

Глава XXVI

ОПЕРАЦИЯ *БРЕСЛАУ* ПРОТИВ ЗМЕИНОГО ОСТРОВА (ФИДОНИСИ). АНГЛИЙСКАЯ ВОЗДУШНАЯ АТАКА КОНСТАНТИНОПОЛЯ. НОВЫЙ КОМАНДУЮЩИЙ ФЛОТОМ

Начало русской революции. Русские стараются помешать доставке угля. Турецкие залежи бурого угля. Русские эскадренные миноносцы перед Босфором. *UB-14* высаживает агентов. План минной операции у дунайских гирл. *Бреслау* с этой целью выходит в море. Операция против Змеиного острова (Фидониси). Преследование линейным кораблем *Екатерина II*. Английская воздушная атака Константинополя и Стении. *Ядигар* получает попадание и гибнет. Различные сведения о русском черноморском флоте. В.-адм. Сушон возвращается в Германию.

Русская революция, вспыхнувшая в феврале 1917 г., несмотря на ее влияние на личный состав, не отразилась на боевой деятельности черноморского флота. Почти ежедневно русские эскадренные миноносцы и подводные лодки появлялись у анатолийского побережья и топили каждое судно, попадавшееся им под руки. Перед Босфором постоянно оказывались новые мины, и ни одного дня нельзя было пропустить без траления. 26 марта днем в пасмурную погоду с авиатранспортов, сопровождавшихся двумя эскадренными миноносцами, поднялись 3 самолета и сбросили бомбы на Босфор. Им навстречу были высланы германские самолеты. После полудня русские силы, не достигнув успеха, скрылись из виду.

3 апреля из Констанцы прибыло 6 моторных тральщиков, которые командующий флотом передал коменданту

Босфора, не желая вносить изменений в организацию трального дела. Тральщики на походе из Констанцы конвоировались германскими гидросамолетами. 4 апреля перед Босфором появились 2 группы неприятельских кораблей: первая из них состояла из трех авиатранспортов¹, двух крейсеров, пяти или шести эскадренных миноносцев, а вторая—из одного авиатранспорта и пяти эскадренных миноносцев; неприятельские корабли подверглись многократным атакам случайно находившихся в Босфоре гидросамолетов совместно с босфорскими самолетами (в общей сложности 7 самолетов), вследствие чего неприятельская операция не удалась. В тот же день германские самолеты произвели серийное бомбометание по русской подводной лодке, в результате которого на поверхности воды показались воздушные пузыри и масляные пятна².

С особой настойчивостью русские проводили свои мероприятия по борьбе с подвозом угля. Ими были поставлены минные заграждения у Зунгулдака. После многократных попыток удалось построить трал для буксировки одним пароходом (ширина захвата трала 30 м, глубина 8 м—26¹/₄ фут.). С большими трудностями и упорством удалось добиться создания свободного от мин прохода и подерживать его в таком состоянии.

Отсутствие угольных транспортов заставило командование флотом наладить подвоз угля на магонах. Большинство из них было снабжено моторами и даже вооружено одним орудием. Для обеспечения и контроля морских коммуникаций были организованы береговые наблюдательные посты, а турецкая 1-я армия установила орудия в отдельных пунктах побережья. На Кефкене была установлена радиостанция. Вся эта организация, созданная командованием флотом, постепенно развевывалась, оставаясь в связи с турецкими армейскими и морскими учреждениями, и имела крупные достижения. Данные за май месяц показывают, насколько незначительно было

¹ К этому времени число авиатранспортов пополнилось третьим—приспособленным быстроходным румынским пароходом *Румыния* (6 самолетов).—Р е д.

² Лодка повреждений не получила.—Р е д.

снабжение углем из Гераклеийского бассейна. Всего было доставлено 5 922 *т* угля; в июне доставка возросла до 13 000 *т*, в июле—12 000 *т*, что являлось некоторым доказательством успеха мелкого судоходства, имевшего возможность использовать в качестве укрытия каждую бухточку открытого побережья.

В начале июня командующий флотом при осмотре разработок бурого угля установил их огромное значение. Шахта Барбарос на Мраморном море, несмотря на очень тяжелые условия (вследствие проникновения воды и земляных оползней), вырабатывала ежедневную норму в 134 *т*; с января 1917 г. она увеличила свою добычу на 60%; руководил работами инженер-механик германского флота, имевший в своем распоряжении 4 унтерофицеров и 8 матросов. В общем из этой шахты было добыто 29 000 *т* вполне годного бурого угля; число турецких рабочих (матросов) достигало 650 чел. Уголь этот употреблялся для грузовых пароходов, учебных кораблей и порта. Морское министерство очень мало поддерживало эти работы, и главному инженеру приходилось самому добывать всякое оборудование. Небольшая шахта Шефкетие на Мраморном море поставляла ежедневно 25 *т*, а общее количество добытого угля достигало 12 000 *т*. Этот уголь потреблялся дарданельской крепостью, часть его шла в Галлиполи для нужд 5-й армии. Шахта Аясма на Черном море, разрабатывавшаяся при поддержке флота, поставляла уголь турецкому управлению вооружений. Там добывалось ежедневно около 300 *т* доброкачественного бурого угля. Шахта Беклеме поставляла ежедневно 500 *т* угля. Вышеуказанной добычи угля едва хватало на береговые установки и на поддержание паров в котлах военных кораблей при якорном режиме.

26 мая около полуночи босфорский маяк на азиатском берегу слышал шум моторов и два взрыва. В свете прожекторов ничего не было видно. Оказалось, что это—русские; в расстоянии 300 *м* (1½ каб.) от входа два их моторных заградителя подорвались на минах и погибли¹.

¹ Первая постановка с моторных барказов в ночь на 25 мая была выполнена благополучно под непосредственным прикрытием крейсера *Память Меркурия* и двух миноносцев.—Р е д.

Впоследствии было найдено 4 трупа и обломки. На рассвете удалось рассмотреть обеспечивавшие операцию русские силы: 1 линейный корабль, 1 крейсер, 1 эскадренный миноносец и 1 миноносец; германский самолет сбросил по ним бомбы. В тот же день было обнаружено новое минное заграждение из 72 мин, поставленное вплотную ко входу в Босфор; к тралению этого заграждения тотчас же было приступлено. В конце мая русские обстреляли Синоп и Самсун, причем пострадали многие строения, а также были уничтожены мелкие суда. В нескольких случаях русские самолеты, доставленные на кораблях, сбрасывали бомбы.

UB-14 по окончании ремонта была отправлена 30 мая к кавказскому побережью. Задача ее состояла в высадке трех грузинских агентов и в показе флага у наиболее подверженных русским набегам турецких прибрежных пунктов. Доставка трех агентов была тяжелой нагрузкой для маленькой подводной лодки. При длительном пребывании в подводном положении воздух так портился, что даже такая легкая работа, как выборание подводного люта, выполнялась с трудом.

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

Во время ремонта и перевооружения крейсера *Бреслау* *Гебен* находился в полной готовности к выходу в море; кессоны, построенные для проверки линии валов, по этой причине не были сразу же по их готовности прикреплены к корпусу линейного крейсера. Только по вступлении в строй *Бреслау* установили кессоны и приступили к устранению слабых мест в подшивниках внутренних валов (3 июня). Теперь можно было удовлетворить просьбу германской морской авиабазы Ксанти в Болгарии относительно присылки личного состава для ее развертывания. До сих пор в этом деле помогала болгарская армия, но эта помощь прекратилась с момента переброски всех войск, за исключением незначительной по численности пограничной охраны, на македонский фронт. На ограниченный промежуток вре-

мени с *Гебена* откомандировали в Ксанти одного унтер-офицера и 38 матросов.

Артиллерийские и торпедные стрельбы быстро подняли боевую подготовку *Бреслау* на высокий уровень. Несмотря на минную опасность и недостаток угля, Сушон настаивал на деятельности *Бреслау* в районе устья Дуная и Севастополя, чтобы не уступить неприятелю этого важного района. От операций в восточной части Черного моря пришлось отказаться вследствие незначительности запасов угля. 19 июня в новолуние были намечены заградительная операция у устья Дуная и уничтожение радиостанции на Змеином острове (Фидониси). На случай преследования неприятеля и невозможности идти к Босфору оперативный приказ предусматривал заход *Бреслау* в Констанцу или Варну. Морское командование озаботилось организацией воздушной разведки из всех авиабаз, начиная от Зунгулдака и до Констанцы.

23 июня в 18 ч. 45 м. *Бреслау* вышел в море, имея 80 мин на борту. Направление протраленного и свободного от мин фарватера отмечалось створом прожекторов¹, что оказалось практически удобным способом. Из неприятельских радиопереговоров нельзя было извлечь ничего особенного, и, повидимому, в восточном районе Черного моря неприятельских морских сил не имелось. 24 июня в 13 ч. 45 м., когда *Бреслау* находился в квадрате 325, со стороны Констанцы показались 2 германских самолета; один из летчиков-наблюдателей был доставлен на катере на крейсер для передачи данных воздушной разведки в район устья Дуная и острова Фидониси. По получении информации *Бреслау* направился для постановки мин с таким расчетом, чтобы подойти в исходное положение к 22 час. Поэтому и самый подход происходил уже в темноте, а начало постановки мин—незадолго до захода луны. С 22 час. до 1 ч. 50 м. при тихой погоде с плохой видимостью *Бреслау* поставил 70 мин, заградив район от квадрата 412 до квадрата 418; заграждение ставилось в виде небольших минных банок, которыми заграждался район

¹ В подлиннике сказано «Scheinwerferleitlinie», из чего не вполне ясно, подразумевается ли здесь луч прожектора или створ двух прожекторов.—П р и м. п е р е в.

ных, от которых можно было бы получить различные сведения. Из ручного оружия на корабле имелось всего 20 пистолетов, поэтому пришлось послать на берег лишь небольшой отряд. Предполагалось в темноте послать к берегу катер и без стрельбы завладеть строениями, находившимися на острове. Однако, в 3 часа, когда катер был спущен и уже начало светать, радиостанция стала вызывать какую-то другую радиостанцию (позывные «*REP*»). Из сведений, полученных впоследствии от пленных, выяснилось, что вызывалась русская подводная лодка *Нерпа*, находившаяся на пути в Босфор и заходившая 23 июня на остров. Командир решил прежде всего уничтожить возможность дальнейшей тревоги. Помеха с помощью своей радиостанции выдала бы последнюю и позволила бы определить ее пеленг. Перерыв радиосвязи мог еще оставить у противника сомнение в его причинах. Командир приказал поэтому немедленно уничтожить радиостанцию и маяк обстрелом. Приказание было выполнено в течение 10 минут—с 3 ч. 5 м. до 3 ч. 15 м., после чего десант высадился и в несколько минут завладел строениями вокруг маяка. Почти вся команда радиостанции бежала, и только 11 чел. удалось взять в плен; кроме того, было захвачено 5 винтовок и пулемет; две 77-мм полевые пушки после снятия затворов были приведены в негодность подрывными патронами. Огнем корабельной артиллерии радиостанция была настолько разрушена, что ни аппаратов, ни бумаг захватить не удалось. В 4 ч. 55 м. десант уже возвратился на корабль. В заключение *Бреслау* поставил оставшиеся десять мин двумя банками в квадрате 414. Ввиду того, что высадка десанта заняла часть времени, назначенного для следования к Севастополю, а попытки русских радиостанций вступить в связь с островом Фидониси показывали, что внимание неприятеля привлечено, командир решил итти назад. Он должен был считаться еще и с тем, что часть эскадренных миноносцев в Севастополе была постоянно наготове к выходу. Что неприятель встревожен, выяснилось уже в 12 ч. 15 м., когда в квадрате 318 по пеленгу 240° показались дымы неприятельских эскадренных миноносцев. В 13 ч. 25 м. противник с дистанции 19,5 км (107 каб.) открыл огонь и сделал несколько вы-

стрелов, которые дали недолеты. Из-за значительной дистанции *Бреслау* не отвечал. В 13 ч. 35 м. *Бреслау* заметил по пеленгу 240° сильный дым; вскоре выяснилось, что это — дым дредноута *Екатерина II*. Эскадренный миноносец, обнаруженный ранее других, шел в кильватер за *Бреслау*, линейный корабль *Екатерина II* постепенно отошел на левый траверз. Неподалеку от него показались еще небольшие дымы. В 14 ч. 13 м. линейный корабль открыл огонь с дистанции больше, чем 25 км (136 каб.); недолеты достигали 600—400 м ($3\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{4}$ каб.), но залпы ложились в одну точку. Скорость хода неприятеля достигала 24 узлов; *Бреслау* постепенно доводил свою скорость до 25 узлов и надеялся при помощи постепенного уклонения вправо выйти из района обстрела. Однако, нельзя было уклоняться слишком вправо, чтобы не оказаться отнесенным от главного входа в Босфор. Командование уведомило *Бреслау*, что главный и западный входы в Босфор свободны от мин и что навстречу ему выходит *УС-23*.

Согласно показаниям плененных русская подводная лодка *Нерпа*, позывные которой передавались радиостанцией острова Фидониси, 2 дня тому назад покинула остров и, имея 13 мин и 6 торпед, направилась к Босфору. Приходилось поэтому считаться с наличием новых минных заграждений и присутствием неприятельской подводной лодки.

