

Глава XXXI

СОБЫТИЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ ПОСЛЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕМИРИЯ С РОССИЕЙ

Заключение мира с Россией и Румынией. Неясность обстановки на Черном море. Действия подводных лодок против большевистских торговых судов. Обстановка в Севастополе. *Гебен* и *Гамидие* в море. Германские войска оккупируют Севастополь. Русский флот отправляется в Новороссийск. *Гебен* в Севастополе. Переговоры по поводу возвращения русских кораблей. Возвращение некоторых кораблей. *Гебен* в Новороссийске. Остальная часть черноморского флота потоплена. Разоружение русского флота. Использование русских кораблей под германским флагом. Спокойствие на Черном море восстановлено.

3 марта был подписан Брест-литовский мир. 5 марта было заключено перемирие с Румынией.

Несмотря на официальное заключение мира с причерноморскими государствами, ни армия, ни флот не могли прекратить военных действий. Русская революция и объявление принципа самоопределения наряду с введением большевистской власти изменили во многих местах существовавшие порядки. В начале февраля турецкое сухопутное командование отправило на пароходе *Минна Хорн* войска в Керасунду, имевшие назначение следовать оттуда к Трапезонду. В турецких владениях, очищенных русскими, царила полная анархия. В городах, например, в Эрсинджане, нападения были направлены против находившихся там русских учреждений. Турецкие войска должны были навести порядок в этой местности.

Трапезонд был занят 24 февраля. Находившиеся там русские войска в количестве 8 000 чел. ожидали отправки на родину. В портах северного побережья Черного моря—Одессе, Николаеве и в главном военном порту Севастополе—царило совершенно неясное и неустойчивое положение. Для союзников было важно как можно скорее установить порядок, необходимый для восстановления беспрепятственного судоходства на Черном море. Но о спокойствии на море не могло быть и речи при неясности вопроса о принадлежности бывших русских военных и торговых кораблей. 13 марта Одессу заняли германские и австрийские войска, и порядок в ней был восстановлен. О Севастополе не имелось точных сведений. *UC-23* и *UB-42* были посланы на позиции между Одессой и Севастополем: верховный комиссар Черноморского флота в Севастополе просил о присылке нефтеналивных судов, так как в Севастополе не хватало топлива; подводные лодки имели задание помешать приходу нефтеналивных судов; они получили предписание захватить эти суда и постараться доставить их в Константинополь. Однако, вследствие неясности политического положения подводным лодкам предписывалось дожидаться радио с разрешением действовать. Согласно оперативному приказу подводные лодки имели право действовать оружием только при условии получения в предшествующую ночь разрешения на атаку. *UC-23*, правда, заметила 19 марта вооруженное нефтеналивное судно, но, не имея разрешения, не могла его захватить. Только 21 марта по радио было сообщено, что корабли с красным флагом без герба Советской республики следует рассматривать как неприятельские и атаковать. *UB-42* вообще не видела крупных кораблей. *UC-23* вернулась в Константинополь 24 марта, а *UB-42*—31 марта.

С 17 марта в Одессе находился в.-адм. Гопман, председатель комиссии по заключению перемирия на Черном море, переименованной в начале апреля в навигационно-техническую комиссию (*Nautisch-technische Kommission—Nateko*). Членами комиссии состояли представители союзных центральных держав (представителем Украины состоял бывший русский морской офицер). Деятельность комиссии касалась следующих вопросов: 1) восстановле-

ния и охраны свободных от мин коммуникаций на Черном и Азовском морях, б) восстановления портов и верфей, в) регулирования судоходства, г) способствования всеми мерами вывозу из южной России продовольствия, нефти и других материалов, необходимых среднеевропейским государствам для продолжения войны.

17 марта германо-австрийские войска заняли Николаев. Эта оккупация являлась преддверием к дальнейшим операциям 52-го корпуса, имевшим целью восстановление порядка в Тавриде и в Крыму и в связи с этим оккупацию этих районов, а также в случае надобности—районов побережья Азовского моря и Кавказа. После небольших стычек германские войска прорвались через Перекопский перешеек и 25 апреля заняли главный город Крыма—Симферополь. Здесь под охраной германских войск образовалось новое крымское правительство, в состав которого вошли также лица из немецких колоний юга России. В дальнейшем город стал местом пребывания командира 52-го корпуса. В ближайшем будущем ожидалась оккупация Севастополя, поэтому морской генеральный штаб прислал в распоряжение сухопутного командования двух офицеров морского генерального штаба. В Севастополе находилась самая ценная часть русского флота: оба dreadnought—*Воля* (бывш. *Император Александр III*) и *Свободная Россия* (бывш. *Екатерина II*), крейсер *Память Меркурия*, несколько подводных лодок и эскадренных миноносцев; остальная часть флота, по полученным сведениям, была покинута личным составом.

По просьбе в.-адм. Гопмана для обеспечения положения в Одессе 26 марта туда отправились подводные лодки *UC-23* и *UB-14*. Им предписывалось блокировать Одессу с целью прекращения сообщения с Севастополем, Николаевом и Херсоном и атаковать большевистские корабли с красным флагом; корабли под новым желто-голубым флагом Украины рассматривались как дружественные. 31 марта *UC-23* вошла в одесский порт, где присутствие ее было нарочито демонстрировано. Подводная лодка направилась на позицию на линии Одесса—Севастополь. 11 апреля *UC-23* встретила у Евпатории пароход, который не выполнил требования застопорить машины. Завязался

бой, причем пароход отвечал из 120-мм орудий, и залпы его ложились хорошо; только получив первое попадание, он повернул и поднял белый флаг. Это был русский пароход *Труд* (вместимость 610 т). На него была послана призовая команда, и *УС-23* повела его по направлению к Одессе и по пути передала вышедшим навстречу тральщикам. 14 апреля в 1 час был задержан артиллерийским огнем русский пароход *Казак* (около 1 000 т) с разным грузом и также отправлен в Одессу с призовой командой. Несколько часов спустя, в 6 ч. 50 м., та же судьба постигла пароход *Ольга* (327 т). 15 апреля опять произошел артиллерийский бой с пароходом, по размерам сходным с *Казак*ом. Только получив несколько попаданий, последний прекратил огонь и поднял белый флаг. Не обращая внимания на сигнал «*следуйте за мной*», он продолжал идти дальше, ввиду чего стрельба по нему возобновилась; после этого пароход выбросился на скалистый берег. *УС-23* после кратковременного пребывания в Одессе, где она нашла захваченные ею призы, вернулась 22 апреля через Констанцу в Константинополь. 11 апреля *УВ-42* вышла из Босфора. Находясь на позиции перед Севастополем, подводная лодка неоднократно видела пароходы, но вследствие малой скорости хода ей не удалось атаковать ни один из них. Согласно полученному приказу 4 мая подводная лодка зашла в Одессу, откуда была послана в Севастополь.

Комиссия по перемирию уже в конце марта 1918 г. считала крайне желательной посылку в Одессу *Гебена*, появление которого быстро навело бы порядок; в дальнейшем *Гебен* явился бы прикрытием наступления армии на Севастополь. Однако, 25 марта морской генеральный штаб в Берлине принял решение, что единственный в этот момент боеспособный корабль турецкого флота может быть использован только при самой критической обстановке. В середине апреля армия начала наступление на Севастополь. Предполагалось обезвредить русский черноморский флот, захватить предполагавшиеся в главном военном порту богатые запасы и использовать их для военных целей на родине. Согласно Брест-литовскому мирному договору русские военные корабли надлежало разору-

жить. Это условие до сих пор не было выполнено. На германской стороне подозревали, что русский флот со всеми исправными военными и торговыми кораблями отправится в Новороссийск. Чтобы помешать этому намерению, Ребейр-Пашвиц сообщил морскому генеральному штабу в Берлине, что он намерен с *Гебен* и *Гамидие* крейсировать перед Севастополем и рассматривать все выходящие оттуда корабли в качестве неприятельских.

30 апреля оба корабля вышли в море и в ночь на 1 мая заняли позицию перед Севастополем (карта 20). Саблин намеревался остаться со всем флотом в Севастополе и там разоружить корабли, если германский командующий разрешит поднять украинский флаг, показывающий переход флота к дружественной германцам Украинской республике. Депутация, посланная с этим предложением к ген. Кошу в Симферополь, вероятно, по недоразумению не была принята. В связи с этим Саблин, с его точки зрения вполне справедливо, заподозрил немцев в намерении напасть и захватить флот силой, и когда 30 апреля на Северной стороне в Севастополе показались первые германские войска, он вышел в море с обоими дредноутами, 15 современными эскадренными миноносцами и 10 парходами и направился под высоким крымским берегом в Новороссийск. Он не отвечал на безрезультатный огонь некоторых германских полевых батарей.

Вследствие того, что *Гебен* еще не пришел в Севастополь, русский флот беспрепятственно прибыл на следующий день в Новороссийск. 1 мая в 15 час. Севастополь был занят германскими войсками без боя. Ввиду того что не было известно, все ли укрепления заняты германскими войсками, в особенности Балаклавские, *Гебен* и *Гамидие* вошли 2 мая в Севастопольскую бухту в полной боевой готовности (на них была пробита боевая тревога); сведения, свободен ли от мин входной фарватер, были получены предварительно по указаниям русских офицеров (карта 20). Оставшиеся корабли черноморского флота, а именно, 7 линейных кораблей старого типа, крейсер *Очаков* (*Кагул*), *Память Меркурия*, несколько неготовых к выходу в море новейших эскадренных миноносцев, миноносцы, 14 подводных лодок и множество вспомогательных и торговых

судов имели крайне запущенный вид; почти на всех отсутствовал личный состав или имелся налицо в очень незначительном числе. Для охраны кораблей на них были тотчас же посланы германские отряды, которым одновременно поручалось установить готовность кораблей. Среди русских кораблей находился также турецкий крейсер *Меджидие*, подорвавшийся на mine у Одессы 3 апреля 1915 г. Русские исправили на нем минные и торпедные повреждения и начали приводить корабль в готовность и вооружать заново, переименовав его в *Прут*; но за несколько месяцев перед тем работы были прерваны, и, таким образом, корабль остался в незаконченном виде; 13 мая Ребейр-Пашвиц приказал торжественно поднять на нем турецкий флаг, а позднее *Гамидие* отшел крейсер на буксире в Константинополь. В.-адм. Гопман и члены навигационно-технической комиссии прибыли в Севастополь 8 мая.

В порту находился также дредноут *Императрица Мария*, который от внутреннего взрыва в носовой части перевернулся вверх килем. Тяжелые башни линейного корабля вывалились; попытки поднять его, производившиеся под руководством русского инженера, еще продолжались, но затем в связи с недостатком угля немцы ограничили их сохранением корабля на плаву при помощи сжатого воздуха. На верфях немцы нашли значительные запасы военных материалов и корабельного снаряжения. Русское управление работало сравнительно хорошо, на верфи осталось большинство прежних служащих. С помощью присланного из Германии морского личного состава и служащих с верфей в течение июня был восстановлен некоторый порядок на верфях. Между прочим, для нужд германских войск восстановили и центральную мощную радиостанцию и госпитали.

Следующей задачей флота являлось введение в строй русских легких морских сил для несения дозоров у крымского побережья и в Азовском море и охраны торгового судоходства против пиратства. Оставалось невыясненным, чего можно было ожидать от русских морских сил, скрывшихся в Новороссийск. Для решения этого вопроса 52-й корпус намеревался двинуть сухопутные силы против

Новороссийска и просил о немедленной поддержке со стороны морских сил.

Командующий флотом намеревался запретить Новороссийск с помощью подводных лодок и мин; кроме того, в его планы входила воздушная атака под прикрытием *Гебена* и поддержка переброски германских войск через Керченский пролив на Таманский полуостров. Морской генеральный штаб в Берлине желал возвращения *Гебена* в Константинополь, в соответствии с чем сообщил германскому верховному командованию, что корабль не сможет принять участия в намеченной операции. Однако, командующий флотом сумел отвести эти затруднения, явно обусловленные турецким влиянием, и *Гебен* временно остался в Севастополе. Пребывание его там использовали для ввода его в док. При постановке на якорь на *Гебене* лопнула паровая труба, проходившая через отделение, еще заполненное водой со времени получения минной пробоины, ввиду чего всю тяжелую работу по отдаче и уборке якоря приходилось выполнять вручную. Одновременно со свежей покраской подводной части было крайне необходимо обследовать отсеки, получившие пробоины 20 января. На судостроительном заводе имелся док достаточных размеров, но вследствие отсутствия рабочих всю работу пришлось выполнять своими силами. 7 июня корабль встал в док (последний раз он стоял в доке 4½ года тому назад). За короткое время, имевшееся в распоряжении, удалось только очистить днище и покрасить его, а также исправить паропровод к якорному шпилью; к заделке пробоин не приступали; 14 июня *Гебен* уже вышел из дока.

Германское правительство начало переговоры с советским правительством, чтобы добиться возвращения русских кораблей из Новороссийска в Севастополь. Хотя трудно было ожидать их участия в операциях и восстановления их боеспособности, тем не менее все же общая безопасность требовала их разоружения и германского контроля над ними. Об остановке на этих кораблях с различных сторон приходили самые противоречивые известия. На некоторых кораблях будто бы царил полный хаос, но другая часть их, находившаяся под командой старых офицеров, была еще боеспособна. *УС-23*, державшаяся

на позиции перед Новороссийском, сообщала 3 июня приблизительно те же сведения. Корабли имели на гафелях андреевские флаги, а на фор-стенях—красные. Командующим флотом был адм. Саблин. После неоднократного обмена телеграммами Берлина с Москвой 13 июня правительства договорились, что корабли должны вернуться в Севастополь в течение 6—10 дней. Германское правительство признавало корабли собственностью России и объявляло, что намерено вернуть их после заключения общего мира. Московское правительство послало в Новороссийск приказ о подготовке к переводу кораблей в Севастополь, который должен был последовать не позднее 19 июня. Получив этот приказ, адм. Саблин сложил с себя командование; его заместитель, кап. 1 р. Тихменев, 16 июня запросил по радио германское командование, прося указаний по выполнению перехода в Севастополь. Ребейр-Пашвиц отвечал, что в 9 час. 19 июня корабли должны находиться перед Севастополем с орудиями, закрепленными по-походному и открытыми орудийными затворами, с боевым запасом в погребах. После постановки на якорь кораблям предстоял осмотр особой комиссией. 18 июня Тихменев сообщил коменданту Севастопольского порта, что русский флот войдет на следующее утро в составе линейного корабля *Воля*, шести эскадренных миноносцев и вспомогательного крейсера. Остальные корабли не могли прибыть по техническим причинам, так как нехватало личного состава и буксиров. 19 июня корабли прибыли под андреевским флагом в Севастополь. При проходе мимо *Гебена*, на котором была пробита боевая тревога, линейный корабль *Воля* отсалютовал флагом.

На совещании Тихменев объявил, что не может дать точных указаний о местопребывании оставшихся кораблей. Личный состав этих кораблей был не согласен с уходом кораблей и предпочитал лучше потопить их. Эти сведения не могли удовлетворить германское военное командование. Но и агенты не могли точнее установить местопребывание отсутствующих кораблей. Русское правительство обязалось перевести в Севастополь весь флот целиком, но так как это условие не было выполнено, германское командование не могло прекратить враждебных действий против

Новороссийска. Оно поставило себе целью восстановление свободной торговли на Черном море, что было возможно только при полном разоружении русского флота. Чтобы добиться полной ясности, Ребейр-Пашвиц решил 27 июня появиться у Новороссийска с *Гебеном*, тремя эскадренными миноносцами, двумя тральщиками и гидросамолетом. Тем временем пришло известие, что находившиеся в Новороссийске один линейный корабль (дредноут) и несколько эскадренных миноносцев затоплены на глубоком месте. Германское морское командование считало необходимым выяснить положение, в котором находятся затопленные корабли, уберечь ценные торговые суда от подобной судьбы и сохранить большой нефтеналивной пароход *Эльбрус* для крайне необходимой доставки нефти.

