

## Глава II

### ПРОРЫВ В ДАРДАНЕЛЛЫ

Посылка угольных транспортов. Оперативный приказ для похода на Восток. Контрприказ из Берлина. Решение к.-адм. Сушона. Выход из Мессины. *Глостер* в дозоре. Диспозиция крейсеров адм. Трубриджа. Ночные события. Бой между *Бреслау* и *Глостером*. Дозорный корабль скрывается из виду. Приемка угля у Денузы. Пароход *Генераль* посылается в Смирну. Выход *Гебена* и *Бреслау* в Дарданеллы.

Во время пребывания в Мессине Средиземноморская дивизия имела очень немного сведений о неприятеле, если не считать массы непроверенных известий в прессе, которые были явно преувеличены. Из этих сведений Сушон мог только заключить, что в Адриатическом море имеются неприятельские силы и что оба входа в Мессинский пролив охраняются. Первое более достоверное сведение было получено из Берлина, от морского генерального штаба: «Английская эскадра в Адриатическом море». Германский консульский агент в Милаццо устно сообщал: «эскадренные миноносцы—у северного выхода из Мессинского пролива, у Липарских островов». 6 августа в 11 час. из морского генерального штаба пришло следующее известие: «Министр снял запрещение прохода Мессинским проливом».

Два обстоятельства заставляли Сушона принять меры к обеспечению возможности пополнения запасов топлива в пути: во-первых, уголь, принятый в Мессине, по своему качеству не являлся лучшим для военных кораблей и, во-вторых, вследствие переутомления личного состава и особых условий погрузки с не приспособленных для этой цели торговых судов не удалось заполнить угольных ям.



Доставка топлива была обеспечена следующими мероприятиями: через доверенное лицо были направлены в определенные места randevу транспорты с углем (один с 800 т угля к мысу Малеас, второй—к острову Санторин, третий—к Чанаку в Дарданеллах), а пароходу германской восточно-африканской линии *Генераль*, вызванному уже 2 августа в Мессину и тотчас же по приходе поступившему в распоряжение Сушона, было приказано следовать в Дарданеллы одновременно с дивизией, но окольными путями.

Для выхода из Мессины адмирал отдал следующий приказ:

«1. Сведения о противнике—неопределенные.

Я считаю, что неприятельские силы находятся в Адриатическом море и что оба выхода из Мессинского пролива охраняются.

2. Намерение—прорваться на *Ost* и сделать попытку достигнуть Дарданелл.

3. Выполнение—*Гебен* выходит в 17 час., ход 17 узлов; *Бреслау* следует в расстоянии 5 миль, с наступлением темноты—сближается. Первоначально я попытаюсь произвести впечатление прорыва в Адриатическое море; если это удастся, то ночью внезапно поверну вправо и полным ходом направлюсь к мысу Матапан, чтобы достичь выигрыша во времени и по возможности освободиться от соприкосновения с неприятельским дозором.

4. Угольный транспорт согласно моим приказам будет находиться с 8 августа у мыса Малеас, с 10 августа—один транспорт в 20 милях к *S* от острова Санторин, второй транспорт—у Чанака.

5. Пароход *Генераль* выходит в 19 час, следует под сицилийским берегом и пытается достичь острова Санторин. В случае захвата неприятелем по возможности доносит об этом по радио. Не получая от меня дальнейших приказаний, запрашивает таковые у яхты *Лорелей* во второй день своего пребывания у острова Санторин, по телеграфному адресу «Бовалор (Bowalor), Константинополь».

Подпись: Сушон».

Приказ был отдан 6 августа в 10 ч. 30 м., а в 11 час. пришла телеграмма из морского генерального штаба от 5 авгу-



ста с отменой предыдущей директивы: «по причинам политического характера вход в Константинополь в настоящее время еще невозможен».