С 14 ч. 16 м. *Бреслау* выпускал дымовые завесы, чтобы мешать наблюдению с шедшего за ним эскадренного миноносца, а также, чтобы затруднить линейному кораблю пристрелку. Радиостанция развивала энергичную радиопомеху. Залпы линейного корабля продолжали оставаться недолетными. В 14 ч. 30 м. приблизившийся эскадренный миноносец тоже открыл огонь, также на недолетах. *Бреслау* отвечал на предельных углах возвышения с дистанции 15,8 км (86 каб.) бронебойными снарядами, с тем чтобы, закрывшись всплесками своих снарядов, мешать стрельбе противника. С 14 ч. 35 м. до 14 ч. 40 м. было сделано 12 залпов и достигнуто 2 попадания в корму эскадренного миноносца. Последний отвернул на 4—6 румбов, так что дистанция до него увеличилась. Снаряды противника поднимали небольшие водяные столбы и не взрывались при ударе о воду, в то время как всплески

Бреслау высоко вздымались кверху и были видны хорошо. *Бреслау* длительное время шел 25-узловым ходом, временами давая 26,5 узла, поэтому расстояние до линейного корабля увеличивалось. Тем не менее неприятель продолжал преследование, вероятно, в надежде, что в случае порчи механизмов на *Бреслау* последний явится легкой добычей. В то время как дистанция до линейного корабля возрастала, медленно сблизился еще один эскадренный миноносец. Командир, желая дать отдых машинной команде, временно уменьшил ход до 18 узлов. При этом он рассчитывал, что подошедший эскадренный миноносец попадет в район обстрела его 150-мм орудий. В 16 ч. 19 м. последний приблизился на дистанцию около 17 км (93 каб.), и *Бреслау* сделал 3 залпа на предельных углах возвышения. Противник тотчас же отвернул на 8 румбов. Линейный корабль *Екатерина II* пошел теперь на сближение с *Бреслау*. Дистанция уменьшалась еще вследствие изменения курса последнего, направлявшегося на главный фарватер. Командование выслало эскадренный миноносец *Басра* для встречи *Бреслау*. В 16 ч. 34 м. *Басра* показался и получил приказание идти в голову. Несколько минут спустя *УС-23* обменялась опознательными с *Бреслау*. Направляясь ко входу в Босфор, *Бреслау* был вынужден сильно уклониться на *Ost*; при этом линейный корабль и эскадренный миноносец заметно приближались. С 16 ч. 58 м. до 17 ч. 15 м. последний обстреливал *Бреслау* и эскадренный миноносец *Басра*, присоединившийся тем временем к *Бреслау*. Всплески ложились по обеим сторонам крейсера в расстоянии 100—300 м ($\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ каб.). С 17 ч. 1 м. к обстрелу присоединился и линейный корабль *Екатерина II* с дистанции более 25 км (136 каб.). *Басра* оказался только помехой для маневрирования *Бреслау*, что могло иметь очень плачевные последствия: он мог идти только 18-узловым ходом. *Бреслау* был вынужден идти с такой же скоростью, прикрывая *Басра*. *Бреслау* выпустил дымовую завесу, так что *Басра* смог укрыться с борта, противоположного ведущему бой. С 17 час. по 17 ч. 15 м. *Бреслау* отвечал на огонь эскадренного миноносца, который приближился на 14 км (76 каб.). Но вследствие уклонения неприятеля маневрированием попаданий достигнуть не

удалось. В 17 ч. 15 м. неприятель прекратил огонь, и *Бреслау* спокойно вошел в Босфор, следуя по створу прожекторов.

УС-23 не удалось атаковать неприятеля: она вышла только после того, как выяснилось, какой фарватер использует *Бреслау*; опасаясь неприятельских подводных лодок, она не могла ждать в надводном положении у Босфора извещений по радио.

Непосредственным результатом операции явилась гибель русского эскадренного миноносца *Лейтенант Зацаренный* в 650 т водоизмещения, который согласно русским официальным известиям от 7 июля подорвался на mine, поставленной *Бреслау*¹. Хотя это и не был вполне современный корабль, все же на нем имелись одно 120-мм и пять 75-мм орудий, и его превосходство над турецкими эскадренными миноносцами было значительно.

Вероятно, вне связи с операцией *Бреслау* находилось появление 26 июня крупных русских сил в 40 милях к *N* от Босфора. Они состояли из 1 дредноута, 4 эскадренных миноносцев, 5 кораблей специального назначения (из них 3 авиатранспорта). Босфорские самолеты произвели атаку на противника, но попаданий не было замечено. Отряд исчез в направлении на *NNO*. Сильный ветер помешал неприятелю использовать самолеты и моторные минные барказы.

До сих пор Константинополь и военные сооружения в его окрестностях, как-то: военные заводы, арсенал, верфь в Стении и военные корабли, не страдали от неприятельских воздушных атак. При небольшом расстоянии от английской базы до станции (Имброс—Константинополь—150 миль) успешные воздушные атаки вызвали бы во время дарданельских сражений большие волнения среди населения и могли иметь огромное влияние на правительство, сильно зависевшее от настроений столицы. К тому же в Константинополе и окрестностях тогда еще не имелось противовоздушной обороны. Весной 1916 г. впервые летчики

¹ *Лейтенант Зацаренный* погиб в 2,5 мили на *SO* от маяка Фидониси. Погибло 37 чел. Миноносец вез команду и оборудование для восстановления наблюдательного поста на острове Фидониси.—
Р е д.

пытались приблизиться к Золотому Рогу, но до серьезных атак не доходило. В ночь с 9 на 10 июля 1917 г. была произведена первая серьезная воздушная атака, которая сопровождалась заметным успехом для неприятеля. В светлую лунную летнюю ночь английские летчики перелетели через Дарданеллы, были там опознаны, и 5-я армия донесла об их появлении 1-й армии, в районе которой находился Константинополь. Здесь дальнейшая передача крайне важного тревожного известия задержалась, и поэтому самолеты беспрепятственно смогли достигнуть столицы. Только когда были сброшены первые бомбы у военных заводов Макрикой и Сан-Стефано—правда, безрезультатно,—началась воздушная тревога. Две бомбы упали близ Сераскериата (военного министерства), находившегося в центре старого Стамбула, и причинили там незначительные повреждения, одна бомба упала в Золотой Рог у базы подводных лодок. В бухте Стения стоял *Гебен* и рядом борт о борт друг к другу—эскадренные миноносцы. *Бреслау* вместе с блокшивом, на котором жил личный состав с эскадренных миноносцев, стояли в наружном бассейне бухты. Биплан, не признанный за неприятельский вследствие неполучения донесения о воздушном налете, перелетел бухту с *N* на *S* и затем, направляясь с *W*, с высоты 150 м сбросил 2 бомбы вне бухты; третья бомба, повидимому, предназначенная *Гебену*, упав слишком рано, попала в носовую часть эскадренного миноносца *Ядигар*; поднялся столб пламени, и *Ядигар* получил пробоину. С пожаром было трудно бороться ввиду того, что все эскадренные миноносцы из-за недостатка угля не поддерживали паров, а *Гебен* имел только небольшое давление в своей противопожарной системе, питаемой вспомогательным пароходом. Постепенно носовая часть *Ядигара* наполнилась водой, а когда сдала переборка носовой кочегарки, эскадренный миноносец затонул, несмотря на 1½-часовые тщетные попытки спасти его. У стоявшего рядом эскадренного миноносца *Нумуне* осколками была изрешечена вся наружная обшивка носовой части, но течь удалось остановить, и потребовались только небольшие исправления. На *Ядигаре* имелись тяжелые потери: было убито 29 чел. турецкого личного

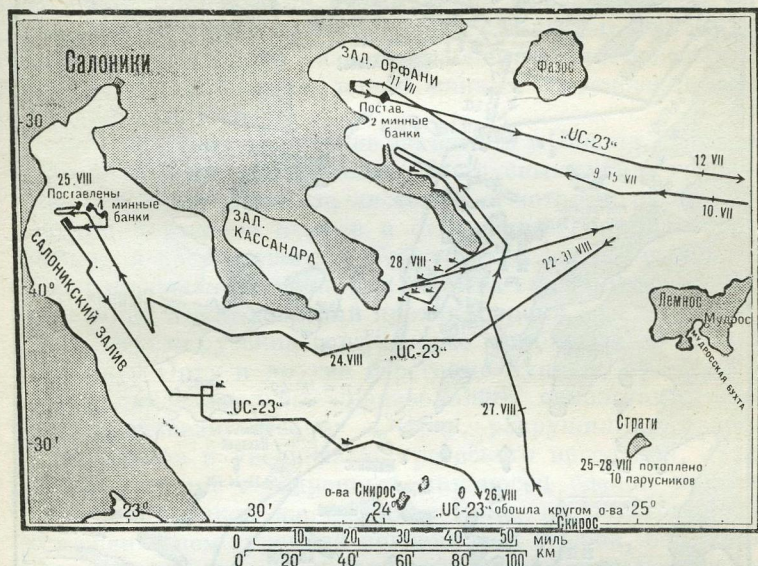
состава, 11 чел. тяжело и 6—легко ранены. В каких-нибудь 50 м находился на *Гебене* командующий флотом. Попадание бомбы в носовую часть *Гебена* вызвало бы тяжелые потери в личном составе в носовых помещениях. Сообщения английского адмиралтейства указывали, что, по мнению противника, бомбы попали в *Гебен*. В итоге воздушного налета пришлось рассредоточить корабли в бухте Стения, а эскадренные миноносцы поставить на бочки в Босфоре. Вследствие невозможности обойтись без верфи, которая давала электрический ток и пар, *Гебену* и *Бреслау* пришлось остаться в бухте Стения; на окружающих высотах были установлены противоаэропланные орудия, а вся сеть службы наблюдения и связи была расширена. При получении в лунные ночи сведений из Галлиполи или с наблюдательных постов побережья о появлении самолетов противника вся противовоздушная оборона приходила в действие, и неожиданностей нечего было опасаться.

С 9 по 15 июля *UC-23* выходила для короткой операции в залив Орфани в Эгейском море (черт. 27). Здесь она поставила 2 минные банки по 9 мин в каждой. Дальнейшее выполнение оперативного приказа—крейсировать на подходах к Салоникам, к *W* от Мудроса—пришлось приостановить ввиду того, что с первого дня похода правый дизель-мотор вышел из строя. Даже постановка мин производилась под одним мотором. С 22 по 31 августа *UC-23* предприняла операцию в Салоникском заливе, а 25 августа там ею было поставлено 4 заграждения, по пять и по четыре мины в каждом. На обратном пути подводная лодка потопила 10 греческих парусников с различным провиантом (общий тоннаж 280 т).

UB-42 с 13 августа по 5 сентября находилась в операции в Эгейском море. Никаких результатов эта операция не дала: замеченные пароходы были слишком далеко; торпеда, выпущенная в пароход, шедший под конвоем, не попала в цель (черт. 28).

В Константинополь проникали всевозможные слухи о состоянии русского черноморского флота, но достоверность их нельзя было проверить. В середине июля сообщали, что Колчак смещен, а его заместитель—бесталанный и слабый человек, покорная игрушка в руках солдатских

советов. Бюро украинской прессы в Швейцарии в конце июня сообщало, что в черноморском флоте произошло восстание, повидимому, на почве нежелания матросов продолжать войну. Но оживленная деятельность черноморского флота противоречила этим слухам.

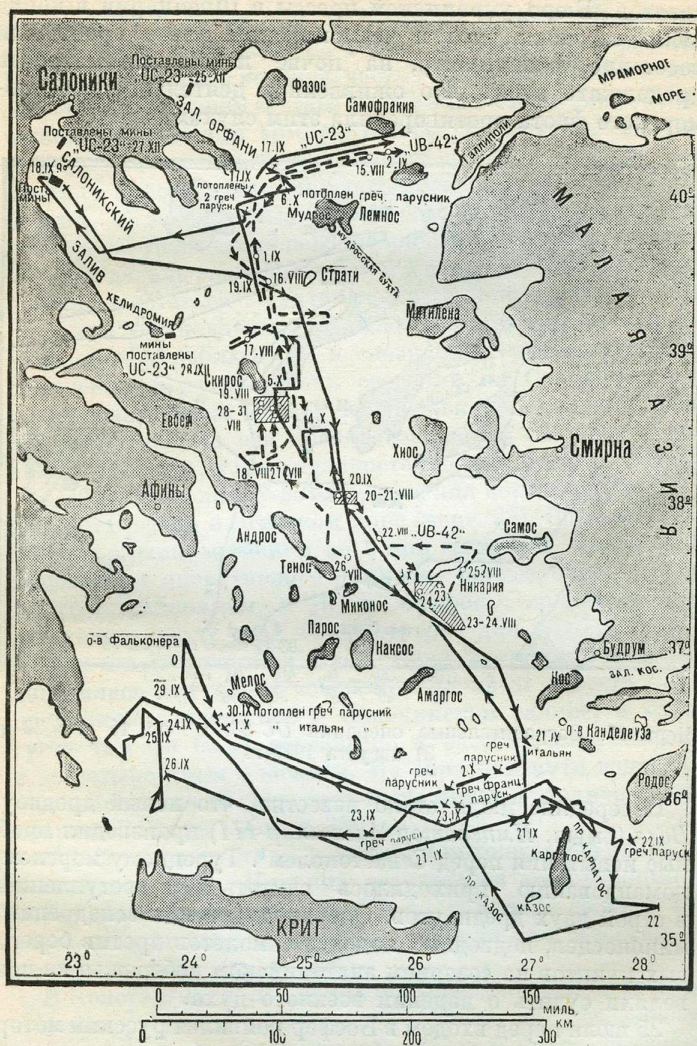


Черт. 27. Заградительные операции UC-23 с 9 по 15 и с 22 по 31 августа 1917 г.

В середине июля стало известно, что новый дредноут *Воля* (бывш. *Император Александр III*) производил пробные испытания перед Севастополем¹. Турецкому морскому командованию приходилось считаться с вступлением в строй двух дредноутов. Операции русских эскадренных миноносцев, подводных лодок и самолетов против береговых пунктов на северном анатолийском побережье не позволяли судить о падении военного духа.

25 июля перед входом в Босфор появился русский моторный баркас. С береговых батарей его обстреляли хорошо

¹ Пришел из Николаева 17 июля.—Р е д.



Черт. 28. Операции UB-42 с 13 августа по 5 сентября 1917 г.
и UC-23 — с 15 сентября по 9 октября 1917 г.

ложившимися залпами, и он удалился. Вскоре на берегу были найдены бутылки, содержавшие прокламации «русского революционного флота к турецкой базе», в которых говорилось о мирных намерениях нового русского правительства и предлагалось туркам порвать с Германией. В заключение стояла неожиданная фраза о начале «победоносного русского наступления в Галиции». Эти мирные предложения плохо вязались с обнаружением несколько дней спустя, 30 июля, новых минных заграждений перед входом в Босфор.

В середине июля русские захватили у Синопа 2 больших магона с бензином и потопили 22 парусных судна с грузами. Самолеты разбрасывали листовки, в которых русские рисовали поведение немцев в отношении Турции эгоистическим и насилующим, а *Гебен* и *Бреслау*, по их словам, были предназначены не для защиты судоходства на Черном море, а для действий против Турции.

23 августа русские эскадренные миноносцы обстреляли гавань в Орту и другие береговые пункты, причем корректировка стрельбы производилась самолетами; затем они произвели высадку в Орту, разрушили ряд домов и магазинов и увели часть греческого населения. 27 августа русский эскадренный миноносец сделал попытку произвести такой же десант в Воне, но последний был отражен огнем турецкой пограничной стражи, вследствие чего шлюпки отошли, потеряв убитыми несколько человек. В наказание местечко обстреливалось в течение часа, причем пострадали казенные строения, телеграф и несколько частных домов. 29 августа эскадренные миноносцы разрушили дома и суда в Амастро и Месете.

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

24 августа 1917 г. в.-адм. Сушон получил назначение командующим 4-й эскадрой «Флота открытого моря»¹; вместо него был назначен в.-адм. Ребейр-Пашвиц.

4 сентября на *Гебене* произошла смена командования.

