Варне с 20 по 22 октября, а 23 октября подводная лодка снова вышла в море, на этот раз имея на борту только одну торпеду, так как в Варне запаса торпед не оказалось. Командир вполне сознавал, что

при столь скудном вооружении рассчитывать на успех не 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 чел. команды; из Варны они направились в Констанцу.

26 октября в Варну прибыла *UB-46*; из Варны она вышла 29 октября для операций между Севастополем и устьем Дуная (черт. 23). Неоднократно она замечала дымы небольших пароходов и эскадренных миноносцев, но из-за большой дистанции атаковать их не могла. В одном случае атаке помешала недостаточная глубина. 7 ноября подводной лодке удалось потопить трехмачтовое парусное судно *Мелани* (вместим. 116 рег. тонн 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 заполнения машинных отделений эскадренный миноносец сел полностью. Пришлось снять с него команду и отказаться от его спасения; предвзвительно 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 германо-турецкие работы по тралению мин перед Варной предоставлением болгарского личного состава, Сушон 4 ноября вернулся в Константинополь.

С 26 октября по 5 ноября подводная лодка *UB-14* находилась в операции у побережья угольного района. За последнее время здесь появлялись неприятельские подводные лодки, ввиду чего поход *UB-14* был направлен, главным образом, против них, а также против неприятельских эскадренных миноносцев; 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)¹. Из всей команды было спасено только 5 чел.

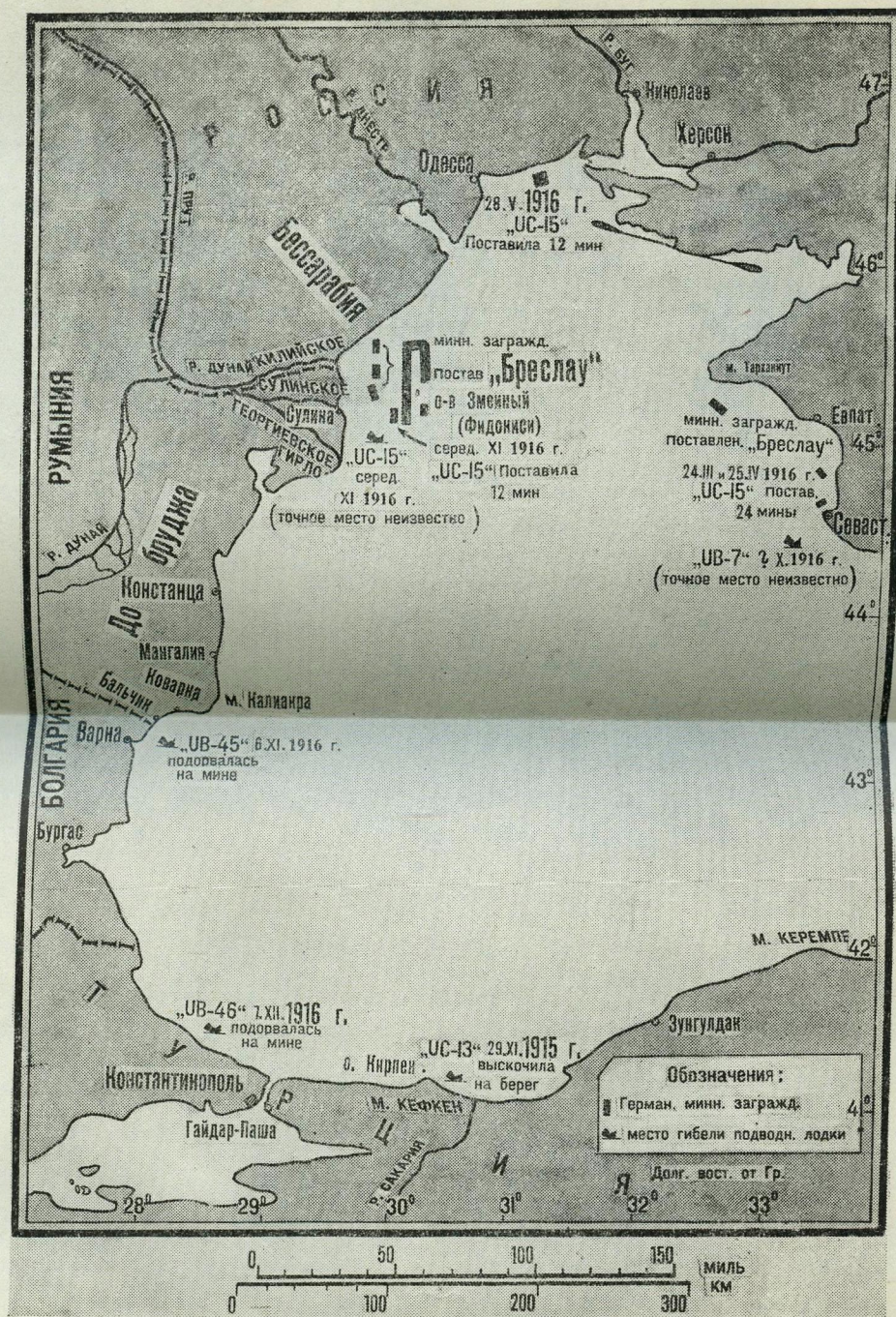
UC-15 после длительного ремонта, во время которого заменялся фундамент дизель-моторов, вышла 6 ноября для доставки в Варну двенадцати мин. Перед входом командир получил приказание вернуться в Константинополь в связи с постановкою неприятелем заграждения, на котором накануне погибла *UB-45*. 13 ноября подводная лодка снова вышла в море для постановки заграждения в районе Сулинского гирла. Из этой операции она не вернулась. Она пропала без вести со всей командой². Только 1½ года спустя выяснилось, что *UC-15* выполнила свое