27 июня на рассвете *Гебен* с эскадренными миноносцами и тральщиками находился к *S* от входа в новороссийский порт и, следуя за тральщиками с поставленными тралями, направился к Дообскому мысу (карта 20). На этом курсе дважды за короткий промежуток времени обрывался трал, очевидно, задевая за потопленный дредноут *Свободная Россия*. В то время как *Гебен* встал на якорь у Дообского маяка, тральщики и эскадренные миноносцы вошли в порт, одновременно обставляя вежами протраленный фарватер. Большая бухта была широко затянута нефтяным налетом. Во многих местах торчали мачты затонувших кораблей. Во время входа германских кораблей за молом наблюдался взрыв: в дальнейшем выяснилось, что это уничтожался своею командою английский пароход *Треворизн* (*Trevorian*). В полдень 5 эскадренных миноносцев прошли через проход в сетевом ограждении между молами и опшвартовались, не встречая сопротивления, вдоль мола. Из опроса местных советских властей выяснилось, что оставшиеся военные корабли потоплены 24 июня, а личный состав увезен из Новороссийска. Из торговых судов были взорваны *Эльбрус* и 5 пароходов, принадлежавших державам Антанты. В порту находилось еще 27 крупных и мелких торговых судов под красным флагом. По отмеченному вежами фарватеру *Гебен* вошел в порт и встал на якорь так близко к молам, что держал весь город под угро-

зой своих орудий. Так завершилось полное крушение бывшего русского черноморского флота.

1 июля *Гебен* вернулся в Севастополь. Для поддержания спокойствия в Новороссийск посылались в качестве стационаров эскадренные миноносцы и канонерские лодки.

На основании решений, полученных из Германии, командующему Средиземноморской дивизией и председателю навигационно-технической комиссии надлежало согласовать распоряжения о ремонте и использовании захваченных кораблей. Личный состав этих кораблей подчинялся командующему Средиземноморской дивизией; в.-адм. Гопман являлся начальником всех германских береговых учреждений и частей во всех портах, занятых немцами на черноморском побережье; в качестве такового он распоряжался военными и торговыми кораблями, переданными для ремонта на верфи; в каждом порту, где имелся морской отряд или морское учреждение, предполагалось назначить местного морского начальника, подчиненного Гопману. Турки продвигались на Кавказ, но армяне и грузины оказывали им энергичное сопротивление. В связи с этим командующий 3-й турецкой армией в начале апреля просил о содействии *Гебена* для взятия Батума, но просьба была отклонена, так как корабль был крайне необходим на своем месте. 15 апреля 1918 г. турки взяли Батум.

Из Севастополя *Гебен* пришел 6 июля в Одессу, чтобы доставить в Севастополь главнокомандующего союзными войсками на Украине ген.-фельдмаршала Эйхгорна. Оттуда *Гебен* вышел 11 июля в Константинополь, имея на борту в.-адм. Ребейр-Пашвица, и прибыл туда 12 июля.

В начале июля 1918 г. из числа захваченных в Севастополе русских кораблей находились в строю под германским флагом следующие:

1. Пловучая мастерская *Флейс* (бывш. русский *Кронштадт*). Этот корабль, прекрасно оборудованный всеми необходимыми станками, литейной и кузницей, был отправлен в Константинополь, где служил блокшивом для личного состава подводных лодок. Хорошее оборудование

в качестве пловучей мастерской позволило кораблю существенно помочь ремонту *Гебена* и подводных лодок.

2. Крейсер *Память Меркурия* служил для жилья особого отряда Средиземноморской дивизии в Севастополе.

3. Эскадренный миноносец *R-10* (бывш. *Зоркий*) был укомплектован германо-турецким личным составом с турецкой флотилии эскадренных миноносцев.

4. Подводная лодка *US-4* (бывш. *Гагара*). Ее испытания производились личным составом с подводной лодки *UB-14*.

5. Мелкосидящие пароходы *F-20* (бывш. 410), *F-21* (бывш. бронированная баржа *K-15*), *F-22* (бывш. *Олимпиада*), *F-23* (бывш. 325), *F-24* (бывш. 328). Для четырех из них личный состав был откомандирован с *Гебена*, для пятого — береговыми учреждениями. Мелкосидящие пароходы предназначались для использования в особых условиях Азовского моря, на котором эскадренные миноносцы не могли действовать вследствие малых глубин. Они были объединены в отряд, подчиненный старшему начальнику на Азовском море — командующему турецкой флотилией эскадренных миноносцев.

6. Дивизион тральщиков, состоявший из четырех буксиров. Они были укомплектованы германским личным составом с *Гебена* и из состава частей, подчиненных командованию проливами.

В дальнейшем намечалось использовать несколько эскадренных миноносцев. Это зависело от наличия личного состава и снабжения нефтью, причем оба эти вопроса не были еще выяснены.

В течение лета ввели в строй еще 2 больших эскадренных миноносца: *Счастливый* и *Капитан Сакен*. Легкие морские силы неоднократно привлекались к операциям по содействию сухопутной армии. Во время операции 52-го корпуса против Таманского полуострова они обеспечивали западный фланг и несколько раз использовали свою артиллерию со стороны Азовского моря. При операциях в Донецком районе легкие морские силы Азовского моря также неоднократно использовались. Так, в начале июня 1918 г., когда корпус ген. Кнерцера имел жестокие бои с большевистскими войсками к югу от Ростова, корабли обеспечивали восточный его фланг, кото-

рый упирался в Таганрогскую бухту и подвергался угрозе обхода большевиками на мелких судах.

В начале августа военные действия в этом районе прекратились, и до заключения перемирия деятельность легких морских сил ограничивалась несением дозоров, тралением и перевозкой военнопленных центральных держав.

Глава XXXII

КОНЕЦ ВОЙНЫ

Сведения о неприятельских операциях против Дарданелл. Приготовления к использованию русских кораблей. Неприятельские воздушные атаки на Константинополь. *UB-42* и *UC-23* на Эгейском море. Крушение болгарского фронта. Возможность сухопутного наступления на эносскую позицию. Меры противодействия турецкого флота. Тяжелое положение Турции. Заключение перемирия. Передача *Гебена* турецкому правительству. Отбытие германских войск. Турецкие вожди уезжают в Германию. Заключение.

В течение лета 1918 г. распространились слухи, что неприятель намеряет новую попытку форсировать Дарданеллы. Мысли такого рода могли возникнуть тем легче, что в связи с затянувшейся войной все более слабело сопротивление Турции. Лучшие войска погибли, а скудное питание при условии чрезвычайно растянутых фронтов ослабляло имевшиеся налицо войска. Правда, по сравнению с 1915 г. мощность дарданельских укреплений значительно увеличилась, но тем не менее наступление, разрабатанное в большом масштабе, могло рассчитывать на успех; в таком случае приходилось быть готовыми к полному поражению Турции. В связи с данной обстановкой германский морской генеральный штаб придавал большое значение готовности всех наличных морских сил оказать поддержку укреплениям и имел в виду ввести в строй под германским флагом некоторые корабли русского флота, находившиеся в Севастополе, в первую очередь дредноут *Воля* и несколько лучших эскадренных миноносцев. На севастопольских верфях под влиянием революции усло-

вия работы стали самые неблагоприятные; тем не менее в начале сентября 1918 г. начались подготовительные работы для введения в строй дредноута *Воля*, одного эскадренного миноносца типа *Беспокойный*, одного—типа *Саккен*, трех—старого типа, а также подводных лодок. Некомплект личного состава предполагалось ликвидировать пополнениями, ожидавшимися из Германии.

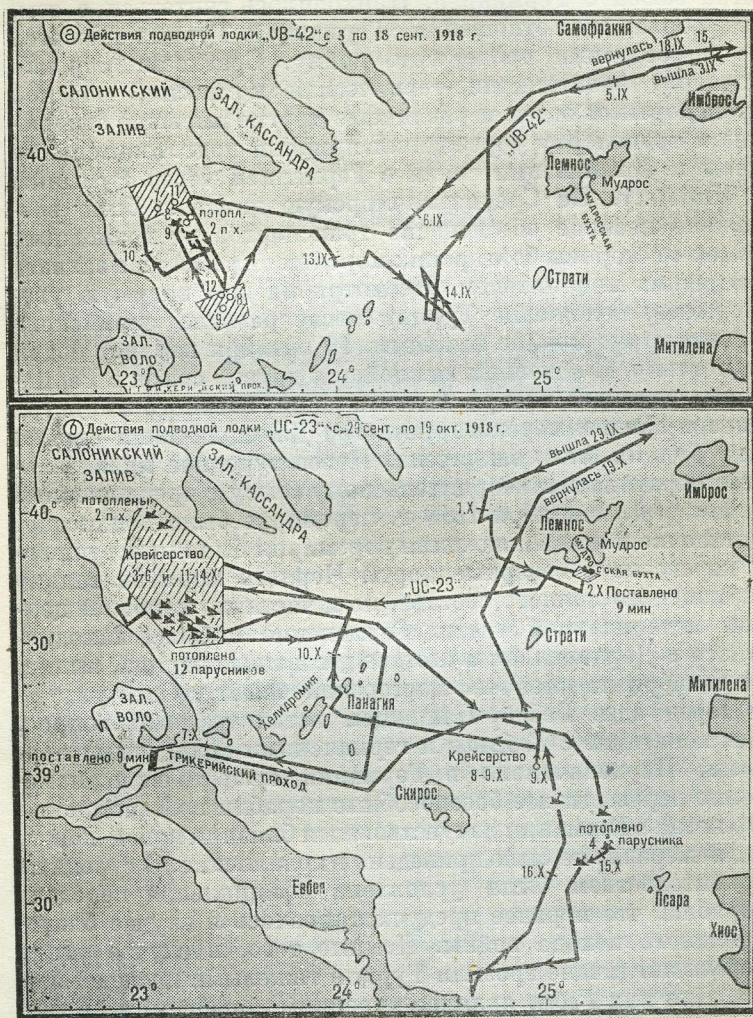
Опасным пробелом в обороне Дарданелл являлся недостаток боеспособных самолетов. Воздушные силы неприятеля господствовали над местностью совершенно безнаказанно, были точно осведомлены об обстановке и старались препятствовать немногим рекогносцировочным полетам, которые из-за отсутствия истребителей не могли производиться достаточно часто. Превосходство в воздухе давало им возможность беспрепятственно перейти к воздушным атакам Константинополя и его окрестностей. В июле неприятель произвел несколько атак, часто повторявшихся в течение лунных ночей и в августе; атаки эти не причинили, однако, существенных потерь. Бомбы сбрасывались самолетами неоднократно на подводные лодки в Золотом Роге, но значительных повреждений они не произвели. В это время здесь находились в капитальном ремонте *UB-42* и *UC-23*. Своеобразные условия на Черном море влекли за собой продолжительное пребывание подводных лодок в плавании без производства ремонта, необходимого после каждой операции. Только после перехода остатков русского флота из Новороссийска в Севастополь подводные лодки смогли начать ремонт.

В начале сентября *UB-42* (кап.-лейт. Люббе) была готова для операций. 3 сентября она направилась в Эгейское море (черт. 34, а). Благополучно выйдя из Дарданелл, лодка отправилась в назначенный оперативный район у Салоникского залива. 8 сентября темной ночью она потопила торпедами груженный пароход (вместимость около 3 000 *т*), шедший под конвоем двух эскадренных миноносцев, а 9 сентября—груженный пароход (вместимость около 3 500 *т*), шедший под конвоем четырех эскадренных миноносцев. После этих двух успехов дальнейших возможностей для атаки не представлялось. 18 сентября подводная лодка стала на якорь в Константинополе.

29 сентября Люббе снова вышел в Эгейское море на *УС-23* (черт. 34, 6). 3 октября лодка поставила 9 мин перед Мудросской бухтой и 7 октября—два заграждения из четырех и пяти мин в Трикерийском проходе севернее острова Евбея. 5 октября ночью у Салоникского залива был замечен выходящий из залива конвой в составе одного парохода вместимостью в 5 000 *т* и другого—вместимостью в 3 500 *т*; оба парохода были потоплены торпедами. Торпеды, выпущенные в последующие дни в 2 парохода, не дали попаданий. В различных районах, преимущественно перед Салоникским заливом, подрывными патронами было потоплено 16 греческих парусников (от 24 до 108 *т*). После успешного плавания 19 октября подводная лодка вернулась назад.

В сентябре 1918 г. началось наступление Антанты на македонском фронте, которое повлекло за собой поражение болгарской армии. Изменившаяся обстановка в Македонии создавала возможность сухопутного наступления на эносский фронт, а также на Константинополь. В связи с этим первенствующее значение приобретали не только обеспечение господства на Черном море, но и длительная помеха подводными лодками движению неприятельских кораблей в северной части Эгейского моря. Деятельность *УС-23* на этом поприще уже была описана. Турецкий главнокомандующий просил Ребейр-Пашвица об участии флота в операциях со стороны Черного и Мраморного морей на случай неприятельского наступления на эносском и чатаджинском фронтах. *Гебен* получил приказание находиться в полной боевой готовности. 7 августа было приступлено к укреплению кессона для ремонта носовой пробоины левого борта. С 1 октября корабль должен был находиться в 12-часовой боевой готовности, а до этого момента можно было успеть пополнить запасы угля и боевых припасов. 19 октября после окончательной заделки пробоины кессон был снят. Заделку двух других пробоин пришлось отложить вследствие неясности политического положения.

Крушение болгарского фронта первоначально не произвело неблагоприятного впечатления на руководящие круги турецкого общества. Вполне сознавая серьезность положения, никто тем не менее не хотел и думать о раз-



Черт. 34. а) Действия UB-42 с 3 по 18 сентября 1918 г.
 б) Действия UC-23 с 29 сентября по 19 октября 1918 г.

рыве союза с Германией. Приходилось считаться с тем, что, порвав свои отношения с Германией, Турция окажется не в состоянии продолжать войну. Средиземноморская дивизия, навигационно-техническая комиссия, морской транспортный отдел и различные другие имевшие отношение к транспорту учреждения приняли подготовительные меры к организации связи с Германией через Румынию и Украину. На Средиземноморскую дивизию было возложено военное обеспечение транспортов от возможных помех со стороны болгарских морских сил в случае захвата последних неприятелем. Несмотря на всю видимую уверенность, положение Турции после развала сирийского фронта стало крайне тяжелым. 19 октября кабинет подал в отставку. С падением важнейших друзей союза с Германией—великого визирия Талаата-паши, военного министра Энвера-паши и морского министра Джемал-паши—война для Турции была закончена. Новое турецкое правительство обратилось к неприятельскому союзу с предложением перемирия. 1 ноября 1918 г. перемирие было подписано. Тотчас же после заключения перемирия было приступлено к перевозке в северные порты Черного моря не только германского личного состава, но и частично наиболее ценной материальной части. Германские войска, находившиеся в Дарданеллах в составе десантного отряда, вышли 31 октября на пловучей мастерской *Флейс* в Одессу.

Перед адм. Ребейр-Пашвицем встал трудный вопрос, как поступить с *Гебеном* и германскими подводными лодками. Первоначально в Германии существовало намерение перевести все боеспособные корабли в Севастополь. Но когда в Германии почувствовался близкий конец войны, это намерение не было приведено в исполнение. С турецким правительством была условлена официальная передача корабля, что и ранее предусматривалось в случае благоприятного исхода войны. Помимо того, в случае ухода *Гебена* англичане грозили Турции тяжелыми последствиями. Для них *Гебен* являлся турецким кораблем, а не германским.