¹ Главные силы германского флота в Северном море.—Прим. перев.

РАЗДЕЛ СЕДЬМОЙ

ПОСЛЕДНИЙ ГОД ВОЙНЫ

Г л а в а XXVII

ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ ДО ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕМИРИЯ С РОССИЕЙ

В.-адм. Ребейр-Пашвиц назначен командующим турецким флотом. Пожар железнодорожных сооружений в Гайдар-Паше. *UC-23* в Эгейском море. *UB-42* у грузинского побережья. Гибель миноносца *Хамид-Абад-Бреслау* на Черном море. *UB-14* штормует. *UB-42* с агентами у грузинского побережья. *UB-42* и *UC-23* в Эгейском море. Перемирие с Россией. Настроение в Константинополе.

В.-адм. Ребейр-Пашвиц был утвержден указом султана в должности командующего турецким флотом, так что в этом отношении не произошло никаких перемен. Новый командующий первоначально не вносил изменений в общий характер военных действий, так как все операции соответствовали требованиям момента. Особое событие потребовало поддержки флота, который всегда выручал в критические минуты. Дело в том, что в связи с новым планом операций в Палестине и в Месопотамии (участие флота в которых будет подробно изложено в гл. XXX) производился переброски войск по анатолийской железной дороге; грузы, прибывавшие из Германии, перевозились на паромах через Босфор и погружались на станции Гайдар-Паша, начальном пункте анатолийской железной дороги в Малой Азии; большая часть грузов скоплялась на

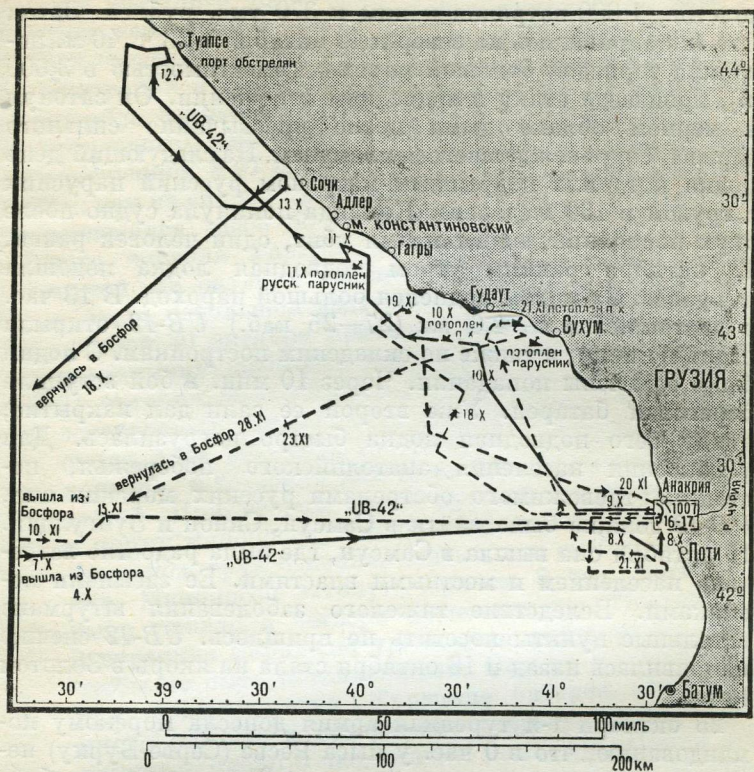
станции и выжидала дальнейшей доставки. В полдень 6 сентября 1917 г. здесь произошли сильные взрывы, во время которых пострадала большая часть военного материала. Значительное количество боевого запаса взлетело в воздух, бензин и запасы нефти загорелись, находившиеся на складах провиант и противогазы для азиатских войск были охвачены огнем. Здание вокзала почти совсем сгорело. Германским саперам удалось извлечь из огня несколько поездов с бензином и нефтью. Для спасения военного материала были тотчас же откомандированы отряды с кораблей. Невероятный жар и продолжавшиеся взрывы в связи с отсутствием противопожарных средств первоначально не давали надежд на успешность борьбы с огнем. В последующие дни тушение и уборку взяли на себя моряки, которые начали затем восстанавливать железнодорожное движение, для чего пришлось очистить и частью уложить вновь сортировочные пути. Под руководством офицера работали 350 германских и 100 турецких моряков, турецкая железнодорожно-строительная рота и 500 чел. из состава рабочих частей. Мины, предназначенные к отправке на Евфрат, удалось почти все спасти, причем частично их пришлось вылавливать из гавани. Благодаря быстрой и толковой работе уже 7 сентября пассажирское движение было восстановлено, а через несколько дней наладилось и грузовое, хотя и не в полной мере.

Энвер-паша запрашивал командующего флотом о возможности отправки оружия в Триполи¹. Подходящего парусника не имелось, ввиду чего командование внесло предложение морскому генеральному штабу об отправке для этой цели подводной лодки UC-23 в Мисрату (Сев. Африка, Большой Сирт), на триполитанском берегу. На пути туда и обратно предполагалось, что подводная лодка будет действовать против египетского судоходства. Однако, морской генеральный штаб не дал своего согласия ввиду наличия объектов для атак в Эгейском море. Вследствие этого UC-23 вышла 15 сентября для постановки мин

¹ Итальянская колония в Северной Африке. — П р и м. п е р е в.

в Салоникском заливе на знакомом фарватере, а затем для ведения операций против морской торговли в Эгейском море (черт. 28). 18 сентября лодка незаметно поставила 17 мин; на следующий день, идя курсом *S*, *UC-23* была обнаружена неприятельским летчиком, который сбросил несколько бомб, вынудив лодку погрузиться на большую глубину. В течение следующих дней между греческими островами ею было потоплено 6 греческих, 2 итальянских и 1 французский парусник, а на обратном пути между островом Лемносом и материком—3 греческих парусника (суммарный тоннаж 188 *m*). 29 сентября в 21 ч. 20 м. *UC-23* заметила у острова Фальконера пловучий госпиталь. Командир решил его задержать и обследовать. Это был большой английский пароход *Гурка* (*Gurkha*) (вместимостью в 6 294 рег. тонн бр.). По первому требованию пароход остановился и выслал шлюпку. На пароходе находился испанский комиссар, который охотно дал требовавшиеся сведения. На борту находился только экипаж и медицинский персонал, средняя палуба была приспособлена под госпиталь, в трюме находился в качестве баласта гравий. На этом пловучем госпитале все соответствовало предписаниям. 5 октября в 12 ч. 35 м. подводная лодка увидела другой пловучий госпиталь, но сопровождавшийся сторожевым кораблем; последнее обстоятельство выяснилось слишком поздно, когда атака была уже невозможна. 9 октября *UC-23* вернулась в Константинополь.

Германские морской и сухопутный генеральные штабы согласовали вопрос об оказании содействия движению в Грузии, направленному против России, путем доставки подводными лодками на кавказское побережье агентов и военного снабжения. С этой целью *UB-42* (ст. лейт. Шварц) вышла 4 октября из Босфора. Она имела на борту 5 грузин, деньги и боевые припасы. В связи с принятием лишних грузов пришлось оставить запасные торпеды. 8 октября подводная лодка подошла к месту, назначенному для высадки южнее устья реки Чурья, между Анакрией и Поты, в квадрате 1007 (черт. 29). Место высадки указывалось с берега световыми сигналами. Вечером один из грузин был доставлен на берег на тузике;



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

вернувшись, он сообщил, что высадка назначена на следующий вечер и будет произведена на местной шлюпке. 9 октября вечером грузины были высажены, и большая часть груза выгружена на берег. При перевозке выяснилось, что грузинская шлюпка имеет течь, поэтому командир полагал, что грузины откажутся от доставки на берег через сильный прибой всего груза полностью. Всего было выгружено на берег 90 винтовок, 18 900 патронов, ящик со взрывчатыми веществами, ящик с инструментами, 5 пис-

толетов, 1 000 патронов к ним и 370 тыс. рублей. Затем *UB-42* направилась на север и 10 октября в 23 ч. 40 м. потопила торпедой большой пароход (вместимостью в 3 000 т), произведя атаку в надводном положении. Он затонул в черном облаке дыма после чрезвычайно сильного взрыва, сопровождавшегося пламенем. На следующий день лодка потопила подрывным патроном русский парусник с грузом в 160 т дерева. Команда покинула судно после двух попаданий, капитан был убит, один человек ранен. 12 октября ранним утром подводная лодка подошла к Туапсе. За молом виднелся большой пароход. В 13 час. с дистанции в 5—4,6 км (27—25 каб.) *UB-42* открыла огонь по нему, а также по складским постройкам. С лодки были замечены попадания. Через 10 мин. в бой вступила береговая батарея. Уже второй ее залп дал накрытие, ввиду чего подводная лодка быстро погрузилась. Для успокоения населения анатолийского побережья, постоянно тревожимого обстрелами русских морских сил, *UB-42* должна была зайти в Самсун, Синоп и Зунгулдак. 15 октября она вышла в Самсун, где была радостно встречена населением и местными властями. Ее засыпали подарками. Вследствие тяжелого заболевания штурмана остальные пункты посетить не пришлось. *UB-42* спешно направилась назад и 18 октября стала на якорь в Золотом Роге.

25 октября 1-я турецкая армия донесла морскому командованию, что в 0 час. у мыса Ресве (Серве-Бурну) неприятельская подводная лодка и 2 военных корабля, вероятно, эскадренные миноносцы, высадили солдат и затем снова приняли их на борт. Предполагалось, что они поставили мины. Позднее пришло донесение, что ночью подводная лодка принудила орудейным огнем турецкий пароход выброситься на берег. Командование армией просило о высылке самолетов из Босфора и из Варны для обнаружения мин. У мыса Ресве (Серве) под берегом проходили коммуникации из Румынии и Болгарии на порт Инада, который часто посещался пароходами и парусниками. Судоходство оказалось временно прерванным. Но плохая погода препятствовала дальнейшим воздушным разведкам. Правда, 27 октября самолеты из Варны и Бос-

фора пытались произвести рекогносцировку; но вследствие неблагоприятных условий погоды она не дала точных сведений. Ничего другого не оставалось, как пройти этот район с тралами. Командование над проливами отправило 3 тральщика из Босфора в Инаду под конвоем небольшого миноносца *Хамид-Абад* (*Hamid-Abad*) водоизмещением в 97 т. Базой должна была служить Инада, так как на случай противодействий со стороны неприятеля имевшаяся здесь 88 мм батарея (орудия, снятые с линейного корабля *Торгут*) представлялась достаточной защитой. 29 октября маленький отряд вышел из Босфора и после небольшой задержки в Мидии в связи с дурной погодой 30 октября прибыл в Инаду. Русская разведка, повидимому, работала так же прекрасно, как и раньше. 31 октября около 6 час. у Инады появились 2 русских эскадренных миноносца и авиатранспорт и с дистанции около 3 км (16 каб.) обстреляли находившиеся в порту корабли, в то время как самолеты сбрасывали бомбы над сушей. При втором залпе русские достигли попадания в корму миноносца *Хамид-Абад*, вследствие чего на нем взорвался груз бензина, взятый для снабжения тральщиков. Миноносец затонул, причем 8 чел. погибло, двое было тяжело и четверо легко ранены. Пострадало еще 2 турецких парохода; тральщики выбросились на берег, чтобы не быть потопленными. Они не пострадали от неприятельского огня. Турецкие батареи открыли огонь много позднее и совершенно безрезультатно. Когда неприятель около 9 час. отошел на N, тральщики свободно сошли на воду и после полудня принялись за траление. Район у мыса Ресве (Серве) был обследован, но мины не были найдены. Тральщики и оба пострадавшие турецкие парохода вернулись в Босфор. Судходство было снова разрешено.

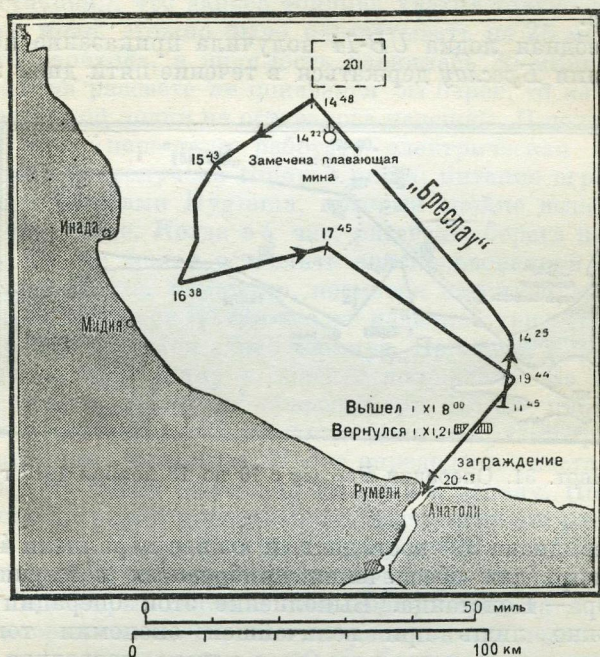
Русским достался дешевый успех. Турецкий миноносец не имел большого боевого значения, но все же это был военный корабль, и его гибель в соответствующем освещении укрепляла дух противника и понижала настроение турецкой стороны. Кроме того, потери в личном составе были значительны. С момента начала оживленной деятельности больших русских хорошо вооруженных и быстро-

ходных эскадренных миноносцев обеспечение торгового судоходства устаревшими турецкими эскадренными миноносцами являлось недостаточным. Ведь даже крейсеру *Бреслау*—когда он был еще вооружен 105-мм орудиями—иногда приходилось туго—при энергичных атаках русских эскадренных миноносцев. Таким образом приходилось использовать эскадренные миноносцы типа «Шихау» и «Канэ» только для обеспечения входа в Босфор от неприятельских подводных лодок во время входа или выхода *Гебена* и *Бреслау*. Небольшие миноносцы находили себе применение еще в качестве тральщиков перед Босфором. Этот вынужденный переход к пассивности в связи с редкими выходами в учебные походы (из-за необходимости экономить уголь) чрезвычайно остро воспринимался личным составом флотилии эскадренных миноносцев. Несмотря, однако, на такое положение, флотилия все же надеялась найти себе соответствующее применение. Доказательством возможности использовать даже жалкие миноносцы типа *Хамид-Абад* служат смелые подвиги миноносца *Тимур-Хиссар* и потопление английской подводной лодки миноносцем *Султан-Хиссар*. Что касается погибшего миноносца *Хамид-Абад*, то, конечно, последний не годился в качестве конвоира, так как имел всего одно 37-мм орудие, а перевозку топлива для тральщиков с большим успехом выполнило бы небольшое торговое судно.