Таким образом, перед Сушоном стоял ответственный вопрос: держаться ли ему, несмотря ни на что, своего намерения войти в Дарданеллы или (что было бы проще всего и соответствовало желанию начальника морского генерального штаба в Берлине) прорваться в Адриатическое море. Он достаточно хорошо понимал политическое положение и достаточно хорошо лично знал турецких политиков; поэтому ему казалось вполне вероятным вовлечь Турцию в войну на германской стороне. Он считал, что вход двух германских крейсеров в Дарданеллы поставит Турцию в стесненное положение, которое приведет к нарушению ее нейтралитета и повлечет ее вступление в войну против России и Англии. Для него было ясно, что возможная победа России и Англии равносильна гибели Турции, по крайней мере Европейской Турции. Он сознавал, что лучшие и светлейшие головы в турецком кабинете—Талаат и Энвер—чувствуют то же самое. Сушон принял безколебаний окончательное решение ничего не менять в отданном им приказе о прорыве в восточную часть Средиземного моря. Смысл полученной телеграммы подсказывал ему, что позднее можно будет пройти в Константинополь и тем самым распространить военные действия на Ближний Восток и на Черное море. Он стремился как можно дольше не появляться в Адриатике, боясь на все время войны попасть в оковы вероятной пассивности австрийцев. Отдачи первого приказа о прорыве в Константинополь добился у кайзера ген.-адм. Тирпиц наперекор желанию начальника морского генерального штаба адм. Поля. Отмена этого приказа была результатом представлений министерства иностранных дел. Теоретически возможный прорыв *Гебена* через Гибралтарский пролив не обещал успеха из-за неудовлетворительного состояния его котлов.

6 августа в 17 час. *Гебен* вышел из Мессины, а в 17 ч. 20 м. *Бреслау* последовал за ним (карта 1). Сравнительно ранний выход был обусловлен желанием иметь в запасе время, а также необходимостью еще засветло показать, что крейсера направляются в Адриатическое море. Невозможно



было скрыть от личного состава опасность положения, зато тем торжественнее ощущалось всеми твердое и спокойное сознание долга. То, что тогда писала пресса о выступлении обоих кораблей в «поход смерти», в большей своей части было плодом фантазии итальянских корреспондентов. Не было и речи о составлении завещаний. Командующий дивизией лично совершенно не сомневался в удаче прорыва.

Едва корабли успели выйти из Мессинского пролива, как в 18 ч. 5 м. согласно ожиданиям был обнаружен легкий крейсер, в котором опознали английский легкий крейсер типа *Уэмот* (*Weymouth*)<sup>1</sup>, сначала державшийся на траверзе справа от курса, а затем повернувший за *Гебеном* и *Бреслау*. Только впоследствии из газет выяснилось, что это был легкий крейсер *Глостер* (*Gloucester*). В 20 ч. 15 м. *Бреслау* получил приказание отеснить дозорный крейсер, чтобы дать возможность *Гебену* сделать намеченное уклонение на *С*. Ночь была тихая, очень ясная, с полной луной, при свете которой далеко были видны густые клубы дыма, выпускавшиеся германскими кораблями из-за плохого угля. Судя по оживленным и громким радиопереговорам английских военных кораблей, надо было предполагать, что их было довольно много поблизости. Для того чтобы отвлечь английский крейсер, *Бреслау* склонился к *Н*, *Гебен*, наоборот, — к *С*. Таким образом, *Бреслау* находился между двумя кораблями, и расстояние между ним и *Гебеном* увеличивалось. Около часа спустя английский крейсер заметил, что *Гебен* следует южнее; тогда он круто повернул на *Гебена*. *Бреслау* последовал за этим маневром, чтобы сохранить свое положение между двумя кораблями. В 21 ч. 20 м. Сушон уклонился к востоку и взял курс на мыс Матапан. С этого момента началась планомерная по-меха английским радиопереговорам, которые до тех пор

<sup>1</sup> Ошибка в опознании неприятельского крейсера имела существенное значение: артиллерия крейсера *Уэмот* состояла из восьми 150-мм орудий, а крейсера *Глостер* — из двух 150-мм и десяти 100-мм; таким образом, первый из них имел значительное артиллерийское преимущество перед *Бреслау*, в то время как со вторым они имели почти одинаковое артиллерийское вооружение. — П р и м. п е р е в.