2 ноября 1918 г. в 16 ч. 15 м. адм. Ребейр-Пашвиц спустил свой флаг на *Гебене* и передал корабль турецкому адм. Арифу-паше, а подводные лодки ушли в Севастополь.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение I

СЕТЕВЫЕ ПРОТИВОЛОДОЧНЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ В ДАРДАНЕЛЛАХ И БОСФОРЕ

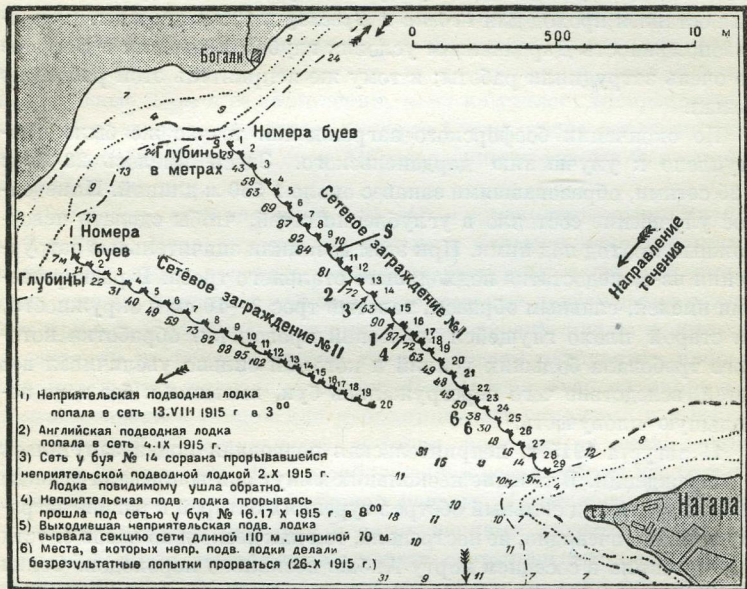
Со времени вступления Турции в мировую войну неприятельские, в особенности английские, подводные лодки постоянно и часто с успехом пытались прорваться в проливы и в Мраморное море. Несмотря на существование минных заграждений и на сильную охрану проливов, 25 мая 1915 г. одной из подводных лодок¹ удалось проникнуть до Константинополя и потопить торпедой стоявший перед столицей германский пароход *Стамбул*. Вторая торпеда не попала в цель и повредила набережную. Этот случай в совокупности с многими другими дал повод к полному закрытию проливов, чтобы предотвратить повторение подобного случая, произведшего большое впечатление на население столицы. Местные условия внутри проливов долго создавали впечатление невыполнимости этого полезного проекта: самое узкое место Дарданелл—узкость у Нагары—имеет 2 000 м ширины, глубину в 100 м (54,5 саж.) при каменистом дне; кроме того, пришлось бы бороться с течением скоростью в 3—4 узла. В июне 1915 г., когда, несмотря на потери, прорывы неприятельских подводных лодок стали повторяться все чаще и чаще, что серьезно отражалось на военных действиях на полуострове Галлиполи и крайне волновало население, к.-адм. Сушон обратился к командованию районом проливов с настойчивой просьбой о совершенном заграждении проливов. Им был получен отказ; тогда флот сам со всей энергией взялся за попытку закрытия Дарданелл сетевым за-

¹ *E-11*, потопившей за этот поход канонерскую лодку и 6 транспортов (См. К о р б е т т, Операции англ. флота, т. III, гл. 2).—Р е д.

граждением. При этом пришлось преодолеть немало препятствий; после длительных дипломатических переговоров удалось опровергнуть выставленное турками возражение, будто необходимого материала для сетевого заграждения не имеется в нужном количестве. Тем временем один из офицеров был послан в горный район и там достал на складах канатной дороги большое количество бракованного стального троса, правда, не совсем соответствовавшего своему новому назначению, но все же пригодного. При поддержке главного командования удалось добыть значительное количество материала из оборудования канатных дорог внутри страны. Главным же источником всего необходимого оставался морской арсенал, где за десятки лет накопилось неслыханное количество якрей, цепей, канатных звеньев, бுவ, стальных тросов и т. п., большей частью лежавших под кучей мусора. Хранитель этих богатств, турецкий капитан, вначале восставал против все возраставших требований, но в конце концов подчинился неизбежному, правда, тяжело вздыхая и призывая Аллаха в свидетели своего бессилия.

На большом широком плацу в порту около 100 турецких матросов, отлично научившихся работать над стальным тросом, плели большие сети длиной в 60 м, шириной в 30 м, с ячейками размером 4 × 4 м. 20-тонный пловучий кран начал подъем больших бочек, находившихся на константинопольском рейде; бочки вместе с якорами и канатами грузились на парусные вагоны для доставки в Дарданеллы. Командир линейного корабля *Хайреддин-Барбаросса* Лорей совместно со старшим офицером линейного корабля *Торгут-Рейс* и 60 турецкими матросами отправился 27 июня в Дарданеллы, чтобы принять готовый и подготовленный материал и на месте приступить к заградительным работам. К 17 июля две трети сетевого заграждения стояло на месте (черт. 35). Заграждение имело следующий вид: буй ставился на якоря на расстоянии около 60 м друг от друга, и готовые сети, прикрепленные для придания им пловучести к бревнам, навешивались между каждыми двумя буями. Работы начались со стороны Галлиполи. Чем ближе подходило заграждение к середине фарватера, тем труднее становилась постановка бுவ на якоря: буй необходимо было располагать по прямой линии; якоря нельзя было бросать, а приходилось стравливать на 20-м буйрепе с крана; небольшой буксир удерживал кран на месте против течения. Во время производства работ приобретался ценный опыт, который в дальнейшем использовался. Вместо бревен для поддержки сетей стали применять пустые корпуса мин; к нижней шкаторине

сетей для воспрепятствования надуванию их течением прикреплялись старинные каменные пушечные ядра, которые в большом количестве валялись на фортах. Дополнительное крепление сети к буям осуществлялось крепкими короткими цепями (во избежание соскальзывания ячеек сети у самых буйев).



Черт. 35. Сетевые заграждения в Дарданеллах

Работы над заграждением, естественно, не укрылись от зорких глаз неприятельских летчиков. По два-три раза ежедневно появлялись эскадрильи из трех-четырех самолетов и пытались сбрасыванием бомб разрушить заграждение и помешать дальнейшим работам. Благодаря наличию противовоздушной обороны неприятельские самолеты были вынуждены держаться на значительной высоте, вследствие чего сбрасывание бомб не отличалось меткостью. Тем не менее эти постоянно повторявшиеся атаки очень мешали работам, так же как и частые обстрелы с неприятельских кораблей (стрельба по невидимой с кораблей цели). С течением времени, когда люди привыкли, эти атаки стали менее ощутимы. Работы производились

с большой энергией, и 26 июля 1915 г. заграждение было готово. Прежде чем приступить к усовершенствованию поставленных сетей, с 28 июля по 6 августа ставилось подобное же заграждение в устье Босфора от форта Телли до Маджарской банки (черт. 2). Это заграждение имело в длину 650 м; между 14 буями висело 11 сетей, причем почти все доходили до дна; между 14-м буюм и Маджарской банкой был оставлен проход для *Гибена* и *Бреслау* в 125 м ширины. В противоположность Дарданеллам условия глубин и течения в Босфоре не очень затрудняли работы; к тому же неприятель этой работе не мешал.

По окончании босфорского заграждения тотчас же было приступлено к улучшению дарданельского. Здесь имелось 28 буюв с 25 сетями, образовавшими занавес около 1 550 м длиной. Намеченное улучшение состояло в углублении сетей, чтобы сделать невозможным проход под ними. При этом возникли значительные затруднения из-за недостатка подходящего стального троса. В распоряжении имелся, главным образом, толстый трос 8—10 см в окружности, из старой плохо гнущейся железной проволоки, обработка которого требовала больших усилий и который сильно увеличивал вес сетей, вследствие чего перегружались буи, имевшие и без того небольшую пловучесть.

14 августа 1915 г. неприятельская подводная лодка запуталась в заграждении. В течение нескольких минут она всплывала дважды и была взята под сильный обстрел турецких батарей в районе заграждения, но, очевидно, не пострадала, так как несколько часов спустя она потопила в соседнем порту Акбаш несколько пароходов. Огнем своих батарей было потоплено четыре буюа и с ними затонуло 4 сети, из которых только две удалось снова поднять. Образовавшийся разрыв был снова закрыт в течение 1½ дней имевшимися в резерве готовыми сетями.

В ближайшие дни по ходатайству ген. Лимана-ф.-Зандерса было поставлено сетевое заграждение перед портом Акбаш с целью обеспечения стоявших в гавани кораблей от неприятельских торпед. В этом порту выгружались все транспорты, предназначенные для 5-й турецкой армии, сражавшейся на Галлипольском полуострове; вследствие этого подводные лодки имели здесь ценные объекты для атак.

В связи с усовершенствованием сетевого заграждения предстояла трудная работа по удалению остова расстрелянного «прорывателя заграждений» *Гарб* (Garb), служившего хорошим ориентиром для

неприятельских подводных лодок при входе их в Дарданеллы и проходе сетевого заграждения. Результаты этой работы не заставили себя долго ждать. Несколько дней спустя, 4 сентября, неподалеку от Нагарской банки в сети снова попалась входившая неприятельская подводная лодка; несколько часов спустя взрыв подрывного патрона в расстоянии 100 м от лодки заставил ее всплыть. Это была английская подводная лодка *E-17*¹. Личный состав покинул лодку, которую взяли на буксир несколько буксирных пароходов, чтобы вытащить ее на отмель. Командир, уходя последним, принял предварительные меры к ее затоплению, чему не удалось воспрепятствовать. Подводная лодка затонула через 4 мин. после всплытия, увлекая за собой 3 буя и 3 сети. Образовавшийся разрыв был закрыт в ближайшие дни.

Постепенно сети глубиной в 35—40 м заменялись сетями глубиной в 70 м. Неоднократно наблюдались попытки неприятельских подводных лодок прорвать сетевое заграждение; часто они достигали успеха, причиняя при этом значительные повреждения сетям. Это привело к решению поставить второе заграждение на некотором расстоянии от первого, чтобы таким образом затруднить прорыв неприятельских подводных лодок. Постановка буев на якорь не долго оставалась тайной для неприятельских самолетов и вызвала их оживленную деятельность, которая, впрочем, не имела значительных последствий. Но с приближением осени работы все больше задерживались вследствие дурной погоды. Кроме того, руководителю приходилось бороться с затруднениями другого характера: мнимые болезни, неотложные семейные обстоятельства, религиозные праздники и т. д. имели следствием частые просьбы об отпусках и освобождении с таким трудом сработавшегося турецкого личного состава. Для охраны сетевого заграждения служили несколько 15-тонных крытых моторных катеров, вооруженных 37-мм автоматами; два из них постоянно находились в дежурстве, ошвартованные к определенным буям заграждения. При свежей погоде или малейшем волнении катера, как правило, покидали свои посты с оправданием: «Stormy weather» (штормовая погода), хотя настоящей причиной была боязнь морской болезни.

Между тем из Константинополя в Дарданеллы прибыло большое количество пригодной проволоки, доставленной из Болгарии; кроме того, на форту Гамидие было найдено несколько вьюшек старого

¹ Не *E-17*, а *E-7*. — Р е д.

кабеля; хуже обстояло дело с буями и якорями, запас которых был почти исчерпан при постановке вторых сетей. В отношении якорей были использованы всевозможные образцы и размеры их, начиная от больших тяжелых якорей с огромными деревянными штоками (со старых парусников) до современных весом в $1\frac{1}{2}$ —2 т, а также мертвые якоря; последние плохо держали на каменистом грунте. В общем итоге для постановки сетей потребовались 50 больших бочек, 70 якорей, около 9 000 м якорных канатов и около 130 000 м стального троса.

Неприятельские подводные лодки, хотя и с перерывами, все же продолжали попытки пробраться под сетями или прорваться силой. Постоянное наблюдение установило, что попытки прорваться производятся в определенном месте и через довольно правильные промежутки времени. Ввиду этого на подозреваемом месте между тремя буями установили новую сеть из первоклассного материала 110 м длины с ячейками размером 3×3 м, спускавшуюся приблизительно на 80 м в глубину. Несколько дней спустя после ее установки, 25 октября, с различных пунктов Дарданелл пришло сообщение о входившей подводной лодке. В 14 час. новая сеть сильно прогнулась внутрь пролива; очевидно, подводная лодка полным ходом врезалась в нее. Одна из оттяжек сети лопнула, после чего лодка всплыла перед самым заграждением и была взята под обстрел моторными катерами. Подводная лодка погрузилась, но через 10 мин. по ту сторону сети над водой появились ее рубка и палуба; нос ее был обращен к Нагаре, но хода она не имела. Три моторных катера находились приблизительно в 60 м от нее и в общей сложности произвели по ней 60 выстрелов, после чего она опять погрузилась; через полчаса подводная лодка всплыла приблизительно в том же расстоянии от дозорных катеров, как и раньше: это значило, что она не двигалась сама, а ее так же сносило течением, как и дозорные катера, стоявшие без хода. Как и раньше, она была взята под обстрел и снова погрузилась. В 16 час. из воды показались рубка и носовая часть; нос был повернут в сторону форта Гамидие. Дозорные катера тотчас же открыли огонь с дистанции в 200 м, так же как и форты. Во время обстрела появилась эскадрилья неприятельских самолетов, сбросившая бомбы на дозорные катера, но не достигшая попаданий. Несколько часов спустя подводная лодка была обнаружена выходящей из Дарданелл.

К концу ноября 1915 г. сети тяжело пострадали от сильного SW-го шторма. Несколько буюв с сетями и якорями снесло, отдельные буй

затонули. Свежая погода продолжалась несколько дней и значительно затруднила работы по спасанию и ремонту сетей. В связи с повреждением сетевого заграждения возобновилась деятельность неприятельских подводных лодок, хотя и в меньшем масштабе. Неприятельские самолеты развивали оживленную деятельность, налетая эскадрильями по десять самолетов. Часто производился обстрел района сетей с неприятельских кораблей (стрельбою по невидимой с них цели). В начале декабря в легком утреннем тумане неприятельские самолеты сбросили выше (по течению) сетевого заграждения с высоты 400 м несколько бомб, снабженных парашютами и поплавками. С дозорных катеров удалось уничтожить некоторые из этих бомб ружейным огнем, прежде чем они запутались в заграждении; две бомбы, задержавшиеся в сетях, но не взорвавшиеся, были также уничтожены.

В Германии между тем было заказано большое количество новых буюв и стального троса; по освобождении железнодорожного пути через Сербию в Константинополь весь этот материал был доставлен и использован. С уходом англичан и французов с Галлипольского полуострова кончилась и подводная война на Мраморном море. Сетевые заграждения у Нагары и в Босфоре до конца войны выполняли свое назначение.

СУДОРЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Первым поводом к отправке германских специалистов-кораблестроителей в Босфор послужила предположенная еще до начала войны замена трубок в котлах линейного крейсера *Гебен*. Это вызвало отправку первого эшелона, состоявшего почти исключительно из котельщиков. В дальнейшем большая авария, которую потерпел *Гебен* 26 декабря 1914 г., была поводом к отправлению новой партии, на этот раз состоявшей почти исключительно из специалистов по кораблестроению.

В конце августа 1914 г. в Берлине имелись все основания рассчитывать, что техническая миссия из представителей фирмы Виккерса и Армстронга, работавшая над реорганизацией турецкого арсенала, должна быть заменена германской. Вследствие этого кроме специалиста по машиностроению, производившего работы на *Гебене*, в Константинополь был послан корабельный инженер.

Первая партия кораблестроительных рабочих прибыла в Константинополь 4 сентября 1914 г. Прежде всего приступили к установке новых трубок в котлах *Гебена*, причем в работе всегда находился только один котел. Турки к этой работе не привлекались. Корабль все время сохранял боеспособность. Несмотря на трудности ремонта, последний был закончен в конце октября 1914 г., т. е. как раз к моменту начала войны между Турцией и Россией.

До этого момента в турецком арсенале Золотого Рога действовали английские представители, что, естественно, создавало тяжелые условия для германского технического персонала при его ежедневном появлении в арсенале. Немцы и англичане взаимно не замечали друг друга. Хуже всего при этом было положение турецких служащих, которые не хотели портить отношений ни с немцами, ни с англичанами.

Еще до начала войны Турции с Россией задачи германского личного состава были весьма разнообразны. Помимо больших работ

на *Гебене*, в технической помощи немцев нуждались турецкие военные корабли, арсенал и верфи. Германские специалисты оказывали содействие, главным образом, на двух верфях: в турецком морском арсенале в Золотом Роге и на верфи в Стении.

1. Верфь в Стении — небольшой, но более или менее современно оборудованный судостроительный завод, принадлежавший французско-итальянскому акционерному обществу; *Гебен* и *Бреслау* нашли в бухте Стения спокойную стоянку с хорошим грунтом, где не было заметно влияния течения; в этой единственной в своем роде на Босфоре глубокой и спокойной бухте стояла и турецкая флотилия эскадренных миноносцев. На эту верфь была доставлена большая часть германского личного состава.