Морское командование решило на следующий день произвести ответную операцию. *Бреслау* (под командой старшего офицера Хомейера) получил приказание выйти 1 ноября, пройти до квадрата 201 и до наступления темноты крейсеровать в районе между Инадой и Мидией в поисках неприятеля; затем ему надлежало вернуться (черт. 30). Два эскадренных миноносца обеспечивали вход и выход; *Гебен* был наготове для встречи. Во время крейсерства неприятель не был обнаружен, и в 21 час *Бреслау* снова уже находился за минными заграждениями.

В начале ноября *Бреслау* получил приказание показать флаг у северного анатолийского побережья от Синопа до Кефкена и уничтожать встречные легкие русские морские

силы. На *UB-42* была возложена разведка и обеспечение крейсера от похода русских морских сил со стороны Севастополя, а *UB-14* крейсеровала для обеспечения входа в Босфор. *Бреслау* вышел 10 ноября в 22 час. из

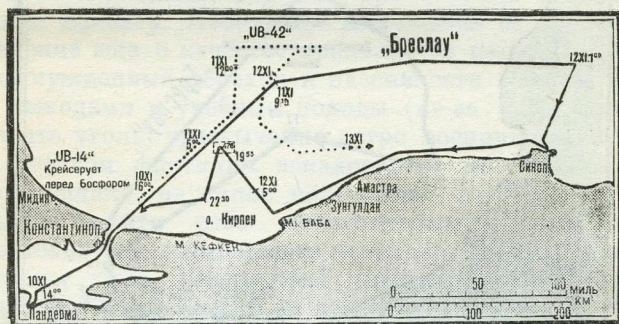


Черт. 30. Операция *Бреслау* 1 ноября 1917 г.

Босфора и 12 ноября утром в ясную погоду достиг северного анатолийского побережья (черт. 31). Движение судов у побережья было очень незначительным; крейсер следовал вплотную к берегу от Синопа до мыса Баба, имея флаг большого размера на гафеле, с целью показать населению, что, несмотря на все насилия со стороны русских, оно может рассчитывать на защиту своего флага. Радиограмма, гласившая, что 2 турецких самолета, отправившиеся из Кефкена в квадрат 476, не вернулись назад, заставила

командира крейсера отвернуть от мыса Баба в сторону указанного квадрата. Незадолго до наступления темноты один из самолетов был найден дрейфующим на поверхности воды и принят на борт. Второй самолет найти не удалось. В ночь с 12 на 13 ноября *Бреслау* вернулся в Босфор.

Подводная лодка *UB-14* получила приказание по возвращении *Бреслау* держаться в течение пяти дней запад-



Черт. 31. Операции *Бреслау* с 10 по 13 ноября 1917 г.

нее меридиана 29° вост. долг. и южнее параллели $42^\circ 30'$ сев. шир. для обеспечения прибрежных коммуникаций Босфор — Констанца. Выполнение этой операции было возможно лишь при величайшей экономии топлива. Поэтому ночью, когда позволяла погода, подводная лодка держалась на месте с застопоренным мотором. Командир решил обыскивать назначенный район в утренние и вечерние сумерки, предполагая, что русские морские силы в это время суток направляются к берегу, чтобы неожиданно атаковать торговые суда. При этом подводная лодка была захвачена штормом. Вследствие очень большой зыби, шедшей от *N*; *UB-14* не могла следовать *S*-м курсом при попутной волне ввиду опасения, что дизель-мотор выйдет из строя вследствие сильных сотрясений. Пришлось изменить курс на *N*; зыбь и волна увеличились; в 16 час. ветер достиг силы 8—10 баллов. Запаса топлива хватало

еще на 30 часов. Следование в подводном положении не имело смысла, так как это только разрядило бы батарею, и нельзя было предвидеть, как долго будет продолжаться неблагоприятная погода. В ночь с 17 на 18 ноября командир установил, что запаса топлива хватит только до следующей ночи. Можно было рассчитывать на 25 миль суточного перехода, а видимость равнялась 30 милям, так что если на рассвете не показался бы берег, то на спасение подводной лодки не оставалось надежды. В целях экономии тока перестала работать электрическая кухня, и команда не получала горячей пищи; питание ограничивалось таблетками Нугіата, которые вполне выполняли свое назначение. Когда в 4 час. рассвело, берега не было видно. Но, не желая оставлять неиспользованной ни одной возможности, командир, несмотря на сильную волну и зыбь, лег на курс *W*. Он все же надеялся увидеть берег, прежде чем кончится запас топлива. Перемена курса ставила подводную лодку в опасное положение. Ее качало очень сильно, до 40° на каждый борт. Но эта последняя попытка увенчалась успехом; в полдень на правом траверзе показался мыс Калиакра. После определения места выяснилось, что *UB-14* снесло на 15 миль к западу. Попытки при помощи радио и опознавательных сигналов ракетами войти в связь с Варной не увенчались успехом, и *UB-14* была вынуждена вечером стать на якорь во внутренней бухте Калиакры. Весть о себе лодка передала в Варну через посредство болгарских пограничников, подошедших к ней на гребной шлюпке. 19 ноября утром на самолете прибыл начальник германского морского отдела и сообщил, что болгарский дивизион тральщиков доставит подводную лодку в Варну. Но при входе в Варну тральщики подорвались на своих же минах, так что *UB-14* срочно пришлось застопорить машины. Позднее командир узнал, что его подводная лодка была замечена с берега еще накануне вечером, но ее приняли за неприятельскую, занятую постановкой мин. Береговые батареи уже получили приказание открыть огонь по лодке. Трудно понять такую ошибку, так как вряд ли неприятельская подводная лодка стала бы подавать сигналы ракетами. Но этот случай является показателем тех трудностей, с которыми приходи-

лось бороться морским начальникам. Пополнив свои запасы, *UB-14* при лучшей погоде 23 ноября вернулась в Константинополь.

UB-42 13 ноября получила приказание по возвращении *Бреслау* продолжать операцию (черт. 29). Согласно оперативному приказу ей предстояло снова высадить грузинских агентов, а затем держаться на позиции у Новороссийска и у входа в Керченский пролив. 16 ноября в 16 час. *UB-42* подошла к тому же высадочному пункту, что и 8 октября. Когда в 17 ч. 22 м. лодка всплыла, на берегу были замечены условные световые сигналы. Поэтому командир отправил на берег двух грузин в сопровождении унтер-офицера и матроса. Среди тихой и темной ночи в 18 ч. 18 м. неожиданно раздался лай собаки и вслед за тем—ружейные выстрелы. Сигнальные огни погасли; но тузик не возвращался, и на сигналы по азбуке Морзе не было ответа. Командир отошел в море и в 20 ч. 45 м. заметил справа парусно-моторную шхуну, которая повернула на подводную лодку. Отходя, *UB-42* передала фонарем условный сигнал, но ответа не получила; очевидно, судно было неприятельским. После многократных, но безответных вызовов в сторону берега в 0 ч. 40 м. 17 ноября командир лег на грунт. На рассвете он всплыл, но на берегу ничего видно не было. Недалеко от места высадки держались замеченная накануне парусно-моторная шхуна и моторный катер. Из этого командир заключил, что деятельность грузин раскрыта. Однако, не желая покинуть своих людей, командир решил пролежать день на грунте, и с наступлением темноты, в 18 ч. 20 м., он всплыл опять. Световые сигналы, условленные на этот час, не горели, на сигналы по азбуке Морзе ответа не было. Попытки в последующие дни были также безрезультатны, ввиду чего командиру пришлось считать своих людей погибшими. Оставшийся на подводной лодке грузин считал высадку в другом пункте бесцельной и, кроме того, не хотел брать на берег при полной неизвестности обстановки крупную сумму денег, ему порученную. Оставалось только отказаться от дальнейших попыток и идти на север. По пути *UB-42* выпустила торпеду в большой пустой пароход (вместимостью 3 500 т), но торпеда

прошла под его килем. Зато 22 ноября перед Гудаутами подводная лодка потопила торпедой груженный пароход (вместимостью 3 000 *m*), вооруженный носовым орудием. В тот же день был уничтожен подрывными патронами большой трехмачтовый парусник (вместимостью 115 *m*) с генеральным грузом.

Ввиду отсутствия запаса торпед *UB-42* отправилась через Самсун в Босфор, куда и прибыла 28 ноября. Предполагалось тотчас же начать необходимый капитальный ремонт; на подводной лодке уже приступили к приготовлениям, связанным с ремонтом, как вдруг командование флотом получило известие о перевозке неприятельских войск в Салоники. Ввиду того, что других подводных лодок в распоряжении командования в данный момент не было, *UB-42* получила приказание идти в район Салоник. Уже начатые ремонтные работы были прерваны, и 3 декабря *UB-42* вышла из Константинополя. Но уже 5 декабря вследствие проникновения воды в перископ пришлось на этот раз отказаться от операции. Подводная лодка снова вернулась в Дарданеллы и после замены перископа 11 декабря опять вышла в море. Вследствие неисправности дизель-мотор сильно дымил, что неоднократно привлекало внимание неприятельских дозорных кораблей, сбрасывавших противолодочные бомбы, от которых приходилось спасаться погружением на большие глубины. Кроме того, выяснилось, что кингстоны пропускают воду и подводная лодка вряд ли в состоянии выполнить более или менее успешную операцию. Поэтому командир был вынужден прервать операцию и 22 декабря вернулся в Золотой Рог.

UC-23 вышла через Дарданеллы 22 декабря. Согласно оперативному приказу, ей предстояло поставить мины на коммуникациях в Салоникском и Орфанском заливах и в проливе Хелидромиа, а затем вести операции против неприятельской торговли, спускаясь вплоть до пролива Доро (черт. 28). Подводная лодка поставила мины в указанных местах; но в остальной части операции *UC-23* не имели успеха. Единственный раз, когда представилась возможность атаковать пароход, шедший с охранением, торпеда прошла мимо цели. В связи с незнакомством по-

вого командира с данным театром операция была ограничена 10-дневным сроком. 2 января 1918 г. *УС-23* без дальнейших приключений прибыла в Дарданеллы.

В России новая революционная власть громко высказывала желание заключить перемирие и начать мирные переговоры с центральными державами. На основании соглашения с германским командованием восточного фронта начало переговоров намечалось на 1 декабря 1917 г. В связи с перспективой перемирия в Константинополе делались приготовления для усиления подвоза угля из Зунгулдака, где для вывоза лежало наготове 16 000 т угля. 3 декабря туда и был отправлен германский пароход *Стамбул* (вместимостью 3 359 рег. тонн бр.), получивший в 1915 г. пробоину, которая после длительных работ только теперь была заделана. Но над угольным снабжением царил какой-то рок. 7 декабря сильный шторм оборвал швартовы стоявшего у мола в Зунгулдаке парохода; дрейфуя на обоих якорях, он выскочил на мель и сломал ахтерштевень. Только в результате многодневной напряженной работы, часто прерывавшейся плохой погодой, 21 января пароход оказался снова на плаву.

Из телеграммы ген. Людендорфа Энверу-паше от 20 декабря было видно, насколько в Германии рассчитывали на усиление подвоза угля из турецких угольных бассейнов. Ген. Людендорф сообщил, что положение с углем в Германии и зависящая от него доставка военного материала для Турции требуют крайнего ограничения вывоза германского угля; потребности Турции после открытия безопасного судоходства необходимо удовлетворять в большей своей части из Гераклийского бассейна, эксплуатацию которого надлежало поставить на должную высоту увеличением числа рабочих и рациональной организацией, а главным образом, правильным распределением угля турецким главным командованием.

В целях борьбы с недостатком угля, очень заметным во флоте, эскадренные миноносцы поочередно ходили грузиться в Зунгулдак. Хотя поход и требовал значительного количества угля, все же при условии принятия палубного груза можно было постепенно собрать небольшой запас угля для флотилии. Для *Бреслау* тоже было осво-

бождено место у мола в Зунгулдаке, занятое остовом парохода. Разрабатывалась даже организация приемки угля *Гебен*ом, правда, связанная с большими трудностями.

Одновременно с комиссией, вырабатывавшей условия перемирия с Россией, пришлось образовать в Одессе специальную подкомиссию по вопросам перемирия на черноморском театре. С германской стороны в ней участвовал в.-адм. Гопман, турецкий флот командировал в качестве своего представителя к.-адм. Арифа-пашу. В ночь с 15 на 16 декабря 1917 г. было заключено перемирие с Россией.

Черноморского театра касались следующие пункты:

1. Перемирие распространяется на все Черное море и на все находящиеся на нем морские и воздушные силы договаривающихся сторон.

2. Атаки с моря и с воздуха на порты и побережья другой договаривающейся стороны запрещаются во всех морях.

3. Перелеты над портами и побережьями другой договаривающейся стороны, а также через демаркационные линии запрещены на всех морях.

4. Демаркационные линии на Черном море проходят: от маяка Олинька (Георгиевское гирло Дуная) до мыса Иероса (Трапезонд).

5. Торговля и торговое мореплавание на Черном море свободны. Установление всех положений по вопросу торговли, как и извещение торговых судов о безопасных морских путях, возлагается на черноморскую подкомиссию в Одессе.

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

Вследствие ослабления напряженности военного положения в связи с перемирием, увеличением в результате этого подвоза провианта и возобновлением свободной торговли на Черном море, в Константинополе среди руководящих кругов наступил кризис настроения. На правительство нападали в связи с военными спекуляциями и вызывавшимся ими недостаточным питанием населения; осуждали обогащение высокопоставленных лиц посредством захвата конфискованного имущества. Взволнован-

ные умы удалось успокоить только значительными обещаниями. Обещания эти заключались в организации комиссии претензий и обеспечения следующих мероприятий:

1. Ввиду того, что из состава трехмиллионной армии только одна треть снабжена оружием, намечается увольнение в широком масштабе для содействия сельскому хозяйству.

2. Принятие строжайших мер в отношении нечестных офицеров и чиновников.

3. Снятие военного положения в вилайетах, не включенных в театры военных действий.

4. Ослабление цензуры, большая свобода печати в столице.

Вопрос снабжения населения столицы стоял очень остро. Незадолго до объявления перемирия из-за транспортных затруднений приостановилась доставка хлеба; хлебный паек был сокращен наполовину (по 180 г в день на человека), в то время как большей части населения приходилось питаться только хлебом. Поэтому свобода торгового судоходства на Черном море, обеспечивавшаяся договором о перемирии, имела первостепенное значение. Перед заключением договора командующий флотом особенно настаивал на включении в него этого пункта.