ничем не нарушались. Надо думать, что благодаря этому донесение о перемене курса *Гебен* опоздало на добрые полчаса, что дало германским кораблям значительный выигрыш преимущества в движении на восток. Однако, оттеснить английский крейсер не удавалось; этого можно было достичь только, если бы *Бреслау* атаковал его и нанес ему повреждения, которые лишили бы его возможности следовать дальше. Но бой между легкими крейсерами был нежелателен по двум причинам: 1) английский крейсер считался вооруженным 150-мм артиллерией, т. е. его принимали за крейсер, более сильный в артиллерийском отношении, и 2) германским кораблям было необходимо прорваться с наименьшими повреждениями и не навлекая более на себя неприятельских сил. Ночной артиллерийский бой с применением прожекторов несомненно привлек бы дальнейшие неприятельские корабли. Командир *Бреслау* должен был считаться с тем, что адм. Милн, соответственно осведомленный английским консулом в Мессине, находитесь поблизости со своими линейными крейсерами.

Английский младший флагман к.-адм. Трубридж держался с 4 броненосными крейсерами *Дифенс* (*Defence*), *Уорриор* (*Warrior*), *Дьюк ов Эдинбург* (*Duke of Edinburgh*), *Блэк Принс* (*Black Prince*) и эскадренными миноносцами перед Отрантским проливом, когда узнал, что германские корабли вышли из Мессины и взяли курс на Адриатическое море. Только после полуночи ему стало ясно, что неприятель изменил курс. Он попробовал начать преследование в направлении на юг, думая преградить ему путь, но в 3 ч. 50 м. 7 августа отказался от этого намерения, не имея права покинуть вход в Адриатическое море и не получая приказаний оказать поддержку *Глостеру*. Правильность предположения, что кроме *Глостера* поблизости находились еще другие английские корабли, скоро подтвердилась. 7 августа в 12 ч. 50 м. *Бреслау* заметил на курсовом углу 40° правого борта крейсер и 2 эскадренных миноносца. *Бреслау* повернул на 5 румбов влево, оставив тем самым неприятеля за кормой; неприятель последовал за *Бреслау*. Постепенно *Бреслау* перешел на прежний курс, дал полный ход и в 3 ч. 20 м. потерял преследователей из виду. Это был английский легкий крейсер *Дублин* с двумя



эскадренными миноносцами, которые, идя с Мальты, получили приказ от адм. Милна и Трубриджа об атаке неприятеля. Свою неудачу *Дублин* объяснял в донесении следующим образом: зная из обмена сигналами с *Глостером*, что за *Бреслау* находится *Гебен*, он попытался выйти вперед для атаки последнего. Однако, все его поиски были тщетными. Эта неудача показывает, как мало соответствовала боевым требованиям подготовка англичан в вопросах тактики торпедного оружия в начале войны. Действительно, обстановка была самая благоприятная: 2 крейсерам приходилось наводить эскадренные миноносцы на две спокойно идущие и сильно дымящие большие цели в тихую, безоблачную и лунную ночь.

Утром 7 августа *Гебен* установил, что неприятельский крейсер попрежнему держится в пределах видимости. Поэтому *Бреслау* получил приказание вклиниться между *Гебеном* и неприятелем. *Бреслау*, шедшему головным, для выполнения этого приказа пришлось сначала повернуть на 180° и затем уже войти в интервал между *Гебеном* и *Глостером*, державшимся далеко за кормою первого. Дистанция между *Бреслау* и неприятелем изменялась в пределах 15—13 км (82—72 каб.). Около полудня неприятельский крейсер сблизился, и командир *Бреслау* решил атаковать его. На соответствующий запрос последовал ответ командующего дивизией «выждать приказа об атаке». Сушон имел намерение зайти на *Гебене* в засаду за остров Китеру с тем, чтобы *Бреслау*, завязав бой с *Глостером* и оттянув его на *Ost*, дал возможность *Гебену* неожиданно вступить в бой. Однако, сам *Глостер* открыл огонь по *Бреслау* (карта 1, доп. карта Б) на дистанции 11—13 км (60—72 каб.). Корабли обменялись несколькими залпами. *Гебен* тотчас повернул назад, чтобы принять участие в бою; заметив его, английский крейсер отошел. *Бреслау* получил попадание в броневой пояс правого борта, в средней части корабля, не причинившее никаких повреждений. Английские снаряды ложились хорошо; но и *Бреслау*, несмотря на очень большую дистанцию для его 105-мм орудий, стрелял с успехом. Отчетливо было видно, как на верхней палубе английского крейсера поднимались черные клубы дыма. Английские газеты сообщали впослед-