Первоначально предполагалось, что германские рабочие будут в роли специалистов-руководителей, а выполнение ляжет на турецких рабочих с верфи. Но вскоре выяснилось, что турецкие рабочие не могут работать с немцами. Турки не имели понятия о современных способах, как, например, об использовании сжатого воздуха, автогенной сварке и резке и т. п. Пришлось значительно увеличить число германских судостроительных рабочих и дать им возможно большее количество турок в качестве помощников. Эта система оправдала себя в дальнейшем, и между немцами и турками установились довольно хорошие отношения, тем более что в некоторых отраслях, там, где требовалась прежняя, ремесленная система, турки были вполне пригодными работниками. При всех более крупных работах на военных кораблях в помощь судостроительному персоналу верфей направлялись группы техников-специалистов германского военного флота из состава береговых команд. Совместная работа военного и гражданского личного состава после преодоления первоначальных трудностей отлично наладилась; таким образом, все имевшиеся налицо рабочие силы были привлечены к разрешению тяжелых, запутанных и неотложных задач.

Верфь в Стении, остававшаяся на протяжении всех лет войны важнейшим местом работы для германского кораблестроительного персонала, в начале войны находилась в стадии постройки. На узкой береговой полосе, окруженной вокруг бухты Стения отлогими возвышенностями, был воздвигнут ряд современных обширных мастерских, которые в большинстве были уже закончены.

Главным достоинством верфи в Стении являлся современный пловучий док с подъемной силой в 8 000 т. Он значительно разгружал 3 сухих дока, почти всегда занятых более мелкими судами

и прежде всего явился отличным доком для *Бреслау*, слишком длинного для сухих доков арсенала.

Другие достоинства верфи в Стении, которые выявлялись при ремонте более крупных кораблей, заключались в том, что она имела: оборудование для работ при помощи сжатого воздуха, гидравлический пресс для формовки листов корабельной обшивки и, наконец, вполне в то время современное оборудование по автогенной сварке и резке железа.

Самой ценной для кораблестроительных и слесарных работ являлась механическая мастерская, имевшая около дюжины токарных и фрезерных станков и другие машины для обработки металла. К ней примыкал поместительный зал, вытянутый в сторону суши, задуманный в качестве судостроительной мастерской и снабженный различными станками для резки металла. Часть этой мастерской была оборудована в качестве кузницы. Кроме того, в Стении имелись довольно хорошо оборудованная столярная мастерская, котельная мастерская, для которой, правда, готово было только здание с голыми фермами для крыши; далее имелись электростанция, контора и различные вспомогательные сараи и небольшие строения.

2. Морской арсенал в Золотом Роге. Корабли турецкого флота, не находившиеся в Стении, стояли длинной вереницей в Золотом Роге, ошвартованные носом к бочке, кормой к берегу. К ним можно было подойти береговой дорогой, которая, начинаясь от внутреннего моста через Золотой Рог, тянулась километра на 2 до Хаске. Эта дорога ограничивала узкую береговую полосу, которая лежала у склона круто поднимающихся к городу холмов и на которой находился целый ряд построек, доков и других судостроительных сооружений. Этот комплекс зданий носил название морского арсенала. Береговая полоса, на которой арсенал располагился, была в некоторых местах настолько узка, что для построек пришлось произвести углубления в лежащем позади горном склоне. При постройке трех сухих доков, отделенных улицей от остальных частей арсенала и расположенных у самого входа в Золотой Рог, пришлось поступить так же и, кроме того, — возвести огромные опорные стены.

Из прежнего состава в 3 000 рабочих оставалось очень незначительное число их. Зато турецких инженерных офицеров было много; они состояли на младших должностях и иногда участвовали в работе в качестве мастеров.

На территории морского арсенала находился мраморный дворец

морского министерства. Там же находилось управление морского арсенала. Деятельность германской технической миссии после преодоления бесконечных трудностей была исключительно успешна. Война показала ее важность и ее значение. Из большого числа работ, произведенных морским арсеналом, перечислим только важнейшие. Базирувавшиеся на Золотой Рог линейные корабли *Торгут-Рейс* и *Хайреддин-Барбаросса* требовали немного ремонта. Хуже обстояло дело с обоими турецкими крейсерами *Гамидие* и *Меджидие*: их котлы были настолько изношены, что развитие большой скорости казалось совершенно невозможным; при нехватке в материалах и запасных частях и недостаточных средствах морского арсенала выполнение ремонта этих крейсеров являлось большим достижением. Приблизительно так же обстояло дело с эскадренными миноносцами.

Б о л ь ш о й р е м о н т *Гебена*. 26 декабря 1914 г. *Гебен* вошел в Босфор, и ничто в его внешнем виде не выдавало, что корабль потерпел одну из тяжелейших минных аварий, когда-либо выдержанных кораблем без того, чтобы не затонуть тотчас же. Это благоприятное внешнее впечатление объяснялось тем, что 2 мины, на которых он подорвался, образовали пробоины на обоих его бортах, так что проникавшая внутрь вода в количестве около 2 000 т почти уравняла крен; только осадка корабля увеличилась на 1 м. Лишь благодаря наличию броневых противоторпедных бортовых переборок, которые впервые на войне прошли практическое испытание, крейсер смог вообще выдержать эту тяжелую аварию. Корабль встал на якорь у Бейкоса в Босфоре, недалеко от верфи Стения, где в течение последующих четырех месяцев все производство стояло под знаком ремонта *Гебена*. Эта совершенно исключительно крупная работа ставила задачи, бывшие не по плечу константинопольским рабочим, состоявшим, главным образом, из котельщиков. Дока, достаточно большого, чтобы вместить *Гебен*, также не имелось. Осмотр водолазами установил, что повреждения наружной обшивки корабля и находящихся за ней креплений были так тяжелы и так обширны, что мысль заделки пробоин большими деревянными пластырями при помощи водолазов пришлось отбросить ввиду невозможности солидной и прочной заделки больших пробоин и полного восстановления крепости корпуса, а следовательно, и полной боеспособности корабля.

Известный из специальной литературы по опыту русско-японской войны способ заделки пробоин с помощью деревянных кессонов тоже был неприменим ввиду слишком больших размеров, которые

должны были бы иметь такие кессоны, а также невозможности соответствующим образом обработать тяжелые деревянные части. Поэтому решено было построить кессоны из железных кораблестроительных материалов, что разрешало вопрос скорейшим и надежнейшим способом.

Площадь пробоины правого борта достигала 50 м^2 , а левого— 60 м^2 .

Оригинальность примененного способа заключалась в том (черт. 36), что кессон весом в 75 т удерживался на плаву при помощи особых воздушных ящиков (*а*); при накачивании сжатого воздуха в эти ящики кессон менял свою пловучесть. На чертеже виден кессон, укрепленный у корпуса корабля в том положении, в котором производились работы (*б*—рабочее помещение, доступ в которое вел через отверстие *в*). В турецких мастерских можно было найти только очень незначительное количество листового и фигурного железа, необходимого для постройки больших кессонов; остальную часть приходилось собирать у старьевщиков и на железных складах в Константинополе; главная часть специалистов должна была прибыть из Германии сложным путем через Румынию и Балканы; в связи с этим можно считать крупным достижением, что после $2\frac{1}{2}$ -месячного ремонта, вначале неоднократно прерывавшегося, пробоина левого борта площадью в 60 кв. м. была заделана.

При этих работах германские водолазы показали свои высокие качества. Им пришлось под водой помощью автогенной резки обрезать части бокового килля, свернутые в трубку минным взрывом и мешавшие укреплению первого кессона. Работа эта была выполнена безукоризненно.

Большую помощь в работах оказывали корабельные специалисты *Гебена*, работавшие день и ночь в несколько смен.

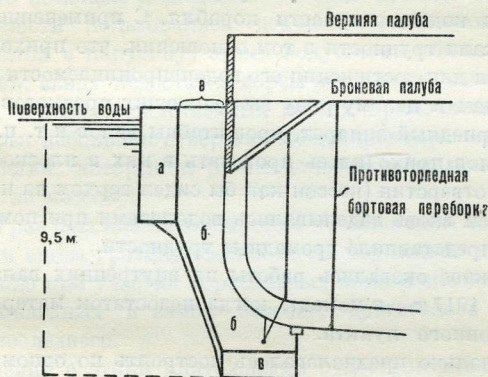
Местные трудности и препятствия, с которыми при ремонте *Гебена* пришлось бороться на каждом шагу, заключались, помимо недостатка материала, еще в неудовлетворительном оборудовании. Два локомобиля частично заменяли постоянно портившуюся небольшую компрессорную станцию на верфи Стения; часто на помощь приходили воздушные компрессоры *Гебена*.

Механическое оборудование верфи в Стении, оставленное бывшими французскими хозяевами в запущенном состоянии, требовало параллельно с ремонтом *Гебена* сложных восстановительных работ.

После укрепления первого большого кессона и откачки из него воды открылась пробоина, имевшая вид гигантских ворот во внутренние помещения корабля; кромки этих ворот образовались из

вогнутой внутрь обшивки, а в самых воротах находилось хаотическое скопление перекрученных и до неузнаваемости измельченных частей корабельного набора.

В первую очередь намечалось восстановление в прежнем виде прочности и водонепроницаемости наружной обшивки; затем—восстановление водонепроницаемости противоминной броневой пере-



Черт. 36. Кессон у борта Гебена (разрез): а — воздушный ящик; б — рабочее помещение; в — входное отверстие.

борки и исправление ее деформаций; все поврежденные части набора, мешавшие работам и неприменимые для укрепления новых частей корпуса, срезались автогенной резкой. Хотя работы выполнялись с наибольшей срочностью и с соблюдением лишь самой необходимой точности, все же требование восстановления наружных частей корпуса и достижения его водонепроницаемости было выполнено.

Несмотря на все задержки, все работы по заделке главной пробоины на левом борту были закончены в середине марта 1915 г., а несколько меньшая по площади пробоина правого борта настолько заделана, что командующий флотом смог снова направить свой флагманский корабль в операцию против русских на Черном море. По возвращении из этой операции продолжались работы по полной заделке пробоины правого борта вплоть до полного восстановления в конце апреля боеспособности корабля.

Проверка линии валов Гебена. Из судостроительных работ, необходимость которых не вытекала непосредственно

из последствий боевых столкновений, но которые по своему значению и особенностям выдавались среди ряда очередных небольших работ, надо особо отметить ремонт внешних гребных валов на *Гебена*. Длительные походы *Гебена* и отсутствие подходящего для него дока имели следствием образование слабины в дейдвудных подшипниках вследствие вибрации наружных гребных валов. Как и в предыдущем случае ремонта минных пробоин, приходилось осушать для проверки линии валов подводные части корабля. С применением кессонов здесь возникали трудности в том отношении, что приходилось пригонять кессон для достижения его водонепроницаемости точно к кормовым обводам и целому ряду выступающих предметов (например, кормовой торпедный аппарат, кронштейны валов и т. п.). Для подгонки кессонов приходилось прорезать в них в плоскости шпангоутов особые отверстия (кессон как бы сидел верхом на кронштейне), которые затем вновь заделывались водолазами при помощи особых щитов, что представляло громадные трудности.

Еще сложнее оказались работы на внутренних валах, начатые лишь летом 1917 г., в момент, когда недостаток материала достиг кульминационного пункта.

Первоначально предполагалось построить по одному большому кессону для обоих передних и обоих задних кронштейнов валов; однако, постройка кессона столь значительных размеров была невозможна вследствие отсутствия материала, а, кроме того, такой огромный кессон, хотя и имел преимущества симметрии, все же был бы крайне неудобен для укрепления. В результате построили по специальному кессону для каждого из четырех валов, что затянулось на 1½ года, но имело то преимущество, что корабль каждый раз только на несколько дней выходил из строя.

Новые кессоны в основном имели ту же форму, что и кессоны для заделки минных пробоин; однако, расстояние от диаметральной плоскости до обшивки в кормовой части было настолько незначительно, что для образования в кессоне достаточного отверстия для входа в помещения для работы приходилось делать их очень широкими: при одинаковой высоте в 10 м кессон для кормовой части корабля имел ширину в 7 м, а для средней части—лишь 3 м.

Кессоны строились на берегу; для них с большим трудом были собраны остатки судостроительного материала в арсенале и повсюду, где только было возможно. При постройке все внимание обращалось только на достижение прочности и водонепроницаемости; не приходилось гнущаться никакими заплатами, лишь бы достигалась основная

цель и экономилось время. Воздушные ящики, согласно опыту, полученному при постройке обоих первых кессонов, рассчитывались таким образом, чтобы при полном заполнении нижнего ящика водою кессон сохранял около 3 м остаточной пловучести и держался помощью верхнего воздушного ящика на плаву; в таком виде легче всего было устанавливать кессоны и подгонять их точно на назначенное место помощью подкильных концов. Для достижения водонепроницаемости пользовались подушками, изготовленными из ворсы, зашитой в парусину; этими подушками обшивались закраины кессонов; ввиду недостатка ворсы последнюю заменяли иногда стружками; в особо ответственных местах применялись также резина, швабры: небольшие отверстия забивались деревянными клиньями и опилками, которые из рук водолазов засасывались в малейшие отверстия кессонов.

Каждый раз шла жестокая борьба с проникавшей водой, которая все снова и снова грозила залить почти осушенное место работы. Но постепенно при участии корабельных помп и специальных насосов, установленных в самом кессоне, достигалось достаточное осушение последнего.

В сравнении с этими длительными судостроительными вспомогательными работами машиностроительные работы над валами и подшипниками, для которых делались все эти приготовления, занимали только короткое время. Требовалась большая спешность, принимая во внимание, что перерыв для выхода в операцию и связанное с ним временное снятие кессона явились бы огромной потерей времени. В связи с этим при напряжении всех вспомогательных сил команды *Гебена* и использовании сверхурочных часов работы и ночных смен достигались максимальные возможности.

Слабина в подшипниках, как это уже раньше было установлено водолазами, достигала 20 мм.

Конечно, в условиях ремонта валов с помощью кессонов вытягивание валов можно было производить лишь внутрь корабля; если добавить к этому, что смена деревянной набивки подшипников и обточка вала производились самыми примитивными средствами, то 6-дневный срок ремонта валов нужно считать рекордным по краткости. Результат работ оказался несколько не хуже, чем при ремонте в доке в условиях наличия всех возможных современных средств лучшей германской верфи.

Подводные лодки. Совсем особое место среди морских технических работ в Турции занимал ремонт подводных лодок.

При полной отрезанности от родины он представлял особенные трудности. Исключительно чувствительное и сложное устройство подводных лодок заставляет рассматривать эту работу тоже как техническое достижение, так как обычно она требует богатого ассортимента запасных частей.

При морском арсенале в Золотом Роге не имелось никаких запасов, которые могли бы быть использованы для ремонта подводных лодок. Большой удачей оказалось то, что все германские подводные лодки, несмотря на их ускоренную постройку, в целом и в отдельных частях были однотипны, так что имелаась возможность снимать со стоявших на отдыхе лодок части, а иногда целые электромоторы, перископы, цилиндры моторов и т. п. для назначенных к выходу в море подводных лодок и затем спокойно ремонтировать поврежденные части. Достаточно в качестве примера привести один случай: на подводных лодках был полностью израсходован запас патронных предохранителей для главной магистрали электропроводки к электромоторам; переоборудование главных распределительных досок под свинцовые предохранители являлось совершенно невозможным; тогда пришла мысль заново перемотать предохранители помощью плоской серебряной проволоки, которой пользовались вышивальщицы на базарах; с жалобами понесли турецкие женщины свои сокровища на алтарь отечества, и подводные лодки в несколько часов были приведены в готовность.

После открытия балканского пути прибыли крайне необходимые германские станки, которые поставили германский личный состав в независимое от турецкого оборудования положение. В общем почти всегда удавалось в течение разрешенного времени стоянки заканчивать ремонт подводных лодок, но некоторые случаи все же необходимо отметить особо.

1. Одна из подводных лодок пришла из Поли с якобы непригодным мотором. После нескольких часов хода мотор приходилось разбирать вследствие повреждения клапанов. Конструктивным усовершенствованием было достигнуто, что при следующей операции на Черном море мотор вовсе не потребовал ремонта, несмотря на то, что подводная лодка прошла 1 800 миль.

2. В ноябре 1915 г. в Дарданеллах в руки немцев попала французская подводная лодка *Тюркуаз*. Личный состав покинул лодку в панике, не открыв кингстонов; подводная лодка, сидевшая на грунте с торчащей из воды рубкой, не имела никаких повреждений, за исключением нескольких пробоев в рубке, находившихся над

водою. 400-тонная однокорпусная подводная лодка, построенная пионерами подводного кораблестроения, производила очень большое впечатление.