¹ Вероятно, на заграждении, поставленном именно в ночь на 6 ноября тральщиком № 234 специально для воспрепятствования прохода подводным лодкам.—Р е д.

² Возможно, что причиной гибели лодки были противолодочные сети, поставленные здесь около этого времени. 20 ноября здесь было вытралено несколько мин, типа, употребляемого подводными заградителями.—Р е д.

задание: 4 мая 1918 г. австро-венгерские тральщики вытралили 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 на показания его поэтому нельзя было полагаться. Подводная лодка легла на грунт, но даже при этих условиях, на глубине в 32 м (105 фут.), ее продолжало качать. Когда же обнаружили еще и повреждения в моторе, командир вынужден был прервать операцию и 19 ноября вернулся в Константинополь.

Ввиду необходимости быстрого появления подводной лодки у румынских берегов, *UB-46* тотчас по окончании ремонта вышла 24 ноября в операцию в район Констанцы. Неприятельские корабли не были замечены, и деятельность подводной лодки не имела результатов. По истечении срока *UB-46* намеревалась 7 декабря вернуться в Босфор. Она уже подходила к Босфору, о чем в 7 ч. 30 м. доносил пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну, как вдруг вскоре после 8 час., находясь в расстоянии около 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 вытраленных впоследствии мин, они были поставлены недавно. Район оказался загражденным русскими гальваноударными минами, поставленными неравномерно, с углублением в 4 м (13 фут.). *UB-46*, повидимому, подорвалась на внутренней кромке заграждения. Еще 4 декабря груженный пароход прошел благополучно по этому месту. Тральщики 4 и 5 декабря были заняты в



Черт. 24. Постановки мин УС-15¹. Места гибели германских подводных лодок на Черном море.

¹ УС-15 поставила всего перед Севастополем 34 мины. — Прим. перев.

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 ноября¹. Из 37 нефтяных цистерн загорелось 15. Остальные были спасены путем закрытия клапанов наполнения, которые были, повидимому, нарочно открыты румынами перед оставлением города, а также сооружением защитных насыпей. Цистерны с бензином, расположенные среди нефтяных цистерн, не взорвались. 21 ноября утром обстрел нефтяных цистерн и элеваторов был повторен двумя русскими эскадренными миноносцами, на этот раз безуспешно. Артиллерийская оборона двумя 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 неприятеля. Вследствие усиленных требований Сушона германский морской генеральный штаб согласился на усиление гидроавиации в Констанце.

Командование армией (фельдмаршал Макензен) запросило через Берлин представителя командования флотом

¹ Бомбардировка была произведена крейсером *Память Меркурия* и тремя эскадренными миноносцами. — Р е д.