ствии, что *Глостер* получил пробоину в палубе. В 13 ч. 47 м. огонь прекратился. Продолжая дальнейший путь, *Бреслау* обнаружил, что английский дозорный крейсер снова следует за ним; только в 16 ч. 37 м. последний потерялся из виду, и германские корабли освободились от назойливого спутника. Несмотря на похвальное упорство, английскому крейсеру не удалось навлечь на них превосходные английские силы<sup>1</sup>.

Германские корабли вошли в Эгейское море и держались вне видимости с суши, вдали от главных морских путей, до встречи с первым из трех заказанных угольщиков. Тут оправдалась основательность приготовлений, имевших в виду все возможные при военной обстановке случаи. Несмотря на затрудненную связь, у мыса Малеаса находился наготове под видом греческого каботажного парохода германский пароход *Богадир* (*Bogadir*), принявший уголь в Пирее. *Бреслау* было поручено тотчас же передать на пароход приказание следовать в бухту Руза на острове Денуза. Проходивший под самым берегом переполненный французский пассажирский пароход был оставлен без внимания, чтобы не терять времени и не нарушать нейтралитета Греции. 9 августа в 5 ч. 32 м. *Гебен* встал на якорь в пустынной бухте на восточном берегу острова Денуза. *Бреслау* последовал за ним в 8 ч. 44 м. На возвышенности был установлен сигнальный пост с целью немедленного сообщения о приближении каких-либо кораблей. Крейсера находились в получасовой готовности. В 15 ч. 45 м. в бухту вошел и угольщик, которым руководил офицер с *Бреслау*; он ошвартовался у борта *Гебена*, в то время как *Бреслау* снялся с якоря и ошвартовался у другого борта парохода. Всю ночь до 5 час. 10 августа шла погрузка угля. *Гебен* принял 415 т, а *Бреслау*—150 т.

Установить радиосвязь с Константинополем не удалось. Афинская радиостанция, находившаяся в руках французов, отказывалась передавать туда телеграммы, ссылаясь на нейтралитет Греции. Для выяснения возмож-

<sup>1</sup> Английская версия обстоятельств прорыва *Гебена* и *Бреслау* изложена в книге Ю. Корбетта, Операции английского флота в мировую войну, т. I, гл. III (русский перевод М. Л. Бертенсона).—Р е д.