Было необходимо возможно скорее снять *Тюркуаз*, находившуюся в сфере действий английских самолетов и артиллерийского огня английского флота (по невидимой с кораблей цели). Лодка лежала на малой глубине; во внутренних помещениях ее горел электрический свет; основательно обобранная турецкими победителями, она находилась в совершенно исправном состоянии. Причиной посадки на грунт, очевидно, являлся выход из строя перископа из-за проникновения в него воды.

Снятие подводной лодки, казавшееся первоначально легким, представляло значительные затруднения вследствие запутанности и несистематичности внутреннего ее устройства. Так, клапаны затопления были расположены в среднем проходе лодки по всей ее длине; та же картина имела место и с клапанами продувания; они располагались в самых неожиданных закоулках лодки (один из них—в галюне, другой—за камбузом); штоки кингстонов и клапанов открывались вращением в иных случаях в правую сторону, в других—в левую, без всяких указаний на сторону вращения; то же самое относилось и к кранам, открытое положение которых в иных случаях характеризовалось продольным положением их рукоятки, в других—поперечным. В этом хаосе могла бы справиться лишь очень опытная команда. Все же через несколько часов удалось продуть цистерны подводной лодки, и она всплыла. Однако, попытки дать ход не увенчались успехом; вследствие проникновения воды в один из цилиндров мотора (через пробойны в газоотводе) погнулся шток поршня. Лодку пришлось вести на буксире до Константинополя, но в Золотой Рог она вошла самостоятельно.

Подводная лодка принесла большое разочарование. С точки зрения дизель-моторов, аккумуляторов и совершенно открытой электропроводки она являлась совершенно устаревшей и своим ограниченным районом действий уступала даже небольшим германским 180-тонным подводным лодкам. Оборудование аккумуляторной батареи было таково, что даже при нормальных условиях команда постоянно подвергалась смертельной опасности. Французский машинист в своем дневнике пишет: «С этой проклятой коробкой каждый день случаются поломки». О перестройке *Тюркуаз* в боеспособную подводную лодку не могло быть и речи, особенно при имевшихся средствах. Она сослужила хорошую службу для зарядки аккумуля-

ляторов других подводных лодок. После войны турки восстановили ее собственными силами, но в первый же поход она затонула со всем личным составом.

Подъем и спасание кораблей. В результате русских атак на угольные транспорты в Черном море, завершившихся гибелью многих из них, германское отделение верфей 4 раза выполняло крупные работы. Дважды благодаря его участию после заделки торпедных и минных повреждений транспорты, выбросившиеся на берег, были снова сняты и отбуксированы в Босфор. В двух других случаях после четырехнедельных напряженных работ выброшенные на берег пароходы были готовы к отбуксированию: но русские новыми торпедными попаданиями уничтожили их. То обстоятельство, что немногие имевшиеся пригодные водоотливные пароходы не допускались турецким командованием в опасную зону, очень затрудняло работу.

Из военных кораблей, получивших повреждения в Мраморном море и нуждавшихся в помощи спасательных партий, отметим минный крейсер *Пейк* и эскадренный миноносец *Самсун*. В обоих случаях для обеспечения возможности откачки приходилось предварительно заделывать пробитины площадью от 3 до 4 м². Более серьезной работой являлось спасение эскадренного миноносца *Ядигар* — одного из четырех эскадренных миноносцев типа «Шихау». Во время стоянки в бухте Стения в него попала бомба с неприятельского самолета, причем полученное им повреждение в наружной обшивке ниже ватерлинии повело к быстрому потоплению корабля. Эскадренный миноносец, имевший длину около 80 м, затонул в глубокой бухте Стения: форштевень находился на глубине 21 м, зарывшись на 5 м в глубокий ил, в то время как корма в соответствии с рельефом дна в этом месте находилась на глубине около 13 м. Протаскивание под корпусом даже самого тонкого стального троса ввиду погружения корабельного корпуса в ил в среднем на 4—5 м было совершенно невозможно. Подъем *Ядигара* был произведен следующим способом: для подъема был использован запасный понтон Галатского железного пловучего моста (построенного в Германии незадолго до мировой войны): понтон установили над погибшим эскадренным миноносцем, затопили его, скрепили с корпусом, а затем откачали из понтона воду помощью продувания сжатым воздухом. Наиболее трудным вопросом являлось скрепление корпуса эскадренного миноносца с понтоном. Для этой цели в верхнем ряду наружной обшивки корпус (толщина 7 мм) прорезали с каждого борта по 8 отверстий, соответ-

ствовавших 8 точкам понтона: в этих 8 местах понтона в свою очередь прорезали по 7 небольших отверстий и, пропустив через последние болты, прикрепили к понтону 16 планок, снабженных с противоположной стороны коушами большого диаметра: через коуши продержали стальные стропы (взятые с фуникулера Галата—Пера). Затем подвели понтон в погруженном состоянии, установили его точно над корпусом эскадренного миноносца и помощью стропов прикрепили к нему последний (палуба была к этому времени совершенно гладкой; все выступавшие предметы и надстройки были с нее сняты). Таким образом, понтон и корпус оказались скрепленными друг с другом в 16 местах. Далее, из понтона выкачали воду и ввели всю систему в погруженный пловучий док: здесь отдали все крепления, связывавшие корпус и понтон, и вывели последний из дока: после откачки воды из дока эскадренный миноносец появился на поверхности воды.

Евфратский речной отряд (гл. XXI). В начале февраля 1916 г. в Джераблус по Анатолийской ж. д. был отправлен первый эшелон судостроительных рабочих, снабженный небольшим ассортиментом необходимейших инструментов и механического оборудования и некоторым количеством материалов, с целью устройства небольшой мастерской для постройки простых мелкосидящих судов.

В Алеппо (100 км от Джераблуса), где находилось строительное отделение Анатолийской ж. д., запасы инструментов и снаряжения были пополнены. В Джераблусе маленький отряд нашел остатки железнодорожной мастерской, которая несколько лет тому назад закончила постройку большого железнодорожного моста через Евфрат.

Судоходство на Евфрате в течение многих тысячелетий производилось на так называемых «шартурах» — легких плоскодонных челнах около 7 м длиной и от 2 до 2,5 м шириной, с плоским дном, поднятым в носу и в корме. Эти примитивные суда грубо сколачивались из напиленных вручную досок, которым придавалась жесткость при помощи стволов тополя, а пазы конопатились тряпками: после этого весь шартур изнутри и снаружи заливался смолой. Шартуры даже при грузе, в 8—9 раз превышавшем их вес, были достаточно водонепроницаемы, конечно, если не встречались особо тяжелые условия, как-то: прикосновение ко дну или свежая погода.

Прежде всего нужно было создать несколько более крепкий тип судна, которому можно было бы доверить драгоценное военное имущество, не опасаясь, что незаменимый материал станет жертвой непо-

годы или опасностей русла реки. Было спроектировано судно длиною в 12 м, шириною в 4 м и грузоподъемностью 15—16 т, которое благодаря своей солидной конструкции могло противостоять опасности речного пути. Общепринятые здесь в качестве материала короткие доски не годились для этой цели. Когда запасы привозных досок в сирийских портовых городах оказались исчерпанными, пришлось добывать более длинный лес на Таврских горах и из района Тартуса, а позднее пришлось даже обзавестись своей командой дровосеков.

Работа евфратской верфи, персонал которой увеличился командированными с константинопольских верфей, вскоре дала некоторые результаты: спускалось ежедневно от одного до двух речных челнов. Здесь надо отметить одно туземное средство, которое в известной степени оказало содействие речному судостроению. Это было некое густое смолообразное вещество, обладавшее исключительной тягучестью и клейкостью и еще одним весьма благоприятным качеством — оно не меняло своих свойств ни при сильной жаре, ни при низкой температуре. Местное население на Нижнем Евфрате с помощью этой земляной смолы, которая добывается в различных местах реки, превращают грубо скрепленные из жил пальмовых листьев корзины в совершенно водонепроницаемые круглые суда, служащие в низовьях Евфрата для передвижения. Достигается это простой обмазкой. Об этих своеобразных судах на Евфрате сообщает еще Геродот.

В первые же недели существования евфратской верфи к построенным ею судам стали предъявляться большие требования в отношении вместимости и грузоподъемности. Между прочим, на таких судах перевозились: баварская 150-м гаубичная батарея с большим количеством боевых припасов, несколько военных самолетов, большой госпиталь с материалом и персоналом, радиостанция, походные кухни, грузовики и т. п. Речные суда отлично выполнили задачу, и потерь ценного груза ни разу не было.

Помимо транспортных судов вышеуказанного типа (в первое же лето их было построено около 130), на евфратской верфи строились различные канонерские лодки схожего, но, конечно, усовершенствованного типа, вооруженные 105-мм скорострельными орудиями и с успехом использованные в качестве плавучих батарей против англичан на Нижнем Евфрате.

Завершением работ на Евфрате явились моторные шартуры с кормовым гребным колесом. Этот вновь изобретенный тип речного корабля представлял собою несколько удлиненный грузовой шартур более солидной постройки и с несколько заостренными оконечностями.

Двигателем служили кормовые колеса, которые приводились в движение присланными из Германии нефтяными моторами в 60—80 л. с.; передачу служили цепи и зубчатые колеса. Три таких колесных шартура поддерживали в верховьях Евфрата судоходство, буксируя пустые шартуры обратно к исходному пункту, что считалось ранее невозможным. Присланные из Германии небольшие стальные моторные катера уступали деревянным моторным шартурам и в смысле буксирных качеств и в смысле вместимости, и надо сожалеть, что постройка последних не имела дальнейшего развития.

Евфратское отделение и евфратская верфь в Джераблусе впоследствии расширились благодаря установке там, а также в Биреджике крупных станков и машин с моторными двигателями для обработки дерева и металла. Таким образом, производительность значительно возросла. В Биреджике верфь изготовляла ежедневно до 20 небольших шартуров.

САНИТАРНАЯ СЛУЖБА СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ ДИВИЗИИ

Военная история балканских народов свидетельствует, что все войны, происходившие на Балканском полуострове, кончались рано, можно сказать, преждевременно, вследствие того, что сражающиеся истощались заразными болезнями. Так, и в последней Балканской войне в турецкой и в особенности в болгарской армиях в страшнейших формах свирепствовали тиф и холера, которые унесли бесчисленное количество жертв. Санитарных мер было недостаточно, чтобы остановить своевременно эпидемию или задушить ее в зародыше.

В начале мировой войны санитарные условия были неважные. Командующий флотом к-адм. Сушон понял с самого начала огромную опасность, грозившую с этой стороны. Как командующий Средиземноморской дивизией он тотчас же затребовал из Германии медицинский персонал, необходимый для проведения санитарных мер. Но для достижения цели было важно взять все санитарные нити в одни руки и руководить медицинской помощью из одного пункта. Приходилось бороться с явным и тайным сопротивлением и торможением. Турецкие солдаты часто не выполняли санитарных предписаний, как противоречивших религиозным требованиям, например бритье, борьба со вшами. Сушону приходилось время от времени обращаться к главе турецкого духовенства за помощью в проведении необходимых мер.

Деятельность санитарных врачей была тяжелой и ответственной. Отрезанные от европейской культуры, полагаясь только на себя и имея в качестве поддержки немногочисленный младший санитарный персонал, под тропическим солнцем на Тигре и Евфрате, среди ледяной зимней стужи в горах Кавказа, германские морские врачи несли тяжелую работу. Несмотря на 4 долгих и тяжелых года войны, удавалось предотвращать опустошительные эпидемии.

За время войны германские морские врачи, кроме военных кораблей (*Гебен*, *Бреслау*, *U-21*, флотилия подводных лодок, лазареты

на пароходах *Генерал* и *Корковадо* при перевозках войск по Черному морю в 1918 г., лазарет на пароходе *Ольга* в Стении), обслуживали следующие санитарные учреждения:

а) в Константинополе: германский морской госпиталь, лазарет, германскую бактериологическую лабораторию, аптеку при санитарном депо, морское санитарное управление, турецкий военный госпиталь в Горбие, турецкий военный госпиталь в Таш-Кишах, русскую больницу, поликлинику близ Стении, поликлинику в Чоккур-Бостане, гинекологические поликлинику и клинику, лазарет св. Иосифа;

б) во внутренних районах Турции: отделение санитарного управления в Дарданеллах в Босфоре, морской десантный отряд в Галлиполи, главный лагерь десантного отряда в Килия-Тепе, санитарно-гигиеническую экспедицию 4-й армии, санитарную экспертизу при 3-й армии, отделение при 5-й армии и военной миссии, хирургическую экспертизу при 6-й армии в Багдаде, Анатолийскую ж. д., морское санитарное отделение в Ираке, хирургическую экспертизу при 2-й армии, летучие чумные лаборатории для Анатолии, речные группы на Тигре, санитарную часть морских батарей и посты службы наблюдения и связи в Александретском заливе, бактериологическую лабораторию в Адане, иоаннитскую больницу в Бейруте.

ТАБЛИЦА ГЛАВНЕЙШИХ ЭЛЕМЕНТОВ КОРАБЛЕЙ РУССКОГО ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

(по официальным данным)

Класс и наименова- ние кораблей	Год спу- ска	Водо- изме- щение (<i>m</i>)	Ско- рость (узлы)	Даль- ность плава- ния (мили)	Артиллерия (мм)	Торпедное вооружение (мм)	Эки- паж (чел.)	Примечания
				полн.ход экон.ход				
Линейные корабли								
Императрица Мария	1913	25 000	21,5	$\frac{1\ 640}{2\ 960}$	12—305/52 20—130 4—75 4 пул.	4 подв. 455	1 220	Вступ. в строй в июле 1915 г.
Императрица Екате- рина II	1914	24 960	21,5	$\frac{1\ 680}{3\ 000}$	12—305/52 20—130 3—75 4 пул.	4 подв. 455		Вступ. в строй в нояб- ре 1915 г.
Император Александр III (Воля)	1914	22 600	21	—	12—305/52 20—130 8—75; 4—47 4 пул.	4 подв. 455		Вступ. в строй в июле 1917 г.
Евстафий	1906	13 840	16	$\frac{1\ 360}{2\ 000}$	} 4—305/52 4—203/50 12—152/45	} 2 подв. 455	880	—
Иоанн Златоуст	1906	13 715	17	$\frac{1\ 200}{2\ 000}$				
Пантелеймон	1900	12 580	17	$\frac{918}{3\ 000}$	4—305/52 14—152/45	—	740	—

Три Святителя	1893	13 350	15	$\frac{1\ 040}{2\ 250}$	4—305/52 14—152/45 2—57 2—37 3 пул.	—	745	—
Ростислав	1896	10 140	15	$\frac{1\ 170}{3\ 500}$	4—253/45 8—152/45 4—75 3 пул.	—	640	—
Синоп	1887	10 180	14	$\frac{1\ 434}{2\ 310}$	4—203/50 12—152/45 2—47 4 пул.	—	665	Оборудован в 1915 г. противоминными на- делками
Георгий Победоносец . .	1892	10 050	14	—	8—152/45 4—47	—	—	В резерве; брандвахта в Севастополе
Крейсеры								
Память Меркурия . . .	1904	7 070	21,4	$\frac{735}{2\ 100}$	$\left\{ \begin{array}{l} 16—152/45 \\ 2—75 \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ подв. } 380 \\ \\ \end{array} \right.$	570	—
Кагул	1902	7 040	22	$\frac{600}{1\ 920}$				
Алмаз	1903	3 285	18	—	7—120 2 пул.	—	395	В ранге посыльных кораблей. В 1916 г. оборудован для приема 4 гидросамолетов.
Прут	1903	4 090	17,9	—	10—130/55 4—пул.	—	—	Бывш. турецкий крей- сер <i>Меджидие</i> . Под- нят из воды и вступил в строй в январе 1916 г.
Эск. миноносцы								
Счастливый	1913	1 110	30	$\frac{450}{1\ 020}$	$\left\{ \begin{array}{l} 3—100/60 \\ 2—47 \text{ зен.} \\ 4 \text{ пул.} \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 5 \text{ двои.} \\ \text{надводн.} \\ 455 \end{array} \right.$	125	Вступил в строй 15 января
Держкий	1914	1 405	32	$\frac{500}{1\ 010}$				Вступил в строй 15 сентября
Гневный	1913	1 464	32	$\frac{500}{1\ 090}$				Вступил в строй 15 сентября

Класс и наименова- ние кораблей	Год спу- ска	Водо- изме- щение (т)	Ско- рость (узлы)	Даль- ность плава- ния (мили)	Артиллерия (мм)	Торпедное вооружение (мм)	Эки- паж (чел.)	Примечания
				полн.ход экон.ход				
Пронзительный	1914	1 320	30,2	500 1 165 450	3—100/60 2—47 зен. 4 пул.	5 двойн. надводн. 455	125	Вступил в строй 15 сентября
Беспокойный	1913	1 450	32,7	1 900 540				Вступил в строй 15 сентября
Быстрый	1914	1 460	31	1 600 540				Вступил в строй 15 января
Громкий	1913	1 460	31	1 600 540				Вступил в строй 15 января
Поспешный	1913	1 460	29,3	1 600 540				Вступил в строй 15 июля
Пылкий	1914	1 460	28,9	1 600 600				Вступил в строй 15 января
Капитан Сакен	1907	798	24,8	1 800	2—120 1—47	3 над- водн. 455	85	—
Капитан Баранов		802	24,4	540 1 530	2—120 2—47 3 пул.			—
Лейтенант Шестаков		780	24,5	310 1 700	2—120 2—47 3 пул.			—
Лейтенант Зацаренный		782	24,6	575 1 810	2—120 1—47 3 пул.			Погиб на mine в июле 1917 г.