Глава XXVIII

МОРСКОЙ БОЙ У ОСТРОВА ИМБРОС

Военная обстановка. Намерения командующего флотом. Создание свободного выходного фарватера. План операции. Оперативный приказ. *Гебен* подорвался на mine. Гибель двух английских мониторов. Английская воздушная атака. Приказание *Бреслау* выйти вперед. *Бреслау* подорвался на mine. Попытка *Гебена* оказать помощь. *Гебен* также подрывается на mine. *Бреслау* среди минного поля. *Бреслау* тонет. Турецкие эскадренные миноносцы пытаются притти на помощь тонущим. Появление английских эскадренных миноносцев. Возвращение *Гебена*. Третий подрыв на mine. *Гебен* на мели. Впечатление в Константинополе. Английская пресса.

Посла заключения перемирия с Россией морское командование стало думать об активных действиях против неприятеля перед Дарданеллами.

2 декабря 1917 г. турецкое главное командование сообщило командующему флотом, что 2 неприятельские дивизии покидают Македонию, направляясь через Салоники в Палестину, и просило выслать на помощь против них подводные лодки. Ввиду того что местные подводные лодки не были в готовности, эта просьба была передана морскому генеральному штабу в Берлине. В своем ответе турецкому командованию командующий флотом дал понять, что считает возможным предпринять крейсерскую операцию *Гебена* и *Бреслау* в направлении Салоник; имея в виду незначительность расстояния (всего 120 миль), он надеялся провести операцию, не подвергая корабли риску встречи с значительно превосходящими их силами неприятеля. Операция, не направленная непосредственно против пере-

броски войск, должна была во всяком случае обеспокоить противника и заставить его сосредоточить перед Дарданеллами более значительные силы. Последнее дало бы больше объектов для атак подводным лодкам и, может быть, разгрузило бы палестинский фронт. Успех на море несколько сгладил бы впечатление, произведенное на турок падением Иерусалима 10 декабря 1917 г.

Энвер-паша ответил, что в основном согласен на операцию, но должен отметить следующие обстоятельства: 1) *Гебен* и *Бреслау*, впоследствии переходящие в собственность турецкого правительства, имеют для Турции такое же значение, как и мощный британский флот для Англии, и 2) если корабли, вероятно, и не встретятся с превосходными силами неприятеля, то все же не следует забывать об опасности со стороны мин и подводных лодок.

После обмена телеграммами с морским генеральным штабом в Берлине и получения согласия последнего на намеченный выход начались приготовления к операции. Прежде всего необходимо было пополнить запасы угля. 21 декабря 1917 г. *Гебен* имел в угольных ямах 1 385 т угля (полный запас 3 000 т), а *Бреслау*—157 т (полный запас 1 200 т). В середине декабря эскадренные миноносцы приняли уголь в Зунгулдаке, а 21 декабря—*Бреслау*, для которого погрузка у мола не представляла затруднений. Для *Гебена* условия были менее благоприятны. Он прибыл в Зунгулдак 15 января, но вынужден был стоять на открытом рейде и там принимать уголь с магонов, временами при плохой погоде. 18 января его угольные ямы были наполнены.

Многочисленные подозрительные и часто враждебно настроенные элементы в Константинополе и опыт прежних операций заставили командование поставить в известность о предстоящей операции только ограниченный круг офицеров. Даже командование 5-й армии в Галлиполи не было извещено. Командование проливами оказывало все необходимое содействие: оно выполняло работы в дарданельской крепости, связанные с выходом кораблей в море. В первую очередь приходилось расширить проходы через собственные минные заграждения с 75 м до 220 м и организовать освещение для ночного

плавания. Чтобы не привлечь внимания неприятельских самолетов, развивавших оживленную деятельность, работы по расширению прохода приходилось выполнять в последний момент.

Насколько позволяли тральные средства, за пределы Дарданелл тралился выходной фарватер, свободный от мин. Неоднократные воздушные разведки выяснили, что неприятельского минного заграждения «F-1» (см. карту 19) и сетевого заграждения «№ 1» уже не существует, зато попрежнему стоит заграждение «F-7». Квадраты от 271 и до 275 в ноябре 1917 г. в разные периоды трижды обследовались тральщиками и были найдены свободными от мин. 18 января эти квадраты были обследованы еще раз. Тральщики прошли с тралами до квадрата 276 на курсах *W* и *Ost*, и никаких мин не оказалось (см. карту 19). В лоции, составленной комендатурой крепости для данной операции, в качестве рекомендованного выходного курса на основании наблюдений, произведенных на месте, указывался курс *W* через квадраты от 271 и до верхней половины 275 и далее—через квадраты 251 и 239.

Воздушная разведка островов Лемнос и Имброс, произведенная крепостными самолетами, доставила сведения о наличных морских неприятельских силах. С гидроавиабазы Ксанти были затребованы истребители. К вечеру 19 января все батареи крепости были в боевой готовности.

В основе операции лежали следующие соображения: согласно наблюдениям между островами Имброс и Тенедос постоянно находился в дозоре неприятельский эскадренный миноносец; его надо было обойти или же внезапно уничтожить, чтобы избежать преждевременного поднятия тревоги среди находившихся в бухте острова Имброс английских кораблей; на рассвете *Гебен* должен был внезапно появиться перед сильнейшим из противников, в то время как *Бреслау* брал на себя легкие морские силы и уничтожение авиастанции; на случай захвата неприятельских легких сил на *Гебене* и *Бреслау* предполагалось взять в операцию специальные призовые команды; по выполнении этого задания намечался набег в направлении Мудросской бухты на острове Лемнос, с тем чтобы стрельбою не прямой наводкой поражать скученные в тесной бухте неприятель-

ские корабли; *Бреслау* в течение этого времени должен был находиться у южной оконечности Лемноса, доносить о выходе более крупных английских кораблей и наблюдать за результатами действий *UC-23*, которая в качестве единственно находившейся в готовности подводной лодки посылалась на позицию при выходе из Мудросской бухты (в это время *UC-23* находилась в дальней операции, поэтому ее предполагалось вызвать по радио на 20—21 января); порядок возвращения в проливы разрабатывался с таким расчетом, чтобы отряд не позднее захода солнца находился у мыса Геллес; эскадренные миноносцы получали задание обеспечивать в течение дня вход в Дарданеллы, мешая неприятельским подводным лодкам занимать позиции в районе курсов отряда; самолетам противолодочного охранения надлежало вылетать в моменты получения сведений о повороте крейсеров к Дарданеллам или по их требованию.

Командующий флотом считал, что сам по себе выход в море не представляет значительной опасности для кораблей: появления неприятельских подводных лодок с давних пор не наблюдалось; с минами, конечно, приходилось считаться; однако, уже упоминавшиеся наблюдения, произведенные крепостью, позволяли сделать выводы, что большая часть заграждений уже не существует. Прежний опыт показал, что *Гебен* мог выдержать, не теряя боеспособности, 2 минные пробоины, а *Бреслау*, со своей стороны, получивший значительные повреждения на минах, все же без посторонней помощи смог достичь порта. Теперь после приемки кораблями полного запаса угля и окончания подготовительных работ в Дарданеллах нельзя было дольше выжидать с выполнением операции, иначе терялся характер ее внезапности, так как, несмотря на все предосторожности, слухи о подготовке ее все же могли понемногу просочиться. Кроме того, операции благоприятствовала погода; к тому же луна прибывала, но 19 января была еще первая ее четверть, и выход мог быть произведен незаметно.

Командующий флотом назначил на 19 января выход отряда в учебное плавание в Мраморное море и здесь отдал оперативный приказ. В операции участвовали сле-

дующие морские силы: линейный крейсер *Гебен* (кап. 1 р. Штельцель), крейсер *Бреслау* (кап. 1 р. Хиппель), эскадренные миноносцы *Муавенет*, *Басра*, *Нумуне* и *Самсун*, подводная лодка *UC-23*.

Оперативный приказ гласил:

«Константинополь, 17 января 1918 г.

Совершенно секретно.

ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ

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

1. Намерение. Уничтожение английских дозорных сил перед Дарданеллами.

2. Сведения о неприятеле. За последнее время замечены неприятельские дозорные силы у островов Имброс и Тенедос, состоящие из одного крейсера типа *Джуно* (Juno), двух мониторов типа *B* и *D*), около трех эскадренных миноносцев, различных дозорных кораблей, рыболовных пароходов и небольших транспортов. Большие корабли стоят обычно на якорных стоянках в бухте Кузу, квадрат 91—южная оконечность острова Имброс, квадрат 175, 216 и у северного побережья острова Тенедос. Дозорный эскадренный миноносец крейсерует между островами Мавро и серединой южного побережья Имброса, второй—к северу от бухты Кузу. Замечены дозорные корабли у сетевого заграждения между бухтами Кузу и Сувла; в бухту Кефало иногда заходят транспорты. Судя по последнему донесению воздушной разведки от 8 января, в бухте Мудрос находятся: английские — 2 линейных корабля типов *Кинг Джордж* (*King George*) и *Кинг Эдуард* (*King Edward*), 1 крейсер типа *Сэффолк* (*Suffolk*), 1 крейсер типа *Нэтал* (*Natal*), 2 эскадренных миноносца, 1 монитор; французские—1 крейсер типа *Глуар* (*Gloire*); затем 1 пловучий госпиталь, 11 пароходов, 30 малых судов.

3. Свои морские силы. Подводная лодка *UB-66* находится на пути в Дарданеллы и получила приказание предварительно зайти на пост Херзингштанд. *UC-23* должна поставить у Мудроса мины и 20 и 21 января занять позицию у Мудросской бухты.

4. Выполнение.

а) *Гебен* и *Бреслау* 20 января в 3 ч. 30 м. должны находиться у Нагары. При проходе мимо Чанака на корабли будут переданы последние сведения. Проход через Дарданеллы должен быть организован с таким расчетом, чтобы на расвете корабли заняли исходное положение.

б) Эскадренные миноносцы следуют за *Бреслау* до бухты Морто и охраняют вход в Дарданеллы от неприятельских подводных лодок. Они должны взять на себя охрану возвращающихся кораблей от подводных лодок.

в) Самолеты обеспечивают корабли от воздушных атак неприятеля.

г) Дарданельская крепость находится в боевой готовности.

5. Возвращение всех морских сил: не позднее захода солнца.

6. Радиосвязь и сигнализация до открытия огня разрешаются только в крайнем случае (инструкция пользования радио—смотри приложение).

7. В случае тумана в Дарданеллах операция откладывается.

Подпись: Р е б е й р - П а ш в и ц ъ.

19 января в 16 час. отряд вышел в море.

20 января в 3 ч. 30 м. корабли находились у сетевого заграждения у Нагары; так же, как и свои минные заграждения, сети были пройдены беспрепятственно под руководством люцманского офицера. У выхода в Дарданеллы, как предусматривалось оперативным приказом, эскадренные миноносцы были оставлены. Первоначально предполагалось, что два из них будут следовать за кораблями, но от этой мысли пришлось отказаться ввиду того, что эскадренные миноносцы при недостаточной их скорости хода, плохом вооружении и ненадежности машин явились бы скорей баластом, чем поддержкой.

На курс, избранный обоими крейсерами по выходе их из Дарданелл, к сожалению, повлияло следующее обстоятельство. 20 декабря 1917 г. у острова Эннос в Саросском заливе потерпел крушение небольшой вооруженный английский пароход. На нем была найдена морская карта входа в Дарданеллы и водного района, окружающего остров Имброс, с различными нанесенными точками

и линиями. Командующий 5-й армией маршал Лиман-ф.-Зандерс, узнавший об операции в самый последний момент, отправил эту карту морскому командованию, предполагая, что она может иметь значение при выработке плана операции. В штабе флота решили, что линии обозначают расположение английских минных заграждений, и на основании этой карты ранее намеченный выходной курс, рекомендованный крепостью как самый безопасный, был отменен; было решено проложить курс в нанесенный на английскую карту проход, повидимому, предусмотренный для безопасного следования через английские заграждения; решение было принято несмотря на то, что эта карта при сравнении ее с германской картой неприятельских заграждений перед Дарданеллами поразительно мало совпадала с последней. Согласно карте, найденной на пароходе, ближайшая к выходу линия заграждений пересекала фарватер, с давних пор и до последнего времени объявленный тральщиками свободным от мин (карта 19). Эта линия лежала непосредственно рядом с ранее известным заграждением «№ 1», которого, по данным воздушной разведки, более не существовало. Далее, по сведениям летчиков, заграждение «F-7» еще стояло на месте, а значит, следовало полагать, что и часть заграждения, шедшего к мысу Геллес и нанесенного на карту с парохода, тоже существует. Во всяком случае, первоначально намеченный выходной курс пересекал линию, которая, на основании карты с парохода, считалась за заграждение. Весь выход из Дарданелл казался загражденным, и, очевидно, требовалась новая проверка заграждений тралением. Но такая проверка была равносильна отказу от операции: во-первых, тральщиков имелось очень ограниченное количество, во-вторых, при хорошей постановке шпионажа и ненадежном характере значительной части населения неприятель был бы поставлен в известность о готовившейся операции. Поэтому командующий флотом решил отбросить возникшие у него сомнения.

В 5 ч. 41 м. корабли прошли мимо форта Сед-эль-Бар (карта 19). В 5 ч. 55 м. *Гебен* в точке поворота с курса 270° на курс 239° в качестве ориентира для возвращения поставил буй. В 6 ч. 10 м., находясь как раз в мнимом

проходе через заграждение, *Гебен* подорвался на mine; взрыв мины произошел с левого борта в районе отсеков X и XI. Взрыв имел незначительные результаты, и бое-способность корабля не пострадала, поэтому в 6 ч. 22 м. операция была продолжена. На месте взрыва был также сброшен буй. В 6 ч. 32 м. отряд взял курс на Имброс; *Бреслау* получил приказание выйти вперед и задержать суда, находившиеся в бухте Кузу, прорыва которых на *W* командующий флотом опасался. В то время как *Бреслау* пошел полным ходом вперед, *Гебен* в 7 ч. 42 м. открыл огонь артиллерией средних калибров по сигнальной станции и радиостанции на косе Кефало; станция была разрушена после четвертого залпа. Затем *Гебен* открыл огонь главной артиллерией по какому-то однотрубному кораблю с решетчатой мачтой, стоявшему в бухте Кефало. Корабль затонул, а вместе с ним после третьего залпа затонул и пароход вместимостью около 2 000 т. В 7 ч. 40 м. *Бреслау* открыл огонь по двум английским эскадренным миноносцам *Лизард* (*Lizard*) и *Тайгрис* (*Tigris*). Оба эскадренных миноносца обогнули северо-восточную оконечность Имброса, следуя курсом *OSO*, и затем, не получив ответа на свои опознательные, легли на курс *N*. *Бреслау* преследовал их самым полным ходом; эскадренные миноносцы, делая зигзаги, уклонялись от накрытий и, следуя под северным берегом Имброса, скрылись из виду. Во время этого преследования, длившегося всего несколько минут, *Бреслау* заметил слева по носу 2 монитора, серый цвет которых сливался с фоном берега; мониторы стояли на якоре в нескольких сотнях метров друг от друга. В 7 ч. 44 м. *Бреслау* открыл огонь, в 7 ч. 49 м. к нему присоединилась с дистанции 9,3 км (51 каб.) главная артиллерия *Гебена*. Оба монитора отвечали, но через несколько минут со страшным взрывом пошли ко дну. Это были мониторы: *Рэглен* (*Raglan*) водоизмещением около 5 000 т, вооруженный двумя 350-мм орудиями и *М-28* водоизмещением в 800 т, вооруженный двумя 150-мм орудиями. Из команды обоих кораблей 132 чел. спаслось, достигнув берега вплавь. В 8 ч. 5 м. *Гебен* сделал еще 4 залпа по кораблю с решетчатой мачтой, стоявшему в бухте Кефало, который сильно накренился после чет-

вертого залпа. Вскоре над бухтой Кузу поднялось большое облако от взрыва. Вероятно, произошел пожар склада горючего авиабазы, обстрелянной *Бреслау*. Ввиду того что других подходящих целей для обстрела не имелось, командующий флотом отдал приказание повернуть, имея намерение следовать теми же самыми, очевидно, свободными от мин курсами, вплоть до точки, находящейся к югу от Имброса, а затем пройти к Мудроской бухте. Для *Гебена* представлялось затруднительным следование точным обратным курсом ввиду выхода из строя гироскопов (вероятно, вследствие минного взрыва), поэтому приходилось идти, все время определяясь по двум углам.