ности входа в Дарданеллы пароход *Генераль* был послан в Смирну; отсюда ему предстояло войти в телеграфную связь с Константинополем. *Генераль* вышел из Мессины 6 августа в 19 час. под командой энергичного и осторожного кап. Фидлера; он быстро прошел вдоль сицилийского берега мимо Катании и Сиракуз и взял курс на *SO*, чтобы как можно скорее пересечь опасный и часто посещаемый, доступный неприятельским военным кораблям Сицилийский пролив. Ввиду того что черно-бело-красные марки на трубах германской восточно-африканской линии при исключительно прозрачном воздухе уже издали выдавали неприятельским крейсерам национальность парохода, трубы и вентиляторы за ночь перекрасили в черный цвет, и с рассветом *Генераль*, наружно напоминая голландский почтовый пароход Роттердамского Лойда, мирно совершал свой путь в Порт-Саид. Перехваченная незашифрованная радиограмма агентства английского пароходства *P & O* (*Peninsular and Oriental Steamship Company*) своему пароходу *Персия* (*Persia*), шедшему из Порт-Саида на родину, указывала на необходимость держаться много южнее общепринятого курса, принимая во внимание, что германские военные корабли находятся в пути в восточной части Средиземного моря. Это обстоятельство побудило *Генераль* к постепенному изменению своего курса на *NO*, в сторону Крита. От *Гебена* не было до сих пор никаких известий. Накануне вечером, около 10 час., далекие раскаты грома, доносившиеся с *Ost*, были ошибочно приняты за стрельбу, и невольно возникла тревожная мысль, что оба корабля сражаются с неприятелем и, может, быть уже погибли. Тем неожиданнее был для *Генераль* вызов по радио в полдень 7 августа с флагманского корабля, которому он смог сейчас же ответить. Вскоре было получено приказание идти не к острову Санторин, а к турецкому острову Чесма, лежащему в районе входа в Смирнский залив; однако, и эта директива была изменена 8 августа, когда конечной целью *Генералью* была назначена Смирна. Несмотря на то, что на *Генерале* не имелось карт этого района, ему удалось благополучно миновать поставленные при входе в бухту минные заграждения и еще до полудня 9-го августа войти в Смирнский порт. Здесь, через посредство



германского генерального консула, была передана следующая телеграмма Сушона:

«Бовалор (*Лорелей*)—Константинополь. Военная обстановка требует моего выступления против неприятеля на Черном море. Примите крайние меры, чтобы я во что бы то ни стало мог пройти проливы с разрешения турецкого правительства, в крайнем случае без официального соглашения. Нахожусь 7 августа мыс Матапан. Тотчас же установите радиосвязь. *Гебен*».

В конце концов удалось наладить связь с Константинополем через Констанцу и сообщить свое новое местонахождение—«Эгейское море». Через *Генераль* сообщили в морской генеральный штаб о восстановлении радиотелеграфной связи. 10 августа в 1 час от парохода *Генераль* была получена следующая радиограмма:

«Входите. Требуйте капитуляции крепости. Дарданеллах взят лодмана для проводки через заграждения».

10 августа в 5 ч. 45 м. *Гебен* и *Бреслау* снялись с якоря и 18-узловым ходом направились к Дарданеллам. Они следовали в полной боевой готовности, намереваясь в случае необходимости форсировать вход в Дарданеллы и наудачу обойти минные поля у европейского берега. В 12 ч. 10 м. Сушон получил из Германии радио:

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

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

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



В 15 ч. 35 м. пароход *Генераль* получил приказание тотчас же идти в Чанак. Поэтому он оставил готовый для приемки уголь и вышел из Смирны, предварительно выждав ухода итальянских и английских почтовых пароходов. Турецкие сторожевые корабли с наступлением темноты ушли со своих позиций, ввиду чего *Генералю* пришлось проходить через минные заграждения без лопмана. Во время ночного плавания *Генераль* держался вплотную к темным откосам острова Митилена и беспрепятственно достиг на следующее утро входа в Дарданеллы.



## Г л а в а III

### ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ОБОИХ ПРОТИВНИКОВ

Действия французских морских сил. Состав английских соединений. Действия к.-адм. Трубриджа. Недочеты в неприятельской радиосвязи. Вмешательство английского адмиралтейства. Предположения к.-адм. Сушена. Французская пресса о прорыве. Оценка прорыва англичанами. Результаты прорыва.

Несмотря на неудовлетворительное состояние котлов на *Гебене*, обоим германским кораблям удалось ускользнуть от подавляющих неприятельских сил и прервать сообщение враждебных стран с Черным морем.

Какие огромные политические последствия повлек за собой прорыв в Турцию,—скажет всемирная история. Не появившись германские корабли в Константинополе, вряд ли Германии удалось бы вовлечь Турцию в войну и привлечь Болгарию на свою сторону.

С точки зрения военно-морской истории важно выяснить причины успеха обоих кораблей.