Живой	1903	420	27	325	}	2—75 2—3 пул.	}	2 над- водн. 455	67	Погиб на mine в апре- ле 1916 г.
				940						
Живучий	1904	430	25	360						
				1 000						
Жуткий	1904	445	24,5	360						
				900						
Жаркий	1903	450	25	360						
				900						
Завидный	1903	450	25	360						
				1 080						
				290	}	2—75 2—3 пул.	}	2 над- водн. 455	67	Погиб на mine в марте 1916 г.
Заветный	1903	450	26	980						
				325						
Зоркий	1904	435	25,5	900						
				310						
Звонкий	1904	450	25,7	920						
				320						
Лейтенант Пуцин . .	1905	450	26	900						
				900						
Миноносцы										
Строгий	} 1901	} 376	21,5	} 300	}	2—75 2 пул.	}	2 над- водн. 380	} 56	} Тип Сокол
Свирепый			22							
Сметливый			24							
Стремительный			22							
Подводные лодки										
Нерпа	1914	645	10	2 880	}	1—57 1—47 1 пул.	}	8 Дне- вецкого		—
		790	11,7	200						
		630	10,8	2 750						
Морж	1915	790	12	120	}	1—76 1—57 1 пул.	}	4 труб- чатых		
		630	10	2 500						
		790	8	100						
Тюлень	1915	669	9,6	4 200	}	1—76 1—57 1 пул.	}	4 труб- чатых		
		912	9,8	130						
		669	8,5	3 000						
Кашалот	1916	912	9,8	130	}	1—76 1—57 1 пул.	}	4 труб- чатых		
		669	8,5	3 000						
		912	8,5	110						
Кит	1915	673	12,5	4 000	}	1—76 1—57 1 пул.	}	4 труб- чатых		
		673	12,5	4 000						
		1 045	10	120						
Нарвал	1915									

Класс и наименование кораблей	Год спу- ска	Водо- изме- ще- ние <i>m</i>	Ско- рость (узлы)	Дальность плавания полн. ход экон. ход (мили)	Артиллерия мм	Торпедное вооружение мм	Эки- паж	Примечания
<i>Краб</i>	1915	560	12	1 900	1—76	2 трубчатых	•	Подводн. заградитель, 30 мин.
		740	7	82	2 пул.			
<i>Карп</i>	1907	207	10,6	1 250	—	2 Дне- вецкого	•	—
		235	8,6	56		1 труб- чатый		
<i>Карась</i>	1907	207	10,8	1 250	—			
		235	8	60				
<i>Налим</i>	1904	153	10	600	1—47	4 Дне- вецкого	•	—
		186	6	50				
<i>Скат</i>	1904	153	10	600				
		186	6	50				
<i>Лосось</i>	1905	110	8	360	—	1 труб- чатый	•	—
		125	6	45				
<i>Судак</i>	1907	110	8	360	—			
		125	6	45				
Канонерские лодки								
<i>Донец</i>	1889	1 300	12	1 200	2—152 1—120 2—75	—	135	—
				1 700		—		
<i>Терек</i>	1888	1 225	13,7	1 000		—		
				1 250		—		
<i>Кубанец</i>	1888	1 280	11	1 400		—		
				2 000				
Минные заградители						Число мин:		
<i>Прут</i>	—	5 450	11	680	2—57	750	•	Погиб 29 октября 1914 г.
<i>Дунай</i>	1890	1 620	12,9	2 150	4—47 4 пул.	350	230	—

Константин	1891	2 500	13	1 390 1 940	1—152 гауб. 3—75 2—37 1 пул.	200	.	} Переделаны в 1914 г. из пароходов	
Алексей	1890	2 400	14	1 100 2 200	3—75 2—37 2 пул.	200	.		
Ксения	1895	2 700	14,4	1 800 2 125	1—152 гауб. 3—75 2—37	160	.		
Георгий	1896	1 130	14	1 500 2 100	1 пул. 1—152 гауб. 3—75	280	.		
Николай	1893	2 780	13,6	670	1 пул. 1—152 гауб. 3—75	200	.		
Мина	1913	180	10	.		80	.		
Дых-тау	1907	1 110	7,5	1 650	2—37	120	.		
Беш-тау	1907	1 120	10	1 290 2 020	4—47	300	.		
Сетевые заградители									
Ген. Рузский	1916	400 р. т.	11	450	—	—	.		} Переделаны во вре- мя войны из паро- ходов
Титания	1879	528	9	—	—	—	.		
Аю-Даг	1898	1 765	9	1 600	2—75	—	.		
Эльборус	1888	1 050	9	1 900	2—75	—	.		
Гидра	1888	300	9	810	—	—	.		
Авиатранспорты						Число самол.			
Николай I	1912	9 230	13,5	3 800 5 800	6—120 2—57 4 пул.	7 гидросамол.	.	} Переделаны из пас- сажирск. пароходов	
Александр I	1913	9 240	15	4 390 4 945	6—120 2—75 2 пул.	8 гидросамол.	.		
Сторожевые катера									
18 катеров	1915— 1916	14	24	500	1—47 1 пул.	—	.	Вступили в строй вес- ной 1916 г.	
Тральщики									
64 тральщика	Разных типов из морских и каботажных судов Черного и Азовского морей.								

АЛФАВИТНО-ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ¹

СОКРАЩЕНИЯ

а.-в.	— австро-венгерский	кр.	— крейсер
бр.	— британский	л. кр.	— линейный крейсер
г.	— германский	л. кр.	— легкий крейсер
исп.	— испанский	л. к.	— линейный корабль
р.	— русский	м.	— миноносец
т.	— турецкий	эс. м.	— эскадренный миноносец
фр.	— французский	м. зг.	— минный заградитель
автр.	— авиатранспорт	п. л.	— подводная лодка
брон. кр.	— броненосный крейсер	пх.	— пароход
г. с.	— госпитальное судно	тр.	— транспорт
дир.	— дирижабль	тц.	— тральщик
к. л.	— канонерская лодка	Ч. ф.	— Черноморский флот

А. ГЛАВНЕЙШИЕ БОЕВЫЕ СТОЛКНОВЕНИЯ

1. Между соединениями кораблей

- Балаклава, бой у (или у мыса Сарыч, между главными силами Ч. ф. и кр. *Гебен* и *Бреслау*, 18. 11. 1914)—94—96.
 Босфор, бой у (между главными силами Ч. ф. и кр. *Гебен*, 10. 5. 1915)—174—176.
 Имброс, бой у о. (между кр. *Гебен* и *Бреслау* и британскими мониторами, 20. 1. 1918)—412—415.
 Оценка артиллерийской стрельбы русского флота—87, 291, 329—332, 271—272, 385—386.

2. Между отдельными караблями

- Бреслау*, г. л. кр., бой с бр. кр. *Глостер* (7. 8. 1914)—35—36.
Бреслау, г. л. кр., обстрел р. Тем у берегов Крыма (7. 12. 1914)—99.
Бреслау, г. л. кр., обстрел р. тр. и встреча с главными силами Ч. ф. (23—24. 12. 1914)—102—104.
Бреслау, г. л. кр., бой с 4 р. эс. м. (6. 2. 1915)—116.
Бреслау, г. л. кр., бой с 3 р. эс. м. (3. 4. 1915) и повреждение эс. м. *Пронзительный*—138.
Бреслау, г. л. кр., бой с р. эс. м. *Дерзкий* и *Гневный* (11. 6. 1915)—214—216.
Бреслау, г. л. кр., бой с р. л. к. *Имп. Мария* и эс. м. (4. 4. 1916)—290—291.

¹ Цифры показывают страницы.

- Бреслау*, г. л. кр., бой с р. л. к. *Имп. Мария* и эс. м. (21. 7. 1916)—329—333.
- Бреслау*, г. л. кр., бой с р. л. к. *Екатерина II* и эс. м. (25. 6. 1917)—385—386.
- Гамидие, т. кр. л., бой с р. кр. *Кагул* и эс. м. (4. 1. 1915)—108—109.
- Гамидие, т. кр. л., бой с р. эс. м. *Пронзительный* и *Быстрый* (5. 9. 1915)—227.
- Гебен*, г. л. кр., потопление р. тр. *Прут* (29. 10. 1914)—75—76.
- Гебен*, г. л. кр., бой с р. эс. м. *Дерзкий*, *Гневный*, *Счастливый* (21. 8. 1915)—249.
- Гебен*, г. л. кр., бой у о. Кирпен с р. л. к. *Имп. Мария* (фактически с л. к. *Екатерина II*, 8. 1. 1916)—270—272.
- Исгар*, т. к. л., уничтожение артогнем (31. 12. 1915)—264.
- Кейпрю*, т. к. л., уничтожение артогнем (31. 12. 1915)—264.
- Родосто*, т. тр., бой с р. к. л. *Тюлень* (12. 10. 1916)—355—356.

3. Действия подводных лодок

а. Атаки по боевым кораблям

- Бр. п. л., атака и потопление т. л. к. *Мессудие* (13. 12. 1914)—100.
- Бр. п. л., атака и потопление т. л. к. *Хайреддин-Барбаросса* (7. 8. 1915)—238.
- Бр. п. л., атака и потопление т. минного кр. *Пейк* (5. 8. 1915)—234—235.
- Морюс*, р. п. л., атака (безуспешная) г. л. кр. *Гебен* (14. 11. 1915)—259; (11. 8. 1915)—225—226.
- Нерпа*, р. п. л., атака (безуспешная) т. кр. л. *Гамидие* и г. л. кр. *Гебен* (6. 9. 1915)—227—228.
- U-21*, г. п. л., атака и потопление бр. л. к. *Маджестик* (26. 5. 1915)—198—202.
- UB-7*, г. п. л., атака (безуспешная) по р. л. к. у Варны (27. 8. 1915)—252—253.
- UB-8*, г. п. л., атака (безуспешная) по р. л. к. у Варны (27. 8. 1915)—252—253.

б. Гибель п. л.

- AE-2*, бр. п. л. (30. 4. 1915)—162—164.
- E-7*, бр. п. л. (7. 8. 1915)—142.
- E-15*, бр. п. л. (17. 4. 1915)—153.
- E-20*, бр. п. л. (5. 11. 1915)—255—257.
- UB-7*, г. п. л. (октябрь 1916)—359.
- UB-45*, г. п. л. (6. 11. 1916)—363.
- UB-46*, г. п. л. (7. 12. 1916)—364—365.
- UC-13*, г. п. л. (29. 11. 1915)—262—263.
- UC-15*, г. п. л. (ноябрь 1916)—363—364.
- Тюркуаз*, фр. п. л. (30. 10. 1915)—254.

в. Десанты диверсионные с п. л.

- С *U-38*, у Анакрии (3. 6. 1916)—301.
- С *U-38*, у Анакрии (29. 6. 1916)—304.
- С *UB-14*, у Анакрии (30. 5. 1917)—382.

С *UB-42*, у р. Чурия (8. 10. 1917)—394—395.

С *UB-42*, у Анакрии (13. 11. 1917)—402.

г. Заградительные операции й. л.

Крб. р. п. л., у Босфора (14. 7. 1915)—223.

UC-15, г. п. л., у Севастополя (24. 3. 1916)—284.

UC-15, г. п. л., у Севастополя (31. 3. 1916)—284.

UC-15, г. п. л., у Севастополя (25. 4. 1916)—293.

UC-15, у Сулимского гирла (ноябрь 1916)—363.

UC-23, г. п. л. в Эгейском море (февраль—апрель 1917)—371—372.

UC-23, г. п. л. в Эгейском море (сентябрь 1917)—375, 393—394.

UC-23, г. п. л. в Эгейском море (сентябрь 1918)—452.

д. Операции г. п. л. на коммуникациях

Зап. часть Ч. м.—*UB-7* (июль 1915)—219.

Зап. часть Ч. м.—*UB-7* и *UB-8* (сентябрь 1915)—244—246.

Зап. часть Ч. м.—*UB-14* (октябрь 1915)—252.

Сев.-вост. часть Ч. м.—*UC-13* (12—29. 11. 1915)—260—263.

Зап. часть Ч. м. *UB-7* и *UB-14* (январь 1916)—274—275.

Зап. и вост. части Ч. м.—*U-33*, *UB-7*, *UB-14*, *UB-15* (Март—июль 1916)—285—306.

Зап. и вост. части Ч. м.—*U-33*, *UB-7*, *UB-14*, *UB-45* (август 1916)—335—340.

Румынское побережье—*UB-43*, *U-33* (август—сентябрь 1916)—345—347.

Румынское побережье—*U-33*, *UB-14*, *UB-42*, *UB-46* (сентябрь—ноябрь 1916)—358—364.

Кавказское побережье—*UB-42* (октябрь—ноябрь 1917)—394—400.

Мраморное море—бр. п. л. *E-7*, *E-11* и др. (май 1915)—206—209.

Мраморное море—г. п. л. *UB-14* (4—15. 11. 1915)—255—257.

Эгейское и Средиземное моря—г. п. л. *UB-42* и *UC-23* (февраль—апрель 1917)—369—378.

Эгейское и Средиземное моря—г. п. л. *UB-42* и *UC-23* (февраль—апрель 1917 г.)—369—378 (сентябрь—октябрь 1918)—450—452.

4. Действия военно-воздушных сил

а. Атаки и бомбометание

Бр. самолеты—по С. Стефано и порохов. заводу (14. 4. 1916)—295.

Бр. самолеты по Константинополю и флоту (9. 10. 7. 1917)—386—387.

Бр. самолеты по г. л. кр. Гебен (20—25. 10. 1918)—424—427.

Г. гидросамолеты по р. эс. миноносцам у Варны (9. 3. 1916)—282.

Г. самолеты по русским силам у Варны, попадание в р. эс. м. *По-спешный* (25. 8. 1916)—340.

Г. самолеты по русским силам у Босфора (26. 5. 1917)—382.

Г. самолеты по р. п. л. у Босфора (4. 4. 1917)—380.

Р. самолет по г. к. р. л. *Бреслау* (7. 12. 1914)—99.

Р. гидросамолеты по Варне (27. 10. 1915)—253.

Р. гидросамолеты по Варне (25. 8. 1916)—340.

Р. гидросамолеты по Босфору (26. 3. 1917)—379.

Р. гидросамолеты по Зунгулдаку (6. 2. 1916)—276.

б. Разведка и корректировка

- Т. самолеты обнаруживают мины и сеть у Дарданелл (8. 6. 1916)—302—303.
Т. самолеты обнаруживают мины у Босфора—348.
Р. гидросамолеты корректируют стрельбу по Зунгулдаку (6. 2. 1916)—276.

в. Использование дирижаблей

- Полеты и гибель дирижабля *SL-10* (18. 7. 1916)—334.