В 8 ч. 16 м. *Бреслау* просемафорил: «Неприятельская подводная лодка слева за кормой». В 8 ч. 20 м. за кормой снова показались оба эскадренных миноносца, а в 8 ч. 26 м. 2 неприятельских самолета. *Бреслау*, шедший в кильватер *Гебену* в расстоянии около 1 000 м ($5\frac{1}{2}$ каб.), в 8 ч. 26 м. получил приказание по семафору выйти вперед, для того чтобы *Гебен* мог использовать свои зенитные орудия против неприятельских самолетов, не угрожая при этом *Бреслау*. Уже в 8 ч. 28 м., в то время как *Бреслау* уклонился влево, в 300 м за кормой *Гебена* упала первая бомба. В 8 ч. 31 м. при выходе вперед *Бреслау* подорвался на mine; взрыв пришелся в кормовой части крейсера с правого борта; в результате вышли из строя паровой и ручной приводы руля и правая турбина низкого давления. Корабль потерял возможность управляться рулем. В 8 ч. 33 м. *Гебен* повернул вправо, чтобы взять *Бреслау* на буксир; в это время на его правом траверзе в расстоянии 200 м упали еще 2 бомбы. Наблюдатель, находившийся на марсе *Бреслау*, заметил по носу и с правого борта еще мины; известие было передано по рупору на флагманский корабль: «Между *Гебеном* и *Бреслау* повсюду мины». С величайшей осторожностью маневрировал командир флагманского корабля, чтобы притти на помощь тяжело пострадавшему легкому крейсеру. Но все его умение управляться не привело ни к чему: в 8 ч. 55 м. *Гебен* получил тяжелое сотрясение от удара в левый борт. Столб воды поднялся кверху выше мачты и обрушился на корабль. Фор-брамстенга, поддерживавшая антенну, рухнула, но

антенна осталась цела. Снова доносили о минах справа, слева и по носу. Они были отчетливо видны в прозрачной воде. Только изумительно ловким маневрированием командир у удалось избежать всех этих бесчисленных источников опасности.

После первого взрыва оба английских эскадренных миноносца попытались приблизиться к *Бреслау*, но этому помешал огонь кормовых орудий последнего. На корабле еще надеялись на спасение *Бреслау*. В то время как в нижних помещениях технический персонал старался вернуть кораблю боеспособность и боролся с проникновением воды, на палубе прислуга кормовых орудий удерживала эскадренные миноносцы на почтительном расстоянии, прислуга орудий левого борта и прислуга подачи приготавливались к приему буксиров, а прислуга орудий правого борта стреляла из винтовок совместно с пятью пулеметами по самолетам. Тем временем командир *Бреслау* задним ходом вышел из кольца замеченных мин. Но при этом в 9 час. крейсер снова подорвался на двух минах, которые одна за другой взорвались между обеими задними кочегарками и обоими машинными отделениями левого борта. Теперь *Бреслау* лишился хода и дрейфовал с небольшим креном на левый борт и с сильным дифферентом на корму. Посреди минного поля ничто уже не могло спасти корабль. Тотчас же вслед за этим четвертая мина взорвалась под четвертой кочегаркой, а в 9 ч. 5 м.—пятая под носовой частью, близ мостика. Корабль, уже заливаемый с кормы, сразу же перевалился на левый борт. Командир отдал приказание покинуть корабль. Оставшиеся в живых после взрывов бросились за борт. Крейсер *Бреслау* выпрямился и затем, погружаясь с высоко поднятой носовой частью, быстро затонул. Из всего личного состава, который в течение первого получаса распевал в воде патриотические песни, через 4¹/₂ часа после гибели корабля английскими эскадренными миноносцами *Лизард* и *Тайгрис* было спасено 162 чел. Большое число людей погибло за последние четверть часа, зачоченев в воде (+ 8° С). Среди погибших был и командир. Убедившись, что нет возможности спасти *Бреслау*, командующий флотом решил по крайней мере сделать все возможное для спасения его храброй команды.

В 9 ч. 4 м. он вызвал по радио эскадренные миноносцы. Командующий флотилией эскадренных миноносцев уже после первого взрыва на *Бреслау* собрал свои корабли и по получении радио тотчас же направил их самым полным ходом к месту происшествия. Кратчайший путь согласно карте, найденной на пароходе, шел через предполагаемый район минных заграждений. Ни минуты не задумываясь, эскадренные миноносцы избрали этот курс и прошли благополучно; очевидно, линии на карте не обозначали заграждений. В 9 ч. 14 м. эскадренные миноносцы снова приняли радио: «Выходить немедленно». Эскадренный миноносец *Басра* дошел до квадрата 215, *Муавенет* — до квадрата 238, *Нумуне* и *Самсун* следовали вплотную за ними. В 9 ч. 23 м. с севера появились оба английских эскадренных миноносца. Поэтому в 9 ч. 25 м. *Гебен* отдал флотилии приказание возвращаться обратно. Неприятель, превосходивший турецкие эскадренные миноносцы и в вооружении и в скорости хода, в 9 ч. 20 м. открыл по последним огонь. *Басра* находился в 5 гм (3 каб.) от места гибели *Бреслау*, но из-за сильного огня противника вынужден был отвернуть. Он получил два попадания 100-мм снарядами в корму под ватерлинией: отсек I наполнился водою, в отсеке II была пробита водонепроницаемая переборка, но его удалось позднее откачать. *Басра* открыл ответный огонь и пытался уйти под прикрытием дымовой завесы; английские эскадренные миноносцы старались отрезать турецкие, пока в 9 ч. 48 м. не попали под огонь береговых батарей. В 9 ч. 45 м. с дистанции 80 гм (43½ каб.) *Муавенет* открыл огонь, стараясь прикрыть *Басра*. Благодаря огню крепости, которая по наблюдению *Муавенет* достигла попадания в один из неприятельских эскадренных миноносцев, последние в 9 ч. 55 м. прекратили обстрел *Басра*. Последний направился к *Гебену* в качестве противолодочного охранения. В 9 ч. 52 м. *Муавенет* прекратил огонь.

Считаясь с тем, что *Гебен* дважды подорвался на минах, а также с минной опасностью и наличием неприятельских подводных лодок, атаки которых могли повлечь за собою его гибель, командующий флотом счел невозможным дальнейшее пребывание *Гебена* на месте в качестве прикрытия

эскадренных миноносцев, спешивших на помощь *Бреслау*, а также и продолжение операции в направлении Мудроской бухты. Он приказал *Гебену* возвращаться. Дальнейшее плавание осуществлялось опять при условии определения места по углам; поворот в предполагавшийся проход в минном заграждении *Гебен* произвел опять в той же точке, в которой он повернул вправо. Поставленный буй не был найден. В 9 ч. 48 м. *Гебен* снова подорвался на mine близ того же места, что и утром; взрыв пришелся под отсеками III и IV правого борта и, как и первый взрыв, имел небольшие результаты. В то время как *Гебен* направлялся к выходу в Дарданеллы, его энергично атаковали 8—10 неприятельских самолетов. Всплески бомб ложились вокруг корабля, иногда по 20 одновременно, но попаданий не было достигнуто. В 10 ч. 5 м. показались германские самолеты из Чанака; завязался воздушный бой, во время которого один из самолетов противника стремительно упал весь в огне, а другой был вынужден снизиться и попал под обстрел с берега.

Вход *Гебена* в Дарданеллы обеспечивался от подводных лодок эскадренными миноносцами, по которым неприятельские самолеты тоже сбрасывали бомбы, но безрезультатно; корабли отвечали ружейным огнем.

В 10 ч. 30 м. *Гебен* вошел в Дарданеллы, эскадренные миноносцы последовали за ним в разомкнутом строю. При проходе через свои минные заграждения *Гебен* и эскадренные миноносцы были снова атакованы бомбами с самолетов. В 11 час. *Гебен* прошел последнее заграждение, и лодман был отпущен. При следовании через проход в сетевом заграждении *Гебен* наскочил на Нагарскую банку и не мог сойти с нее своими средствами.

Первоначально операция произвела эффект, на который она была рассчитана. 20 января в 7 час. англичане дали всем своим кораблям открытую радиограмму: «Неприятельские корабли в восточной части Средиземного моря. Всем торговым судам, находящимся восточнее Мальты, следовать в ближайший укрепленный порт». Хотя помеха судоходству носила временный характер, все же можно было считать, что этот приказ нарушил торговое и транспортное движение. Но надежды на усиление неприятель-

ских морских сил в водах перед Дарданеллами не оправдались, так как неприятель, помимо известной ему гибели *Бреслау*, возлагал большие надежды на повреждения, полученные *Гебеном*, несколько преувеличивая их серьезность.

Нетрудно критиковать тактический маневр задним числом, когда все внешние впечатления и влияния отсутствуют, но тем не менее нельзя обойти молчанием роковой выход *Бреслау* в голову *Гебена*. Приказ о проходе *Бреслау* вперед был отдан в целях большего удобства стрельбы из зенитных орудий *Гебена*. Эти орудия могли быть использованы и при нахождении *Бреслау* за кормой, ибо вероятность получить попадание бомбой была для *Бреслау* не очень велика, как это потом доказал опыт. Но в заминированном районе надо было избегать каждого маневрирования, которое не было неизбежно необходимо, в особенности же в связи с повреждением компасов на *Гебене*, лишавшем уверенности в его прокладке. К несчастью, командир *Бреслау* решил обойти флагманский корабль слева и тем самым приблизился к подозрительному в смысле минных заграждений фарватеру. Проход *Бреслау* по правому борту *Гебена* имел бы еще и то преимущество, что борт являлся подветренным, ввиду чего дым *Бреслау* не мешал бы флагманскому кораблю, но, с другой стороны, согласно правилам расхождения судов в море обгоняющий корабль проходит по левому борту обгоняемого.

Обсуждая эту операцию, английская пресса уделяла немало места прорыву кораблей из Мессины в Дарданеллы в 1914 г. Подчеркивалось, что этот прорыв изменил весь ход войны для Антанты. Газета «Таймс» от 22 января 1918 г. пишет:

«Несмотря на постыдную деятельность (schändlichen Laufbahn)¹ *Гебена* и *Бреслау*, не было других двух кораблей, которые оказали бы такое влияние на войну. В военно-морской истории они навсегда останутся памятными. История их ухода из Мессины рисует одну из наших величайших ошибок».

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

И в заключение:

«Ошибка, сделанная в Мессинском проливе, прямым путем привела к блистательной неудаче у Галлиполи и к осаде Кут-эль-Амара. Редко случалось, чтобы на войне одна ошибка влекла за собой столь многочисленные и длительные последствия».

В газете «Обзервер» от 27 января корреспондент по морским вопросам Фиенн писал:

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

и далее:

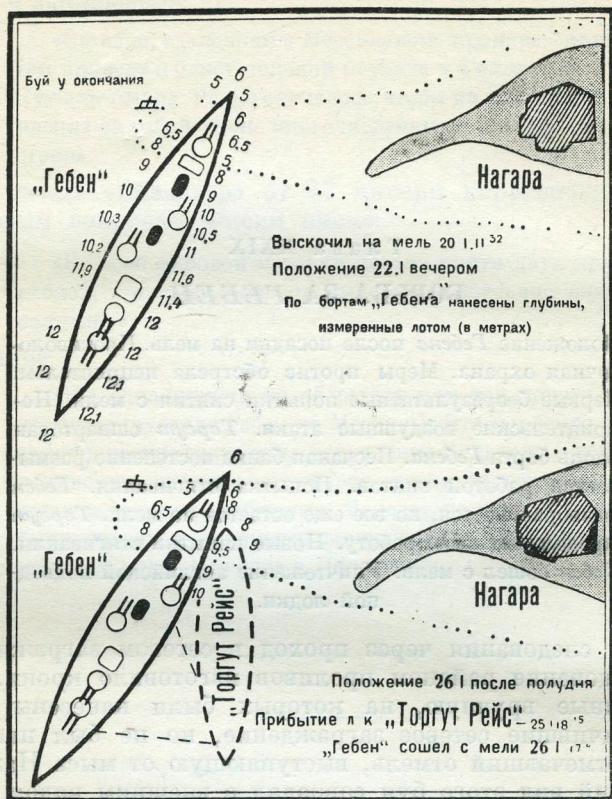
«Ни одна ошибка не обошлась нам так дорого, как то, что мы выпустили *Гебен* из Мессины. Это повлекло за собой галлипольские гекатомбы, вступление Болгарии в войну и салоникскую авантюру, которая легла такой тяжестью на наши источники снабжения. Вследствие той же причины мы были лишены возможности вполне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

Глава XXIX

БОРЬБА ЗА ГЕБЕН

Положение *Гебена* после посадки на мель. Противолодочная охрана. Меры против обстрела неприятелем. Первые безрезультатные попытки снятия с мели. Неприятельские воздушные атаки. *Торгут* ошвартован вдоль борта *Гебена*. Песчаная банка постепенно размывается работой винтов. Попытка стягивания. *Гебен* разворачивается, но все еще остается на мели. *Торгут* продолжает свою работу. Новые попытки стягивания. *Гебен* сошел с мели. Уничтожение английской подводной лодки.