Французский флот<sup>1</sup> в полном составе находился в начале августа в Тулоне. 3 августа в 4 часа французский командующий в.-адм. Буэ-де-Лаперер покинул Тулон; он разделил свои силы на три группы; каждой группе надлежало следовать курсом на один из трех главных алжирских портов. Первая группа, состоявшая из I эскадры линейных кораблей: *Дидро* (*Diderot*), *Дантон* (*Danton*), *Верньо* (*Vergniaud*), *Вольтер* (*Voltaire*), *Мирабо* (*Mirabeau*), *Кон-*

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



дорсе (*Condorcet*), с крейсерами: *Жюль Мишле* (*Jules Michelet*), *Эрнест Ренан* (*Ernest Renan*), *Эдгар Кинэ* (*Edgar Quinet*), и 12 эскадрейными миноносцами, должна была идти на Филиппвиль; вторая группа в составе линейного корабля *Курбэ* (*Courbet*) (флагманский корабль флота) и II эскадры линейных кораблей: *Патри* (*Patrie*), *Републик* (*Republique*), *Демокраси* (*Democratie*), *Жюстис* (*Justice*), *Веритэ* (*Verité*), крейсеров: *Леон Гамбетта* (*Leon Gambetta*), *Виктор Гюго* (*Victor Hugo*), *Жюль Ферри* (*Jules Ferri*) и 12 эскадренных миноносцев имела назначением Алжир. Наконец, третья группа, состоявшая из старых линейных кораблей: *Сюффрен* (*Suffren*), *Голау* (*Gaulois*), *Буве* (*Bouvet*) и *Жорегиберри* (*Jauréguiberry*), имела назначением Оран. Пройдя Балеарские острова, группы должны были разойтись. 4 августа рано утром, находясь на параллели Балеарских островов и следуя со скоростью 12 узлов, адмирал получил известие, что *Гебен* и *Бреслау* обстреляли Филиппвиль и Боне. Это совершенно неожиданное событие поставило французского командующего флотом в тупик. Он знал, что Италия объявила нейтралитет, поэтому мог без всякого риска для себя искать германские крейсера у берегов Италии, чтобы заставить их вступить в бой и уничтожить их. Его силы были более чем достаточны. Повидимому, ему не приходила в голову мысль, что он лучше всего оградил бы перевозку войск, атаковав *Гебен* и *Бреслау*. Напротив, он считал необходимым охранять конвой и действовал соответственно этому убеждению. Лаперер знал, что у Балеарских островов находится германский угольщик (*Генераль?*); по его мнению, было вероятно, что германский адмирал постарается прорваться из Средиземного моря и на пути к Гибралтару обстреляет Алжир. Вместо того чтобы послать, как предполагалось, первую группу в Филиппвиль, он приказал ей идти вместе со второй группой под своей командой к мысу Матифу, восточнее Алжира, и здесь ожидать до 4 августа. Не найдя германских крейсеров, Лаперер ушел 5 августа со своей выжидательной позиции и направился с флагманским линейным кораблем и второй группой к Балеарским островам. Остальной части эскадры было указано продолжать несение конвойно



службы, а 4 броненосным крейсерам и 4 легким крейсерам отправиться в Филиппвиль.

О том, насколько осведомлен был английский адмирал и как лондонское адмиралтейство гоняло его то туда, то сюда, уже говорилось. С тех пор как вечером 4 августа английские крейсеры потеряли противника из виду, Милн до полудня 5 августа ничего не знал о его местонахождении. От крейсера *Глостер* он узнал, что *Гебен* находится в Мессине. Но это не отразилось на намеченной им диспозиции английских сил. Имея под своим непосредственным командованием линейные крейсеры, легкие крейсеры и эскадренные миноносцы, Милн блокировал узкость между островом Сицилия и африканским побережьем; младший флагман Трубридж получил директиву обеспечивать броненосными крейсерами и эскадренными миноносцами вход в Адриатическое море от проникновения туда немцев и от прорыва австрийцев в Средиземное море. Южный выход из Мессинского пролива охранялся только легким крейсером *Глостер*. Выше уже упоминалось, что Милн не смог установить радиосвязи с французским морским командованием. Посланный для этой цели легкий крейсер *Дублин* после большой потери времени донес, что Лаперер со всем своим флотом занят прикрытием переброски войск. Милн предполагал, что французский адмирал сочтет своей главной задачей закрыть северный выход из Мессинского пролива. Когда Милн узнал от *Глостера* об уходе *Гебена* и *Бреслау*, он счел младшего флагмана достаточно сильным, чтобы удержать германские корабли вдали от Адриатики, тем более, что отряд последнего был усилен легким крейсером *Дублин* и 2 эскадренными миноносцами. Сам Милн оставался в узкости между Сицилией и африканским берегом, чтобы во всяком случае воспрепятствовать прорыву германских кораблей в западном направлении. Тут вмешалось лондонское адмиралтейство: 6 августа, около 19 час., Милну была отправлена директива с приказанием следовать за германскими крейсерами через Мессинский пролив. Адмирал получил этот приказ только около полуночи. Он рассудил, что выполнять этот приказ уже поздно, и 7 августа в полдень отправился на Мальту для погрузки угля.