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 отделением 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 час. 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 мало-мореходные 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 час. 21 декабря в 8 час. пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну (западный) сообщил, что в 7 ч. 20 м. курсом *NW* прошел крейсер типа *Кагул*. Этим была решена судьба маленьких канонерских лодок. Стремление уберечь их от встречи с противником не увенчалось успехом. В 10 час. с поста Кара-Бурну (западного) пришло известие, что у Чекмеджика крейсер¹ 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.

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 боль-

¹ 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.—Р е д.

шое 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* (ст. лейт. Кирхнер), имевший кроме мин еще и 2 торпедных аппарата, внес очень мало улучшения в общую обстановку. У Дарданелл неприятель держался сравнительно спокойно, так что там сухопутное командование не 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 *Гибена* 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 фельд-маршалу Гинденбургу и ген. Людендорфу. Он подчеркивал, что на Балканах и в Западной Азии время работает исключительно на неприятеля, что поэтому необходимо как можно скорее довести войну до решающего конца и что давно пора начать беспощадную подводную войну.

В Константинополе на основании неопределенных известий ожидали большого наступления на столицу. Сушон не разделял этого опасения; германское верховное командование также не высказывало тревоги по поводу угроз Дарданеллам. Командующий 5-й турецкой армией, ген. Лиман-ф.-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 формировавшуюся 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 высадки 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 выставлял 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 уводить турецкие суда. Тоннаж сокращался все более и более. Угольный вопрос в связи с этим обострялся. Вследствие нераспорядительности турецких учреждений уголь прибывал из Германии неравномерно; кроме того, конечно, количество его было недостаточно. Большие залежи бурого угля у Сомы (на железнодорожной линии Смирна—Касаба) поставляли очень незначительное количество топлива, так как большая часть вьючных животных вследствие ящура и плохого питания погибла.

Постройка проектированной подвесной дороги для доставки угля не двигалась вперед из-за недоставки материалов из Германии. Узкоколейная железная дорога между Золотым Рогом и шахтой Беклеме, построенная частным обществом, пострадала от дождя, оползней и дей-

ствия 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 пустить дело в ход.

Траление мин перед Босфором двигалось очень медленно. При таких условиях нечего было и думать об использовании подводных лодок в Черном море. Но полностью отказаться от активного использования лодок было невозможно. 1 февраля Германия 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* (кап.-лейт. Вернике) вышла из Дарданелл и без затруднений достигла назначенного района. С 5 по 18 февраля она держалась, главным образом, между островами Скиросом, Митиленой и Хиосом. Было 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 час., т. е. половину всего времени, поэтому операция была очень утомительной. 22 февраля *UB-42* вернулась в Золотой Рог.

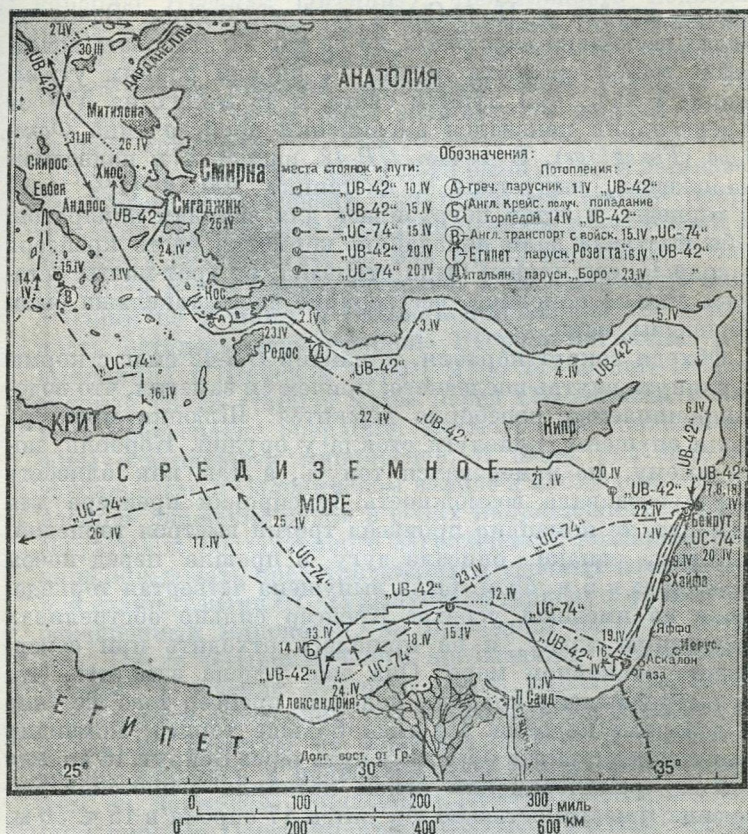
UC-23 (ст. лейт. Кирхнер) в свою первую операцию в Эгейском море тоже не имела успеха. 20 февраля она вышла незаметно для неприятеля, но уже 23 февраля была