Для следования через проход в сетевом заграждении командование районом проливов изготовило кроки, вычерченные вручную, на которых были нанесены буй, ограничившие сетевое заграждение, но не был нанесен буй, отмечавший отмель, выступающую от мыса Нагара; внешний вид этого буя совпадал с внешним видом буйевого заграждения. При выходе из Дарданелл в темноте этот буй не был замечен с *Гебена*, а лоцман не обратил на него специального внимания личного состава. При обратном входе после прохождения минного заграждения командующий флотом, считая, что при ясной погоде больше не предвидится навигационных трудностей, отпустил лоцмана еще до прохода через сетевое заграждение, против чего не возражали командир и старший штурман. На соответствующий вопрос штурмана лоцман подтвердил, что *Ost*-й буй следует оставить слева. В дальнейшем командование корабля считало буй, не показанный на схеме, за *Ost*-й буй заграждения, ввиду чего оста-



Черт. 32. Положение *Гебена* на мели
с 20 по 26 января 1918 г.

вило его слева. Вследствие этого в 11 ч. 32 м., имея 15-узловой ход, *Гебен* сел на мель (черт. 32).

Неблагоприятное положение корабля, правда, защищенного минными заграждениями, но вне сетевого заграждения, в сфере действий подводных лодок, воздушных атак с Имброса и стрельбы не прямой наводкой из Саросского залива, заставляло с величайшей энергией взяться за снятие его с отмели. Первые попытки сойти самостоятельно показали, что для этой цели необходимы более

значительные усилия, поэтому приходилось считаться с тем обстоятельством, что противник предпримет все возможное для уничтожения почти беззащитного корабля, и принимать все меры для обороны корабля и для отражения неприятеля. Для охраны от подводных лодок была установлена непрерывная дозорная служба эскадренных миноносцев, для чего привлекался весь наличный состав флотилии, включая самые малые миноносцы. Для противовоздушной обороны были стянуты самолеты и зенитные орудия, имевшиеся в распоряжении командования проливами и 5-й армии в Чанаке.

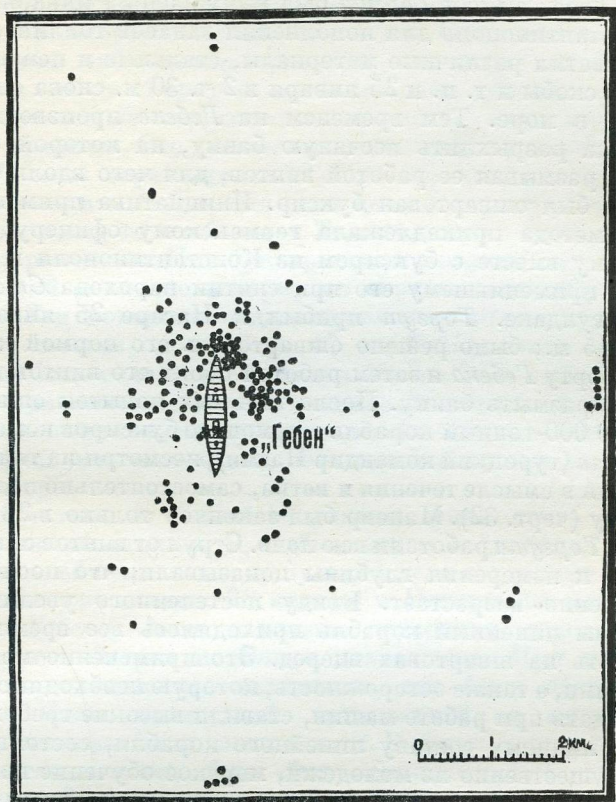
В связи с тем, что можно было ожидать открытия стрельбы с неприятельских кораблей из Саросского залива, что неоднократно применялось обеими сторонами во время боев за Галлиполи, на полуострове были начаты приготовления для противодействия огню противника; для этого с *Гебена* был послан под руководством старшего артиллериста морской десантный отряд и турецкие артиллерийские команды местных армейских частей. Приготовления были закончены 25 января. Предполагалось отвечать на огонь противника из двух тяжелых орудий *Гебена*. 24 января с 21 ч. 20 м. до 23 ч. 30 м. неприятель произвел обстрел *Гебена*, ведя стрельбу непрямою наводкой. По донесению наблюдательного пункта десантного отряда, в стрельбе участвовали 2—3 корабля. Судя по всплескам, можно было предполагать, что стрельба ведется 105—150-мм орудиями: все снаряды ложились недолетами в 1 000 м ($5\frac{1}{2}$ каб.), но направление на *Гебен* было взято правильно. Береговые батареи отвечали на огонь, но стрельба без применения прожекторов или осветительных снарядов, лишь руководствуясь вспышками выстрелов, поневоле была безрезультатна.

На *Гебене* для облегчения носовой части 20 января началась перегрузка боевого запаса с носа на корму; кроме того, затопили кормовые отсеки. За корму завезли два 10-тонных адмиралтейских якоря для стягивания с мели в помощь машинам. Но попытка снять корабль не увенчалась успехом. Надежда, возлагавшаяся на буксиры, тоже не оправдалась. Из Константинополя были присланы все имевшиеся в распоряжении суда, и неустанная работа

шла день и ночь; старались облегчить носовую часть *Гебена*, разгрузив ее от боевого запаса и инвентаря. 21 января в 18 ч. 15 м. прибыл линейный корабль *Торгут-Рейс*, участие которого могло сыграть решающую роль. В тот же вечер были сделаны две попытки снять *Гебен*, но тяжелый корабль не двигался с места.

Ежедневные все учащавшиеся воздушные налеты мешали работам на *Гебене*, эскадренным миноносцам противоводочного охранения, линейному кораблю *Торгут* и множеству вспомогательных судов. Самолеты днем и ночью неутомимо сбрасывали бомбы. Особенно неблагоприятные условия бывали для *Гебена* в утренние часы, когда туман низко стелился у поверхности воды и только верхушки мачт торчали из него. В таких случаях, услышав звук мотора, все напряженно ожидали сбрасывания бомб, которому нельзя было оказать противодействия. Предупреждения о приближении неприятельских самолетов давались из лагеря десантного отряда, расположенного высоко над уровнем моря в Килия-Тепе. Это давало возможность заблаговременно прекратить перегрузку боевого запаса и укрывать людей. Несмотря на значительное число сброшенных бомб (сосчитано 180), было всего два попадания (черт. 33). 22 января в 11 ч. 48 м. одна бомба попала в заднюю трубу и причинила незначительные повреждения трубопроводу сирены; в дымовой трубе она образовала пробоину диаметром в 3 м, которую заделали асбестовыми матами. При этом взрыве был легко ранен дальномерщик. В течение 23 января один воздушный налет следовал за другим. В военном дневнике *Гебена* мы читаем:

«С 10 час. до 10 ч. 18 м. воздушная тревога. Шесть самолетов сбрасывают бомбы. С 10 ч. 20 м. до 10 ч. 30 м. — 2 самолета сбрасывают бомбы. С 11 ч. до 11 ч. 11 м. — 4 самолета сбрасывают бомбы. С 11 ч. 45 м. до 12 час. — 8 самолетов сбрасывают бомбы. С 14 ч. 40 м. до 15 ч. 05 м. — 8 неприятельских самолетов сбрасывают бомбы. В 14 ч. 45 м. неприятельский самолет сбит германским одностным истребителем. С 17 ч. 07 м. до 17 ч. 21 м. — 4 самолета сбрасывают бомбы. С 20 ч. 8 м. до 20 ч. 43 м. — 3 самолета сбрасывают бомбы. С 21 часа до 22 ч. 02 м. — 1 самолет сбрасывает бомбы».



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

В этот день неприятель добился второго попадания; во время последнего налета, вечером, одна бомба попала в левый ящик противоминных сетей, из которого вырвала часть длиною в 1 м. Согласно сообщению английской газеты «Таймс» от 30 марта 1918 г., за 276 налетов было сброшено около 15,4 т бомб.

Такая же усердная и напряженная работа, как на *Гебене*, шла и на *Торгуте*. После первых напрасных попыток

снять *Гебен* с мели *Торгут* был вынужден 24 января итти в Константинополь для пополнения запасов топлива. Там он захватил различные материалы, стальные и пеньковые тросы, скобы и т. п. и 25 января в 2 ч. 30 м. снова спешно вышел в море. Тем временем на *Гебене* производилась попытка разрыхлить песчаную банку, на которой сидел *Гебен*, размывая ее работой винтов, для чего вдоль борта *Гебена* был ошвартован буксир. Инициатива применения этого метода принадлежала германскому офицеру, прибывшему вместе с буксиром из Константинополя и с успехом применявшему его при снятии парохода *Стамбул* в Зунгулдаке. *Торгут* прибыл к Нагаре 25 января в 18 ч. 15 м.; было решено ошвартовать его кормой к правому борту *Гебена* и затем работой обоих его винтов попытаться размыть банку. После тщетных попыток ошвартовать 10 000-тонный корабль с помощью буксиров командир *Торгута* (турецкий командир Насми), несмотря на тяжелые условия в смысле течения и ветра, самостоятельно подошел к борту (черт. 32). Маневр был закончен только в 23 час.; винты *Торгута* работали всю ночь. Струя от винтов смывала песок, и измерения глубины показывали, что последняя постепенно возрастает. Ввиду постепенного увеличения глубины линейный корабль приходилось все время подтягивать на швартовах вперед. Это применение морской практики, а также осторожность, которую необходимо было соблюдать при работе машин, ставили высокие требования всему личному составу линейного корабля, состоявшему преимущественно из молодежи, морское обучение которой из-за недостатка угля было далеко не достаточным.

В 10 час. 26 января выяснилось, что глубины до самой носовой башни *Гебена* уже доведены до 9—10 м. Сделана была новая энергичная попытка стащить *Гебен*, причем кроме *Торгута* его с обоих бортов тащили мощные буксиры. *Гебен* дал машинам самый полный ход назад; при этом его развернуло на 13° в сторону, и он получил крен на правый борт; это показывало, что песчаная банка начала разрыхляться. Хотя корабль еще не сошел с мели, но все же это событие подняло настроение личного состава и придало уверенность в правильности избранного способа. *Торгут* тотчас же снова ошвартовался у борта *Гебена* и начал

работать винтами. Благодаря сильному *N*-му ветру деятельность неприятельских самолетов была невозможна. В 16 час. наблюдения показали, что струя от работы правого винта *Торгута* проходит под днищем *Гебена* и появляется на поверхности воды по противоположному борту крейсера. Это доказывало, что грунт песчаной банки под *Гебеном* переместился. Тотчас же была сделана попытка стащить *Гебен*; для этой цели 2 буксира ошвартовались с каждого его борта, а *Торгут* тянул в направлении правой раковины. При буксировании и заднем ходе *Гебена* последний медленно повернулся вправо, затем обратно—влево. Эти повороты поддерживались соответствующими ходами машин, и в 17 ч. 47 м. *Гебен* сошел с мели. Спешно были отданы все буксиры, и в 9 ч. 50 м. *Гебен* и *Торгут* направились в Константинополь. 27 января с развевающимися стеньговыми флагами, имея германский военный флаг на гротстеньге, оба корабля встали на якорь в Босфоре.

Неприятелю за 6 дней не удалось уничтожить *Гебен*. Воздушными атаками и слабым огнем артиллерии он не достиг своей цели; тогда он пустил в дело подводные лодки. Но было уже поздно. 28 января у Нагары, на месте посадки *Гебена*, была замечена подводная лодка *E-14*, взята под обстрел и сильно повреждена. При попытке уйти в позиционном положении, она была обстреляна у Кум-Кале крепостной артиллерией и потоплена; 9 чел. команды были взяты в плен. В тот же день у Нагары пулеметным огнем был сбит неприятельский самолет; летчики—2 английских офицера—были взяты в плен.

Борьба за *Гебен* была проиграна противником с потерями.

Глава XXX

ДЕЙСТВИЯ ФЛОТА НА МАЛОАЗИАТСКОМ ТЕАТРЕ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

Решение захватить Ирак. Точка зрения генерала Фалькенгайна. Необходимость организации службы снабжения на Евфрате. Образование Евфратской речной флотилии. Поражение турок на Евфрате. Перенос района операций в Палестину. Деятельность анатолийских железных дорог. Создание береговых батарей. Береговая оборона в Сирии. Английское наступление на Евфрате. Расформирование речной флотилии.

Между германским и турецким верховными командованиями состоялось совещание, которое привело к решению возложить на ген. Фалькенгайна завоевание Ирака (карта 17). 7 мая 1917 г. он прибыл в Константинополь и тотчас же отправился в полевую поездку по Месопотамии, чтобы составить себе представление о возможностях проведения операции. Изучение на месте показало, что план представляет необычайные затруднения, но все же его выполнение возможно. Турецкое командование представляло сухопутную армию, а Германия со своей стороны обязалась усилить снабжение, в частности подвоз угля и железнодорожного материала, и оказать действительную поддержку флотом. В первую очередь требовались организация и улучшение судоходства на Евфрате и Тигре. В конце мая 1917 г. между ген. Фалькенгайном и в.-адм. Сушоном состоялось предварительное совещание. На этом совещании, а также на последующих выяснилось, что Фалькенгайн считает содействие флота в организации снабжения, вернее, создание необходимой связи с Ираком,

решающим фактором успеха операции. После оценки обстановки Фалькенгайн высказался об общем положении в том смысле, что англичане будут продолжать наступление как на синайском фронте, так и на иракском, на последнем, вероятно, только по окончании жаркого периода года, а на синайском—в близком будущем. Надо было считаться с тем обстоятельством, что турецкое главное командование может оказаться вынужденным перебросить сильные части войск, предназначенных для иракской операции, на синайский фронт. Командование флотом ставило флоту 3 следующих задачи:

1. Помощь лесозаготовкам в районе Гексу и транспорту леса на верфи, изготавливающие шартуры.

2. Принятие и обеспечение снабжения на Евфрате от Джераблуса до Хита.

3. Сохранение и по возможности расширение строительства шартуров в Джераблусе.

Для этого было необходимо значительно увеличить личный состав и доставить из Германии моторные катера. Первоначально предусматривалась лишь организация службы снабжения на Евфрате; но вскоре выяснилась необходимость усиления судоходства и на Тигре, а затем организация и обслуживание речных военных флотилий на Тигре и Евфрате (речь шла о минах и вооруженных судах).