В течение этого промежутка времени французский адмирал, имея в своем распоряжении броненосные крейсеры *Брюи* (*Bruix*), *Ла Туш Тревилль* (*La Touche Treville*), *Амираль Шарне* (*Amiral Charner*) и легкий крейсер *Жюрьен де ла Гравьер* (*Jurien de la Gravière*), охранял проход между Мальтой и Африкой. Окончив приемку угля, Милн в ночь с 7 на 8 августа покинул Мальту и взял курс на мыс Матапан, собираясь начать преследование *Гебена*. Но на полпути получил из Лондона, очевидно, ошибочно отправленную радиogramму, которая сообщала о начале военных действий против Австрии. Милн вызвал Трубриджа на соединение и направился к месту назначенного rendezvous, в 100 милях на S от Кефалонии, избранному с таким расчетом, чтобы не быть отрезанным австрийцами от операционной базы. Это решение было принято по следующим соображениям: с одной стороны, Милн опасался, что *Гебен* направит свои действия против Александрии и Кипра и их коммуникаций, а с другой—он знал, что французский флот не освободится ранее 10 августа для совместных с ним действий. Легкий крейсер *Глостер* и эскадренные миноносцы были тоже вызваны на присоединение, в то время как легкие крейсеры *Дублин* и *Уэмот* продолжали охранять Отрантский пролив. Когда позднее пришло разъяснение, что телеграмма относительно объявления войны Австрией была ошибочной, что отношения с Австрией только очень натянуты, Милн ничего не изменил в своих приказах. 9 августа в полдень ему телеграфировали из адмиралтейства, что Англия не воюет с Австрией и что он должен продолжать преследование *Гебена*. Тогда Милн передал блокаду входов в Адриатическое море младшему флагману, а сам, имея под своей командой 3 линейных и 3 легких крейсера, отправился к проходу между Грецией и Критом. Здесь, высылая легкие крейсеры на разведку, он крейсировал до 11 августа, пока незадолго до полудня получил известие с Мальты, что *Гебен* и *Бреслау* вошли в Дарданеллы. Он немедленно направился к Дарданеллам и в пути, в полдень, получил приказание блокировать выход из Дарданелл. В этот же день Милн был отозван, а младший флагман Трубридж подчинен командующему французским флотом.



Трубридж<sup>1</sup>, имея в своем распоряжении 4 броненосных крейсера, легкий крейсер *Дублин* и в общей сложности 10 эскадренных миноносцев, считал свои силы недостаточными для встречи с *Гебеном* в светлое время суток. Свою оценку он основывал на быстроходности *Гебена* и более тяжелом калибре его артиллерии. Он намеревался встретиться с *Гебеном* с наступлением темноты. Трубриджу было известно, что в случае войны и совместного выступления Англии и Франции в качестве союзников главное командование над союзными морскими силами выпадет на долю французского командующего, что адм. Милн (как имевший старшинство по отношению к Лапереру) тотчас же будет отозван и что 3 линейных крейсера перейдут под его начальство. Как только Трубридж получил сведения о выходе *Гебена* и *Бреслау* из Мессинского пролива, он тотчас же пошел им навстречу, но, узнав о перемене их курса на *Ost*, в 3 часа изменил свое намерение еще в темноте атаковать неприятеля и в 10 час. вошел в порт Занте. Он не имел ни согласия, ни приказа со стороны Милна на оставление своей позиции у входа в Адриатическое море.