вынуждена вернуться вследствие обнаружения течи (одна из заклепок пропускала). 20 февраля ей удалось поставить в Мудросской бухте заграждение из шести мин. Авария 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 Пола, действовавших в восточной части Средиземного моря, Сушон наладил отправку жидкого топлива в Бейрут, где имелся специальный морской офицер для обслуживания подводных лодок. Оживленная деятельность англичан на фронте Суэцкого канала настоятельно требовала выступления подводных лодок со стороны моря. 16 марта Джемаль-паша был запрошен по вопросу о возможностях подходов к Бейруту, на что последовал ответ, что подходы свободны от мин. Джемаль-паша предлагал широкую поддержку деятельности подводных лодок. Ввиду этого, а также в надежде, что жидкое топливо своевременно достигло своего назначения, *UB-42* 28 марта вышла в море для операций у южного анатолийского побережья, у острова Кипра и у берегов Сирии (черт. 25). В тот же день пришло известие об ожидаемом наступлении англичан на турецкие позиции. После двухдневного боя у Газы англичане были отбиты с потерями. *UB-42*, направляясь на юг, 1 апреля потопила греческую шхуну (вместимостью

150 т). 7 апреля подводная лодка без затруднений вошла в Бейрут, пополнила там запасы топлива и провианта и осталась в порту до следующего вечера, чтобы дать



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

отдых личному составу. Здесь командир получил последние известия с фронта, а также сведения относительно деятельности неприятельских самолетов. 10 апреля UB-42

подошла к Газе, но не могла атаковать транспорты, так как они стояли на малых глубинах вплотную к берегу, причем казалось, что со стороны моря они защищены заграждениями. Командир, имея достаточный запас топлива, решил пройти к Порт-Саиду и Александрии. Здесь он видел несколько пароходов, но не мог их атаковать вследствие малой скорости лодки. 14 апреля ранним утром, около 4 час., при лунном свете, в 45 милях на NW от Александрии показался английский крейсер типа *Фоксглов* (*Foxsglove*). В 4 час. 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 м. была выпущена четвертая торпеда, тоже не имевшая успеха. Крейсер сильно обстреливал подводную лодку, и ей пришлось отходить при совершенно спокойном море. Она еще успела заметить, что к пострадавшему кораблю подошли крейсер того же типа и дозорные корабли. Не имея больше торпед, командир решил предпринять обратный путь через Бейрут. 16 апреля UB-42 артиллерийским огнем потопила египетский парусник (вместимостью 86 т). Затем 17 апреля в 15 ч. 30 м. подродная 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 *Бреннус* (*Brennus*). Деятельность подводных лодок в этом районе была, повидимому, причиной того, что в последних сражениях у Газы, 18—19 апреля, неприятельские корабли принимали мало участия. Полковник Кресс снова имел возможность донести о выигранном сражении.

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 шести и три 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 4 500 *m*), 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* потопила 6 греческих парусников, а 18 июня задержала большой греческий пароход *Ксифис* (*Xiphis*) (вместимостью 1 200 т); команда парохода и пассажиры не помещались в корабельных шлюпках; поэтому командир подводной лодки взял на борт 15 чел.; их пришлось разместить во внутренних помещениях лодки ввиду обнаружения приближавшихся дымов и необходимости быть готовым к погружению. Однако, вскоре удалось задержать парусник и передать на последний мешавших пассажиров. Пароход был потоплен подрывным патроном. В общей сложности *UC-23* уничтожила 6 252 т торгового тоннажа.

При возвращении 21 июня *UC-23* встретила с *UB-42* и смогла обменяться сведениями о замеченном движении. 24 июня в 9 час. показался большой вооруженный грузовой пароход под конвоем двух французских эскадренных миноносцев. *UB-42* с дистанции 600 м ($3\frac{1}{4}$ каб.) выпустила в него торпеду, которая и потопила его. Это был большой английский пароход *Сестриэн* (*Cestrian*) (вместимостью 8 900 рег. тонн 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.