В оперативном отношении евфратская речная флотилия подчинялась командованию фронтом, во всех других вопросах—Средиземноморской дивизии. В отношении службы тыла флотилия находилась в зависимости от евфратской инспекции тыла, но тем не менее командующему флотилией приказом командующего фронтом (Фалькенгайна) была обеспечена широкая самостоятельность, и инспектору тыла было запрещено вмешиваться в сферу речных и технических его мероприятий. Ежедневная норма отправления грузов была установлена в 180—200 т. Было построено около 400 двойных шартуров способом, который описывался выше. Дальнейшие строительные возможности зависели от подвоза дерева, который был очень затруднен, и все зависело от достаточного запаса дерева на Верхнем Евфрате и его притоках. Охрану

судоходства и обвехование реки несли моторные катера, заказанные в числе двенадцати в Германии. Базами им служили следующие 6 пунктов: Джераблус, Мескене, Рекка, Дар-эс-Сор, Албу-Кемал, Ана (карта 17). В этих пунктах были оборудованы базы и имелись радиостанции. Командующий речной флотилией имел на своих кораблях 6 собственных радиостанций, благодаря чему он держал в своих руках службу наблюдения и связи на всем протяжении реки независимо от берегового телеграфа.

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

Одна из групп речной флотилии должна была использовать находившиеся на Тигре 3 парохода для служб снабжения и организовать местное судоходство на келлеках подобно судоходству на шартурах по Евфрату.

Личный состав евфратской речной флотилии покинул Константинополь 17 сентября и 24 сентября прибыл в Джераблус. Благодаря неутомимой деятельности командиром удалось справиться со всеми затруднениями и организовать речной транспорт. Особенной осторожности требовало обращение с командой шартуров, местными турками, которые были сведены в роты. Большие затруднения возникали в связи с заработной платой: бумажный турецкий фунт падал все больше и больше, местные жители принимали его по невероятно низкой оценке. Команда шартуров отказывалась отправляться в путь без оплаты твердой валютой; действительно, за бумажные деньги ничего нельзя было купить. Главной заботой командующего флотилией становилось добывание необходимой валюты. По прибытии шартуров на место назначения приходилось заботиться о том, чтобы шартуры возвращались обратно вверх по реке совместно (в случаях, если они не буксировались моторными катерами). Совместное возвращение было необходимо из-за арабских

разбойничьих банд, которые грабили отдельных путешественников, не гнушаясь самой скудной добычей.

То, что генерал Фалькенгайн предсказал заранее, случилось в октябре 1917 г.; турецкие войска пришлось перебросить на палестинский фронт. Командование этой группой войск еще в октябре предполагалось перевести в Иерусалим.

Турецкие войска на Евфрате тем временем понесли существенное поражение. Турецкая евфратская группа была захвачена в плен англичанами; взятие Хита было не за горами. Взамен на фронт была направлена 50-я турецкая пехотная дивизия, переброшенная, главным образом, по реке евфратской речной флотилией. Продовольственные затруднения заставили отвести турецкий 13-й корпус от Диалы на Тигр. Положение турецких войск ухудшалось еще из-за дезертирства. Но, несмотря на перенос центра тяжести операций в Палестину, снабжение на Евфрате надлежало наладить в намеченных размерах, чтобы быть наготове для встречи всевозможных затруднений в деле обеспечения армии продовольствием и другим снабжением. Новой задачей для евфратского речного отряда являлась теперь добыча хлеба и дров в северной части евфратского театра, доставка этих грузов по реке до Джераблуса и погрузка на железную дорогу для Палестины. Для этой цели приходилось продолжить тыловые коммуникации на север до горного хребта, находящегося на северо-восток от Самсата.

В начале сентября 1917 г. морской специалист при штабе ген. Фалькенгайна сообщал следующие сведения о тяжелом состоянии транспорта на анатолийской и багдадской железных дорогах: весь путь однокорейный, с перерывом между Карабунар и Гелебек. На этом промежутке действует таврская полевая железная дорога; таким образом, в Карабунаре и Гелебеке приходится производить перегрузку; ширококолейная железная дорога через хребет Аманус, правда, закончена, но полное ее использование еще невозможно ввиду неготовности верхнего строения пути (баласта); ощущается недостаток во вполне исправных локомотивах, особенно к югу от Тавра. В адрес фронта Фалькенгайна в тот период отхо-

дило ежедневно 3 воинских поезда и еженедельно—шесть товарных поездов. С 1 сентября 1917 г. для евфратского речного отряда намечено 12 товарных поездов (1 200 т), в том числе поезда со снаряжением для шартуров и боевым запасом. Что касается строевого леса для шартуров, то всего было доставлено 250 000 бревен тополя и из Александретты в Джераблус—200 т строевого леса. При наличии этого материала в течение четырех месяцев можно было ежедневно строить 20 двойных шартуров; дерева было достаточно и на постройку 30 больших шартуров, а также и канонерских шартуров.

В октябре 1917 г. выяснилась необходимость усилить береговые батареи в районе Аданы¹ и, главным образом, озаботиться обеспечением тыла армии от неприятельского десанта. Для этой цели речной отряд передал шесть 105-мм L/40 орудий и 4 пулемета вместе с прислугой; они поступили в распоряжение сухопутного командования Сирии и Зап. Аравии, во главе которого стоял морской министр Джемаль-паша. Морская батарея получила название батареи Джемалья-паши; четыре 105-мм L/40 орудия были установлены у Аяса, 2 орудия—на побережье, расположенном далее на северо-восток. Главное командование проливами организовало и снабдило гидроавиабазу в Мерсине; на ее обязанности лежала дальняя разведка в сторону Кипра и ближняя—в районе Александреттского залива и в соседних районах, а также обнаружение минных заграждений и отражение неприятельских набеговых операций. Условия взлета и посадки для самолетов были в Мерсине неблагоприятны, но в более удобных местах нельзя было наладить снабжения вследствие затруднений с дорогами. Расстояние для дальней разведки было настолько велико, что, как правило, приходилось по пути дополнительно принимать горючее. Но, несмотря на все, эти затруднения, авиабаза доставляла ценные разведывательные материалы в виде донесений и снимков. Небольшой морской отряд был выделен и для Геннисаретского озера: здесь снабжение обслуживалось евфратским моторным

¹ Узловой пункт багдадской железной дороги между Мерсиной и Александреттой.—П р и м. п е р е в.]

катером и лихтером; отряд подчинялся армейскому автомобильному парку в Тивериаде.

В январе 1918 г. на Евфрате вступила в строй евфратская речная флотилия. Она представляла собой значительную боевую силу, имея в своем распоряжении два 105-мм L/40 орудия, установленных на железных лихтерах, шесть 60-мм орудий (из них 3 на моторных шартурах), 4 пулемета и некоторое количество мин. В оперативном отношении флотилия подчинялась 50-й пехотной дивизии (евфратская группа) и, кроме выполнения активных задач, должна была еще обеспечивать судоходство от Анаха вниз по течению.

Группа, отправленная на Тигр первоначально только в качестве разведывательного отряда, постепенно выросла в тигрскую снабженческую часть и имела все возрастающее значение в вопросе снабжения 6-й турецкой армии, связанном с большими трудностями. Введение в строй пяти турецких пароходов, имевшихся на Тигре, было возможно только при помощи этой группы, но эта работа ставила новые требования незначительному германскому личному составу. Разносторонние задачи тигрской группы в начале февраля 1918 г. были следующие: перестройка некоторых пароходов под нефтяное топливо, участие в розысках месторождений жидкого топлива и их использование и военное обеспечение р. Тигра. Транспортный вопрос был здесь особо сложен, так как сообщение на грузовых автомобилях от места окончания Багдадской железной дороги у Нисибина до Моссула (около 250 км) поддерживалось лишь условно, а в плохую погоду вовсе прекращалось. Наконец, в распоряжении фронта Фалькенгайна состоял отряд береговой обороны в Сирии. В феврале 1918 г. посты морской службы находились в Караташе, Александретте, Тартусе, Бейруте, Самарии, Кесарии и у выхода фланга 8-й турецкой армии к морю. Командование береговой обороной находилось в Бейруте, который одновременно служил базой для подводных лодок и неоднократно использовался в качестве таковой германскими подводными лодками, получавшими здесь топливо и продовольствие, а также новые сведения об обстановке, которые, кроме того, ежедневно

передавались им по радио. Наблюдение на постах велось круглые сутки германским личным составом.

25 февраля 1918 г. ген. Фалькенгайн был отозван в Германию, и командование над фронтом принял ген. Лиман-ф.-Зандерс. Но одновременно со сменой командования из состава фронта были выделены 2-я и 6-я турецкие армии и упразднена существовавшая до тех пор централизация. В составе бывшего фронта Фалькенгайна (Ильдерим) остались береговая оборона от Хайфы (включительно) и далее на юг и евфратский речной отряд, за исключением евфратской флотилии; 2-й армии были подчинены береговая оборона к северу от Хайфы, базы подводных лодок, морские батареи в Аясе и в Мерсине и гидроавиабаза; турецкой армейской евфратской группе подчинялись евфратская флотилия и судоходство от Анаха вниз по течению; вместе с 6-й армией отрывалась от флота и тигрская группа; с уменьшением района, подчиненного командующему фронтом, отпала и необходимость в представителе морского командования при нем, ввиду чего последний получил теперь новое назначение в качестве уполномоченного офицера морского генерального штаба при турецком главном командовании на юго-восточном театре с местопребыванием в Дамаске; в его обязанности входила консультация по морским вопросам при командующих 2-й и 6-й армиями и группой Лимана-ф.-Зандерса. Одновременно он являлся самостоятельным начальником всех германских морских частей в Сирии и Ираке и в вопросах снабжения, управления и организации этих частей был подчинен Средиземноморской дивизии; в оперативном отношении эти части попрежнему подчинялись соответствующим командующим армиями; однако, вышеуказанный морской уполномоченный в случаях крайней необходимости и невозможности снестись с турецким главным командованием имел право отдавать приказы от имени турецкого главного командования, но при условии одновременного донесения об этом как главному командованию, так и командованию соответствующей армией.

В марте 1918 г. неприятель начал наступление на Евфрате. Командующий евфратским речным отрядом находился в поездке вверх по течению для инспектирования

морских тыловых учреждений и для ознакомления с рекой. Он находился в Дар-эс-Сор, когда 27 марта из Анаха пришло известие о тяжелом положении последнего. Далее, по радио было сообщено, что англичане произвели атаку, что 105-мм орудия расстреляли весь боевой запас и что с 26 марта отсутствует связь с флотилией. Почти одновременно пришла телеграмма, гласившая, что турецкая 50-я дивизия взята в плен и Анах под угрозой. Из сведений, полученных от беглецов, командующий отрядом мог сделать вывод, что евфратская флотилия в опасности. Согласно приказу морского уполномоченного флотилия была передана в подчинение командующему евфратским отрядом, а последнему было приказано спуститься как можно дальше вниз по течению и принять отступавшую флотилию, а также собрать беглецов.

29 марта евфратский отряд остановился у Салии и оборудовал здесь укрепленную позицию, так как турецкие дозоры доносили, что англичане дошли до Альбу-Кемаля, вследствие чего все германские тыловые учреждения отошли. Постепенно стали подходить отдельные беглецы, доставлявшие фантастические сведения; но среди них не было никого с евфратской флотилии. В последующие дни беглецы собирались все в больших и больших массах; некоторые из них были в совсем разложившемся состоянии. Разбойничьи арабские племена использовали удобный случай, напали на них и до такой степени обобрали их, что они появились на Евфрате полураздетыми. Постепенно подходили и представители личного состава флотилии, а 2 апреля вечером, когда командующий отрядом спустился на моторном катере несколько ниже по течению, к нему явилось 18 чел. из состава флотилии, в том числе 2 офицера. Находившийся среди вернувшихся командующий флотилией, германский морской офицер, доложил о событиях, происшедших на фронте, следующее: 26 марта рано утром турецкие позиции были обстреляны англичанами, причем корректировка стрельбы велась с привязного аэростата; в 5 час. 105-мм орудия с лихтеров открыли огонь по неприятельской кавалерии и артиллерии; в 9 час. неприятель усилил артиллерийский огонь и одновременно двинул в атаку пехоту, которой удалось

в нескольких местах прорвать фронт; 105-мм орудия с короткими перерывами стреляли до 13 час., пока не расстреляли всего боевого запаса. Затем вооруженные лихтера были отбуксированы с позиции моторным катером. Во время этой операции они были атакованы неприятельскими самолетами, причем один из лихтеров получил попадание; однако, удалось заделать пробоину и продолжить буксировку. На следующий день, 27 марта, корабли были обстреляны кавалерией и броневыми автомобилями, преследовавшими их и нагнавшими их по берегу; вследствие отсутствия боевого запаса и невозможности оказывать сопротивление корабли пришлось покинуть и потопить под огнем неприятеля; в Анахе наблюдались взрывы, англичане уничтожали там оставленное турками оружие и боевые запасы; личный состав евфратской флотилии день и ночь продолжал отступление, постоянно подвергаясь нападениям со стороны арабов, пока не соединился с турецкой кавалерией. Флотилия потеряла убитыми 2 чел., ранеными—13, из них несколько человек—тяжело.

Разрушения, произведенные в Анахе, говорили за то, что неприятель не имел намерения занять его надолго. Это подтвердила в ближайшие дни разведка на сухом пути. От нового формирования евфратской флотилии пришлось отказаться ввиду того, что неприятель имел в своем распоряжении броневые автомобили, которыми он мог свободно заходить флотилии в тыл. Поэтому командующий речным отрядом, собрав последних беглецов и реорганизовав этапные пункты, вернулся в Джераблус.

Командир тигрской группы предложил сократить личный состав ее до небольшой команды, так как вследствие печального положения снабжения турецкая 6-я армия очень страдала от недостатка продовольствия. Предложение было принято, и тигрская группа была расформирована.

Обстановка на Евфрате позволяла произвести уменьшение личного состава, что требовалось в связи со все возрастающим некомплектом в офицерах и матросах на родине. В результате этого возник план передать южные речные коммуникации туркам и оставить германский личный состав только на северном участке (вплоть до важного

хлебного района Самсата) и на сирийском побережье. Морские батареи Александреттского залива тоже предполагалось передать туркам. В течение следующих недель турецкие офицеры и солдаты проходили курс обучения на батареях и по частям заменяли германский личный состав. 20 июня 1918 г. Средиземноморская дивизия, имея на то согласие турецкого главного командования, вернула в Константинополь весь германский личный состав, работавший на реке ниже Джераблуса, вместе с моторными катерами, радиостанциями, запасами и снаряжением. Джераблус оставался базой речного отряда, в распоряжении которого остались только северные речные коммуникации. Отряд просуществовал еще до конца сентября 1918 г., когда был расформирован.

Должность морского уполномоченного при турецком главном командовании тоже была упразднена в конце сентября, причем этот морской специалист оставался начальником морских частей: небольшого евфратского речного отряда, сирийской береговой обороны и гидроавиабазы в Мерсине. В октябре 1918 г. после отступления войск фронта Лиман-ф.-Зандерса была постепенно свернута и береговая оборона.