5. Постановка мин

- Бреслау*, г. к. р. л. у Дуная (4—5. 5. 1916)—296—298.
Бреслау, г. к. р. л. у Евпатории (7. 5. 1916)—296—298.
Бреслау, г. к. р. л. у Тарханкута (6. 5. 1916)—296.
Бреслау, г. к. р. л. у о. Фидониси (24—25. 6. 1917)—383—384.
Константин, р. зг., у Анатолийского побережья (18. 11. 1914)—96—97.
Ксения, р. зг., у Анатолийского побережья (18. 11. 1914)—96—97.
Нилуфер, т. зг., у Севастополя (29. 10. 1914).
Подлодки—см. отдел 3 «Действия п. л.».
Русская заградительная деятельность у Босфора (25. 12. 1914)—104—105 (август—сентябрь 1916)—346—354 (май 1917)—381—382.
Русские заграждения у Варны (сентябрь 1916)—346.
Русские заграждения у Зунгулдака (начало 1917)—380.
Самсун, т. буксир на линии Севастополь—Одесса (29. 10. 1914).
Суэцкий канал, постановка мин (апрель 1915)—310.

Гибель на минах и минные пробоины

- Берег*, т. минный крейсер, минные пробоины у Босфора (2. 1. 1915)—108.
Болгарский миноносец, гибель у Варны (сентябрь 1916)—346.
Болгарский миноносец, повреждение на mine (октябрь 1916)—346.
Бреслау, г. кр. л., подорван на mine у Босфора (18. 7. 1915)—222.
Бреслау, г. кр. л., гибель на минах у Дарданелл (20. 1. 1918)—415.
Гебен, г. л. кр., подорван на двух минах у Босфора (26. 12. 1914)—104.
Гебен, г. л. кр., минные пробоины у Дарданелл (20. 1. 1918)—415.
Меджидие, т. кр. л., минные пробоины у Одессы (3. 4. 1915)—135.
Живучий, р. эс. м., гибель на mine у Севастополя (апрель 1916)—293—294.
Лейт. Пуцин, р. эс. м., гибель на mine у Варны (10. 3. 1916)—282.

6. Траление

- Тральные работы германо-турецких сил у Босфора—346—354, 381—382.
Тральные работы германо-турецких сил у Варны—346.
Трал для буксировки одним пароходом—379—380.

7. Использование торпедного оружия

- Атаки г. л. кр. *Гебена* р. эс. м. (без выпуска торпед, 29. 10. 1914)—76.
 Атаки г. л. кр. *Бреслау* 3 р. эс. м. (с выпуском 3 торпед, безрезультатно, 3. 4. 1915)—138.
 Атаки и потопление бр. л. к. *Голиаф* т. эс. м. *Муавенет* (13. 5. 1915)—181—187.
 Атаки и потопление р. к. л. *Донец* т. эс. м. *Гайрет* (29. 10. 1914)—78.

8. Противолодочная оборона (ПЛО)

- Глубинные (противолодочные) бомбы по *U-33* (27. 3. 1916)—286.
 Глубинные (противолодочные) бомбы по *U-33* (4. 4. 1916)—291—292.
 Глубинные (противолодочные) бомбы по *U-38* (28. 6. 1916)—304—305.
 Глубинные (противолодочные) бомбы по *UB-45* (29. 9. 1916)—339—340.
 Мины, подрыв *U-21* (6. 7. 1915)—230.
 Организация ПЛО в Мраморном море—154, 155, 162—164, 233—234, 254—257.
 Подлодка, потопление бр. п. л. *E-20* г. подлодкой *UB-14* (5. 11. 1915)—255—257.
 Сети, сетевые заграждения в Босфоре и Дарданеллах—212, 455—461.
 Сети, попадание в сети бр. п. л. *E-7* (4. 8. 1915)—242.
 Сети, попадание в сети г. п. л. *UB-14* (18. 8. 1915)—241—242.
Таран, р. эс. м. *Строгий* таранил *U-33* (4. 4. 1916)—291—292.
 Суда-ловушки, русские (1916)—293.

9. Действия против берега, приморских укрепленных пунктов и морских позиций

- Батум, обстрел г. л. кр. *Гебеном* и т. минным кр. *Пейк* (10. 12. 1914)—100.
 Батум, обстрел т. кр. л. *Гамидие* (24. 12. 1914)—102.
 Бона, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (4. 8. 1914)—20—21.
 Босфор, обстрел укреплений р. флотом (28. 3. 1915)—130—131, (25. 4. 1915)—140.
 Дарданеллы, обстрел флотом союзников (18. 3. 1915)—120—125.
 Дунай, обстрел кордона т. эс. м. (28. 1. 1915)—115—116.
 Евнатория, обстрел порта г. кр. л. *Бреслау* (6. 5. 1916)—296—297.
 Зунгулдак, обстрел р. л. к. *Ростислав* и р. кр. л. *Кагул* (6. 11. 1914)—89—90.
 Зунгулдак, русская попытка заграждения потоплением парохода (24. 12. 1914)—102—103.
 Зунгулдак, обстрел р. флотом (30. 3. 1915)—132.
 Зунгулдак, обстрел р. флотом (15. 4. 1915)—139.
 Зунгулдак, обстрел 2 р. эс. м. (15. 7. 1915)—220.
 Зунгулдак, обстрел 2 р. кр. л. и 5 эс. м. (10. 8. 1915)—225.
 Зунгулдак, обстрел р. флотом (1. 10. 1915)—251—252.
 Зунгулдак, обстрел 2 р. эс. м. (5—6. 2. 1916)—274.

- Козлу, обстрел р. флотом (6. 11. 1914)—89.
Констанца, обстрел р. кр. л. *Память Меркурия* и 3 эс. м. (4. 11. 1916)—365.
Констанца, обстрел 2 р. эс. м. (21. 11. 1916)—365.
Новороссийск, обстрел т. минным кр. *Берк* (29. 10. 1914)—80—81.
Новороссийск, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (29. 10. 1914)—81—82.
Одесса, обстрел т. эс. м. (29. 10. 1914)—77—79.
Одесса, неудавшаяся операция г.-т. сил (1—3. 4. 1915)—132—137.
Орту, обстрел р. эс. м. (23. 8. 1917)—391.
Поти, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (7. 11. 1914)—91.
Самсун, обстрел р. силами (май 1917)—382.
Севастополь, обстрел г. л. кр. *Гебен* (29. 10. 1914)—74—76.
Синоп, обстрел р. силами (май 1917)—382.
Сочи, обстрел г. кр. *Бреслау* (4. 7. 1916)—327.
Сочи, уничтожение парусных судов г. п. л. *UC-13* (23. 11. 1915)—262.
Стрельба по невидимой с корабля цели в Дарданеллах (апрель 1915)—158—174.
Трапезонд, обстрел р. флотом (17. 11. 1914)—94.
Туапсе, обстрел т. кр. л. *Гамидие* (20. 11. 1914)—96.
Туапсе, обстрел г. л. кр. *Гебен* (4. 7. 1916)—327.
Туапсе, обстрел г. п. л. *UB-42* (12. 10. 1917)—396.
Феодосия, обстрел т. кр. л. *Гамидие* (29. 10. 1914)—82—83.
Феодосия, обстрел пристрелочной станции г. кр. л. *Бреслау* (18. 3. 1915)—129.
Феодосия, обстрел пристрелочной станции и г. п. л. *UB-8*—246.
Филиппвиль, обстрел г. л. кр. *Гебен* (4. 8. 1914)—20.
Фланг р. армии, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (3. 4. 1916)—289.
Фланг т. армии, обстрел р. силами (февраль—март 1916)—281.
Эрегли, обстрел р. силами (7. 3. 1915)—127.
Эрегли, обстрел р. силами (30. 3. 1915)—132.
Эрегли, обстрел р. силами (15. 4. 1915)—139.
Эрегли, обстрел р. силами и высадка десанта (8. 5. 1915)—173.
Ялта, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (7. 2. 1915)—117.

10. Десантные операции и перевозки войск и боезапаса

- Аккерман, высадка т. кавалеристов с г. кр. л. *Бреслау* (7. 12. 1914)—98—99.
Галлиполи, бр. и фр. десанты (апрель 1915)—154—155.
Галлиполи, десант с кр. *Гебен* и *Бреслау* на сухопутном фронте (май—июль 1915)—164—169.
Перевозка радиостанций на г. кр. л. *Бреслау*—126.
Перевозка т. войск на Анатолийское побережье и конвоирование г. кр. *Гебен* и *Бреслау* (5. 11. 1914)—88—89.
Перевозка войск в Трапезонд и конвоирование г. кр. *Бреслау* и *Гамидие* (21. 12. 1914)—101—102.
Перевозка т. войск и снабжения на г. л. кр. *Гебен* и на г. л. кр. *Бреслау*—275—276, 277—279, 283—284, 289, 295, 308.
Фидониси, о., высадка десанта с г. кр. л. *Бреслау* (25. 6. 1917)—384—385.

11. Операция по перерезанию телеграфного кабеля

- Гебен*, г. л. кр., успешно перерезан кабель Севастополь—Варна (10. 11. 1914)—93.
Нилуфер, т. зг., неудачные попытки перерезать кабель Севастополь—Варна (6. 11. 1914)—89.
Пейк, т. минный кр. (1. 11. 1914)—82.

12. Маскировка

- Дымзавесы, с. г. кр. л. *Бреслау* в бою с р. л. к. *Имп. Мария* (21. 7. 1916)—330—332.
 Дымзавесы, с. г. кр. л. *Бреслау* в бою с р. л. к. *Екатерина II* (25. 6. 1917)—386.
 Маскирующая окраска, г. кр. л. *Бреслау* (1916)—280.

13. Действия речных сил

- Речная флотилия на р. Ефрате—428—437.
 Речная флотилия на р. Тигре—312—325.

В. СЛУЖБА ТЫЛА, ВОПРОСЫ СНАБЖЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА

- Боезапас, снабжение—216.
 Перевозки, организация, в Мраморном море (1915)—154—157.
 Перевозки, организация, в Черном море—117—119.
 Перевооружение г. кр. л. *Бреслау* 150-мм орудиями—277—278.
 Подлодки, перевозка г. п. л. *UB-7* и *UB-8* по железной дороге из Германии в Полу (1915)—191, 203.
 Подлодки, снабжение прорывающихся в Ч. м. (1915)—189—191.
 Ремонт валов г. кр. л. *Бреслау*—382.
 Ремонт валов г. л. кр. *Гебен* с помощью кессонов—295, 328, 329, 467—469.
 Ремонт г. подлодок—469—470.
 Ремонт минных пробоин, г. л. кр. *Гебен*—131, 139, 465—467.
 Судоподъем, т. минного кр. *Пейк*—472.
 Судоподъем, т. эс. м. *Самсун*—472.
 Судостроение, речное на Евфрате—473—475.
 Судостроительные и судоремонтные заводы в Турции—463—464.
 Санитарная служба—476—477.
 Уголь, организация снабжения т. флота в 1914—1915—177—188.
 Уголь, помехи снабжению со стороны р. сил и обеспечение перевозок—213—268, 269—272, 292, 337, 356, 383.
 Уголь, снабжение из Германии по жел. дор.—276—277.

В. ОРГАНИЗАЦИЯ И СЛУЖБА ШТАБА

- Оперативный приказ на обстрел алжирских портов (3. 8. 1914)—19.
 Оперативный приказ на прорыв в Дарданеллы (6. 8. 1914)—31.
 Оперативный приказ на начало военных действий против России (27. 10. 1914)—72—74.

- Оперативный приказ на крейсерскую операцию в Ч. м. (5. 5. 1915)—171.
Оперативный приказ на ПЛО в Мраморное море (4. 11. 1915)—254—255.
Оперативный приказ г. п. л. *U-33* на операции в Ч. м. (25. 3. 1916)—285—286.
Оперативный приказ на поход в Мраморное море (19. 1. 1918)—411—412.
Организация внутренней службы на т. кораблях—53—54.
Организация и состав германо-турецких сил—69—70.
Организация и состав русских сил—85—87.

Г. ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОБЗОРЫ

- Обзоры, краткий морского театра (Эгейское море—Дарданеллы—Мраморное море—Босфор—Черное море)—58—61, 87.
Оценка западного побережья Ч. м. с точки зрения операций п. л.—344, 357.
Оценка проливов Босфора и Дарданелл с точки зрения прорыва п. л.—194, 211—212.

Д. АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ НАЗВАНИЙ КОРАБЛЕЙ

- Агамемнон* (Agamemnon), бр. л. к.—197, 239.
Аидин-Рейс, т. кл.—233.
Александр I, р. автр.—275.
Алмаз, р. кр.—105.
Аскольд, р. кр. л.—183, 197, 201.
Атос, г. пх.—102.
АЕ-2, бр. (австралийская) пл.—151, 163.
Барбаросса—см. *Хайреддин-Барбаросса*.
Басра, т. эс. м.—70, 71, 233, 272, 385, 410, 417.
Берк, т. минный кр.—11, 70, 72—73, 80—81, 89—90, 99—100, 107—108, 237.
Беспокойный, р. эс. м.—451.
Блэк Принс (Black Prince), фр. брон. кр.—34.
Богадир (Bogadir), г. пх.—36.
Бреннкус (Brennus), фр. л. к.—375.
Бреслау (Breslau), г. кр. л.—5, 9—13, 17, 18—24—46, 51, 56, 70, 72, 74, 81—82, 88—99, 102—110, 113—115, 117, 126—132, 136—139, 164, 171—177, 190, 213—216, 221—223, 257, 270, 277—284, 288—291, 295—298, 308—309, 327—333, 343, 355, 356, 370, 379, 382—386, 391, 392, 398—402, 404, 407—420, 463—464.
Буве (Bouvet), фр. л. к.—124.
Бурак, т. кл.—72.
Быстрый, р. эс. м.—228, 330.
Великий князь Александр, р. пх.—77.
Воля (бывш. *Александр III*), р. л. к.—389, 440, 445, 450.

- Гайрет*, т. эс. м.—70, 71, 78—79, 131, 154—156, 220, 223, 233, 258—259, 333, 355, 361—362.
- Гамидие*, т. кр. л.—11, 69—73, 82—83, 87—97, 99—102, 105—110, 112—113, 127—133, 135—137, 171—223, 227—228, 247, 249, 370, 438, 443.
- Гебен* (Goeben), г. л. кр.—5, 10—15, 16—24, 26—47, 51, 56, 69—77, 85, 87—105, 110—117, 121, 131—132, 136—139, 162—164, 170—177, 180, 209, 213, 217—218, 223—228, 247—251, 259—260, 267, 269—271, 276, 281—283, 295—296, 307—308, 312, 367—370, 382—383, 387—388, 391, 398, 405, 407—427, 438, 441—448, 452—454, 458, 462—469.
- Генерал* (General), г. пх.—24, 31, 37—39, 41, 65.
- Глостер* (Gloucester), бр. кр. л.—33—36, 42—43, 46—47.
- Гневный*, р. эс. м.—214—216, 249.
- Голиаф* (Goliath), бр. л. к.—181, 186, 202.
-
- Дерэкий*, р. эс. м.—109, 214—216, 249.
- Дефенс* (Defence), бр. брон. кр.—34.
- Доган*, т. речная кл.—312—314.
- Донец*, р. к. л.—78.
- Дублин* (Dublin), бр. брон. кр.—22—23, 28, 34—35, 42—44.
- Дьюк-оф-Эдинбро* (Duke of Edinburgh), бр. брон. кр.—34.
-
- Евстафий*, р. л. к.—86, 95, 175.
- E-7*, бр. п. л.—229, 242.
- E-11*, бр. п. л.—207.
- E-12*, бр. п. л.—255.
- E-14*, бр. п. л.—207.
- E-15*, бр. п. л.—151—153.
- E-17*, бр. п. л.—459.
- E-20*, бр. п. л.—250, 255—256.
-
- Жаркий*, р. эс. м.—76.
- Живой*, р. эс. м.—282.
- Живучий*, р. эс. м.—76, 293, 294.
-
- Иесгар*, т. к. л.—264.
- Императрица Екатерина II*, р. л. к.—179, 270—272, 282, 290—292, 328, 379, 386—387.
- Императрица Мария*, р. л. к.—223, 254, 270—272, 280, 286, 290—294, 302—304, 326—328, 330, 331, 335, 340, 363, 443.
- Индефатигэбл* (Indefatigable), бр. л. кр.—22.
- Индомитэбл* (Indomitable), бр. л. кр.—22.
- Иоанн Златоуст*, р. л. к.—86, 173.
- Ирмингард*, г. пх.—74, 77, 276, 354—356.
- Иррезистибль* (Irresistible), бр. л. к.—124.
-
- Кагул*, р. кр. л.—86, 89, 108—109, 137—138, 173—174, 221, 280, 290, 294, 331, 367.

Казак, р. пх.—441.

Капитан Сакен, р. эс. м.—448, 451.

Картаго, ф. пх.—230.

Краб, р. п. л.—230, 223.

Кубанец, р. к. л.—75, 78.

Куин Элизабет, бр. л. к.—123, 160, 198, 204.

Кутахия, т. м.—350—352.

Лейтенант Зацаренный, р. эс. м.—386.

Лейтенант Пуцин, р. эс. м.—76.

Лизард (Lizard), бр. эс. м.—414, 416.

Лорелей (Loreley), г. яхта, стационер в Константинополе—16, 31, 38, 264.

LZ-101, г. военный дирижабль—326—335.

Маджестик (Majestic), бр. л. к.—188, 197, 200—202.

Малатия, т. к. л.—225, 352.

Маниту (Manitou), бр. тр. для перевозки войск—126, 142, 148.

Мармарис, т. речная к. л.—312.

Марсала (Marzala), исп. пх.—194—196.

Меджидие, т. кр. л.—96—100, 126, 132—135, 443, 465.

Мессудие, т. л. к.—54, 58, 70, 100—101.

Мидилли—см. Бреслау.

Минерва (Minerva), бр. кр.—309.

Миноносец, бр. м.—338.

Морис, р. пл.—225, 259, 293.

Моссул, т. м.—235.

Муавенет, т. эс. м.—70, 71, 78—79, 128, 132, 134, 140, 157, 162.

181, 185—186, 221, 224—227, 259—260, 272, 333, 362, 411, 417.

Мюстедшиб-Онбаши (бывш. фр. *Тюркуаз*), т. п. л.—259.

М-28, бр. монитор—414.

Нерна, р. п. л.—228, 385—386.

Нилуфер, т. мзг.—70, 72—73, 77, 85, 89, 94.

Новара (Novara), а.-в. кр. л.—191.

Нумуис, т. эс. м.—70, 71, 115, 174—176, 181, 221—227, 272, 362, 411, 417.

Нусрад, т. буксир—258.

Олег, р. т. р.—103.

Ольга—р. пх.—441.

Очаков, р. кр. (бывш. Кагул)—443.

Ошен (Osean), бр. л. к.—124.

Память Меркурия, р. кр. л.—86, 365—367, 381, 441—443, 448.

Пантелеймон, р. л. к.—86, 175, 253.

Патагония (Patagonia), бр. пх.—247.

Патмос (Patmos), г. пх.—207, 351—352, 356.

Пейк, т. минный кр.—70, 72, 74, 82, 94—96, 99—100, 115, 154, 157, 177, 216, 229, 233—235, 237, 472.

Португаль, р. госпит. корабль—285—287.

Поспешный, р. эс. м.—340.

Пронзительный, р. эс. м.—138, 228.

Прут, р. мвг.—76, 443.

Родосто (Rodosto), г. пх.—355—356.

Ростислав, р. л. к.—86, 89, 102—103.

Рэглан (Raglan), бр. монитор—414.

Р-10 (бывш. р. эс. м. *Зоркий*), г. эс. м.—448.

Румыния, р. автр.—380.

Самсун, т. эс. м.—70, 71, 75, 131—134, 258, 411, 417, 472.

Самсун, т. буксир, мвг.—70, 74, 77, 79.

Свободная Россия (бывш. *Екатерина II*), р. л. к.—440, 446.

Сиври-Хиссар, т. м.—297.

Строгий, р. м.—291.

Суифтшур (Swiftsure), бр. л. к.—162.

Султан-Хиссар, т. м.—162—163, 398.

Султан-Пак, т. речная кл.—314.

Счастливый, р. эс. м.—249, 448.

SL-10, г. военный дирижабль—326, 334.

Таш-Кеурю, т. к. л.—264.

Таиос, т. эс. м.—70, 71, 75, 132—134, 140, 224, 264.

Тайгрис (Tigris), бр. эс. м.—414, 416.

Тореут-Рейс, т. л. к.—7, 8, 70, 72, 90, 94, 121, 123, 153—154, 158—161, 187, 211, 219, 267—268, 296, 308, 323, 370, 397, 421—427, 456, 465.

Трайомф (Triumph), бр. л. к.—143, 159, 188, 197—200.

Три святителя, р. л. к.—86, 175.

Тюлень, р. п. л.—225, 289, 356.

Туркуаз (Turquoise), фр. пл.—210, 250, 255, 258, 470—471.

Уориор (Warrior), бр. брон. кр.—34.

Уэймут (Weymouth), бр. кр. л.—33, 43, 143.

U-21, г. п. л.—189, 193—203, 211, 229—231, 240, 243—244, 247, 277.

U-33, г. п. л.—269, 277, 285—289, 294—295, 300, 303, 328, 335—337, 344—347, 355, 358, 359.

U-38, г. п. л.—285, 299, 306, 326, 335, 338.

U-63, г. п. л.—375.

UB-7, г. п. л.—193, 203—206, 213, 219—221, 245—247, 252, 253, 274—275, 292—293, 301, 334, 336—339, 341—342, 355, 359.

UB-8, г. п. л.—191—194, 203, 229, 232, 239—241, 244—246, 252—253, 254, 265, 273, 284, 285, 298—299, 342.

UB-14, г. п. л.—229—232, 241—243, 247, 250—252, 254—257, 265, 274, 280—282, 292, 300—301, 304, 335, 336, 355, 360, 363—364, 379, 382, 392, 394—402, 440.

UB-42, г. п. л.—302—303, 338, 341, 344—347, 355, 359—360, 369, 371—378, 388, 390, 392—399, 402—403, 439—441, 450—451.

UB-44, г. п. л.—338.

UB-45, г. п. л.—326, 336—340, 355, 363.

UB-46, г. п. л.—355, 353—351, 354—365.

UC-13, г. п. л.—229, 242—243, 247, 250, 260—264.

UC-15, г. п. л.—229—231, 240—241, 269, 284, 293—294, 298, 355, 358, 363—364.

UC-23, г. п. л.—355, 369, 371—372, 375—378, 386—387, 388—390, 392—394, 403—404, 410—411, 440—441, 444—445, 450—452.

UC-74, п. л.—375.

UC-4, г. п. л. (бывш. р. *Гагара*) 448.

Флейс (Fleiss), г. плов. мастерская (б. р. *Кронштадт*)—447.

Хайреддин-Барбаросса, т. л. к.—7, 8, 70, 72, 90, 94, 101, 120, 121, 153—154, 160, 163, 187, 211, 229, 237—238, 456, 465.

Хамид-Абаз, т. м.—397—398.

H-1, бр. п. л.—225.

Эльбрус, р. нефтеналивной тр.—446.

Эртрогул, т. яхта—264, 267.

Явуз-Султан-Селим—см. *Гебен*.

Ядигар, т. эс. м.—70, 71, 128, 132—136, 157, 177, 221—223, 233, 379, 387, 472.

Яргиссар, т. м—71, 233—235, 264—265.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Стр.</i>
От издательства	5
От автора	13

РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ

Прорыв Средиземноморской дивизии в Дарданеллы

Глава I. Начало войны. Обстрел алжирского побережья	17
Глава II. Прорыв в Дарданеллы	31
Глава III. Оценка действий обоих противников	41

РАЗДЕЛ ВТОРОЙ

Вооруженный нейтралитет Турции

Глава IV. Обстановка в Константинополе	50
Глава V. Работа немцев в турецком флоте	53
Глава VI. Колебания турецкого правительства	63

РАЗДЕЛ ТРЕТИЙ

От начала войны с Россией до начала борьбы за проливы

Глава VII. Начало военных действий	69
Глава VIII. Операции на Черном море до конца 1914 г.	85
Глава IX. Крейсерские операции на Черном море	107
Глава X. Участие флота в усилении обороны Дарданелл	120
Глава XI. Крейсерские операции на Черном море. Гибель <i>Меджидие</i> . Прорыв миноносца <i>Тимур-Хиссар</i> из Дарданелл	126

РАЗДЕЛ ЧЕТВЕРТЫЙ

Борьба за Дарданеллы

Глава XII. Начало борьбы за Дарданеллы. Участие морских сил. Потопление английской подводной лодки <i>АЕ-2</i> миноносцем <i>Султан-Хиссар</i>	151
--	-----

Глава XIII. Бой <i>Гебена</i> с русским флотом перед Босфором. Снабжение Турции углем	170
Глава XIV. Гибель английского линейного корабля <i>Голиаф</i>	181
Глава XV. Гибель английских линейных кораблей <i>Трайомф</i> и <i>Маджестик</i> . Действия неприятельских подводных лодок	188
Глава XVI. Действия турецкого флота на Черном море летом 1915 г. <i>Бреслау</i> подрывается на mine	213
Глава XVII. Апогей борьбы за Дарданеллы. Гибель линейного корабля <i>Хайреддин Барбаросса</i>	229
Глава XVIII. События на Мраморном и Черном морях в период до очищения Галлипольского полуострова	250

РАЗДЕЛ ПЯТЫЙ

Период до вступления Румынии в войну

Глава XIX. Действия крейсеров и подводных лодок на Черном море	269
Глава XX. Операции германских подводных лодок на Черном море	285
Глава XXI. Участие Средиземноморской дивизии в военных действиях на азиатском театре.	307
Глава XXII. Операции на Черном море в период до августа 1916 г	326

РАЗДЕЛ ШЕСТОЙ

События от вступления Румынии в войну до смены командующего флотом

Глава XXIII. Русские заградительные операции перед Босфором и борьба с ними со стороны Средиземноморской дивизии	341
Глава XXIV. Рост нехватки угля. Гибель германских подводных лодок на черном море	355
Глава XXV. Операции на Эгейском море и у побережья Малой Азии	369
Глава XXVI. Операция <i>Бреслау</i> против Змеиного острова (Фидониси). Английская воздушная атака Константинополя. Новый командующий флотом	377

РАЗДЕЛ СЕДЬМОЙ

Последний год войны

Глава XXVII. Операции на Черном море до заключения перемирия с Россией	392
--	-----

20156

Глава XXVIII. Морской бой у острова Имброс	407
Глава XXIX. Борьба за Гебен	421
Глава XXX. Действия флота на малоазиатском театре военных действий	428
Глава XXXI. События на Черном море после заключения перемирия с Россией	438
Глава XXXII. Конец войны	450
П р и л о ж е н и я	
I. Сетевые противолодочные заграждения в Дарданел- лах и Босфоре	455
II. Судоремонтные работы в военное время	462
III. Санитарная служба Средиземноморской дивизии . .	476
IV. Таблица главнейших элементов кораблей русского черноморского флота	478
Алфавитный указатель	484



К ПЕЧАТИ ПОДГОТОВИЛИ

Редактор комбриг *Н. М. Потапов*
Технический редактор *Д. Моисеенко*
Корректор *Н. Шмидт*
Выпускающий *В. Кондратов*

Сдано в производство 25.9.36
Подписано к печати 8.4.37

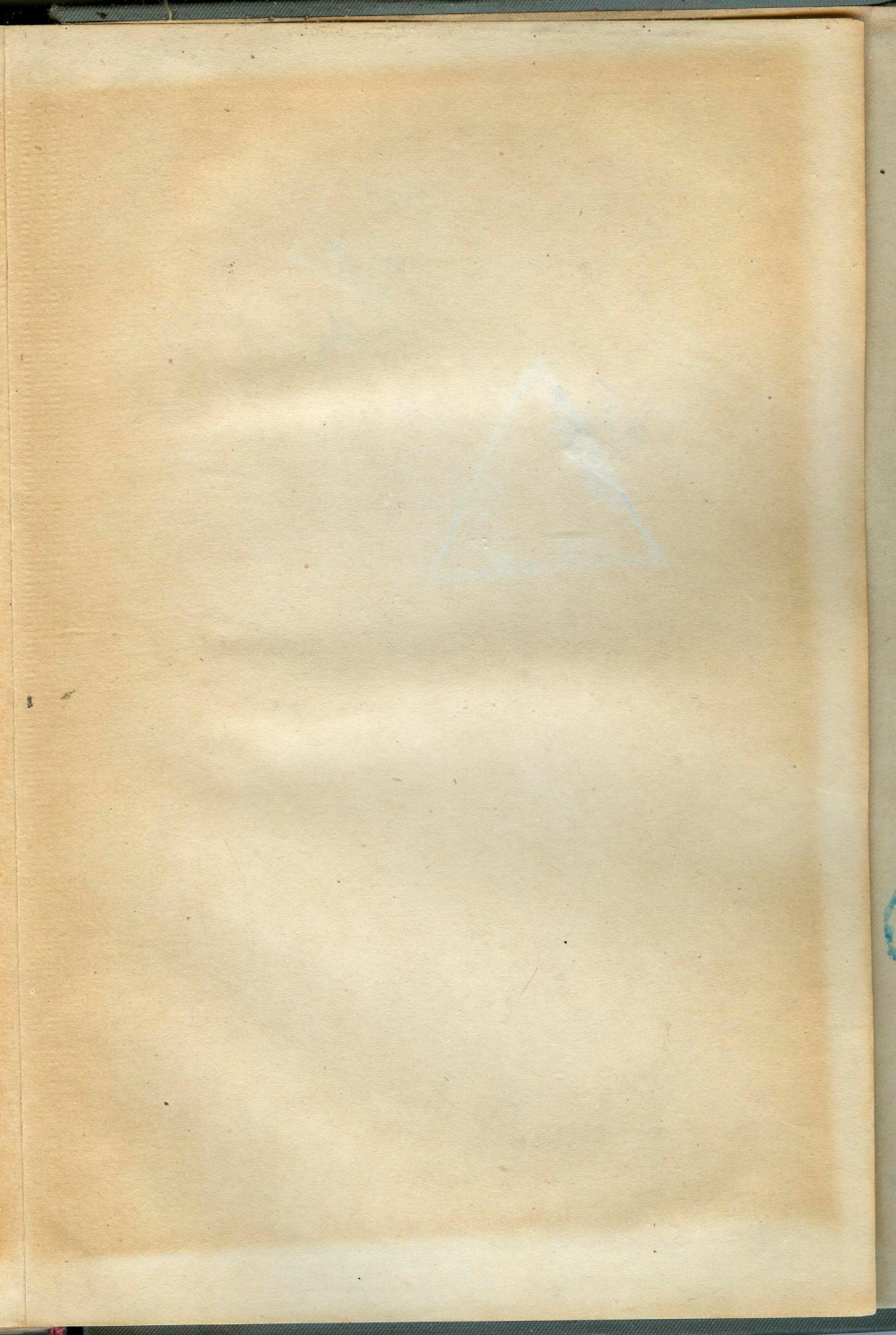
Формат бумаги 82×110/32
Объем 31,25 п. л.+3 вкладки 29,86 авт. л.
В бумажном листе 130.500 знаков.

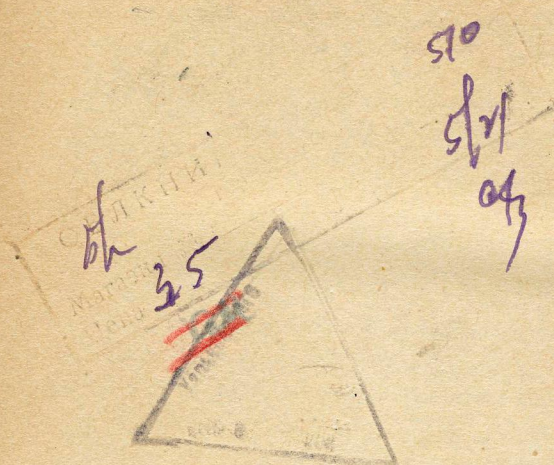
Главлит № Г—7063
Издательский № 296. Заказ № 1403.

Текст отпечатан на бумаге Окуловской ф-ки
Переплетные материалы Шелковской ф-ки
Адрес изд-ства: Москва, Орликов пер., 3.

Отпечатано в 16-й типографии, Москва, Трехпрудный, 9.







1/3434

10-V

10
10
10

10

10

10