При оценке действий противников прежде всего бросается в глаза разница в работе радиотелеграфа. В то время как германские корабли, несмотря на отдаленность от Германии, неприятельское окружение, недоброжелательство когда-то союзных итальянцев, зависимость от мало надежных нейтральных радиостанций и огромный рост радиопереговоров в начале войны, без перебоев сохраняли радиосвязь с Германией и своим австрийским союзником, — у противника связь прерывалась на целые часы. Французские береговые радиостанции сделали большой промах, открыто сообщив об обстреле побережья, так как тем самым дали знать германскому адмиралу об успехе его попытки ввести противника в заблуждение при помощи своего ложного курса. Милн не мог связаться с французским адмиралом ни по кабелю, ни по радио. В конце

---

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



концов для этой цели ему пришлось выслать крейсер. Но даже после этого обоим адмиралам не удалось вступить в радиосвязь. Связь между английским адмиралтейством и командующим средиземноморским флотом была невообразимо плоха. Случалось, что приказы вообще не доходили, а если доходили, то с опозданием. Британское адмиралтейство совершило крупные ошибки: не успев вникнуть в быстро менявшуюся обстановку и не имея средств для быстрого проведения в жизнь своих приказов, оно в то же время постоянно вмешивалось в распоряжения командующего флотом. Оно задержало Милна на Мальте и распоряжалось его кораблями направо и налево, давало приказы, контрприказы и явно ложным известием об объявлении войны Австрии заставило адмирала изменить свои распоряжения; оно держало его в опасной зависимости от себя и, понятно, отнимало у него всякую инициативу. Этим же самым можно объяснить несамостоятельность младших флагманов. Несмотря на возможность радиопереговоров, младший флагман отказывается от преследования германских кораблей, потому что не имеет соответствующего приказа, не осведомившись об образе мыслей своего начальника.

Как уже упоминалось, состояние механизмов английских крейсеров не было на высоте. Тренировка в дозорной и разведывательной службе не удовлетворяла таким требованиям, какие обычно ставились для этого рода операций в германском флоте. Недостаточной тренировкой объясняются и такие случаи, как неудача торпедной атаки эскадренных миноносцев, несмотря на то, что ночь на 7 августа ей крайне благоприятствовала. Полная противоположность этому на германской стороне: из Германии передавались только важнейшие известия о военных событиях, благодаря отличной дисциплине в радиослужбе своевременно принимавшиеся на кораблях; Сушон твердо знал свою цель: использовать два ценных корабля таким образом, чтобы получить наилучший результат для общего хода войны. Он считал свое положение многообещающим, несмотря на огромное превосходство неприятельских сил и на невозможность скрыть свое вторичное пребывание в Мессине. Он не допускал мысли, что Милн знает о его



намерении прорваться на восток или о потере *Гебеном* быстроходности, поэтому он надеялся на вероятные ошибки Милна в диспозиции его сил; он также допускал возможность, что в случае удачи прорыва Милн не будет делать попытки преследовать неисправного *Гебена*. Насколько Сушон был прав в таких предположениях, показали результаты. Французские и английские писатели трогательно описывали, сколько несчастий, бед и разрушений принес восточным народам приход *Гебена* в Дарданеллы. Однако, следует еще раз отметить, что смелый маневр Сушона в результате оказал значительную помощь Германии в ведении длительной борьбы с бесчисленными противниками. Удачный прорыв *Гебена* и *Бреслау* произвел сенсацию во французской и английской прессе и парламентах. С точки зрения важности последствий—это было естественно. Французская пресса сваливала всю ответственность за удачу прорыва германских крейсеров на англичан: восточная половина Средиземного моря входила в область английской блокады, французы были связаны охраной конвоев в западной части; кроме того, французы не имели в своем распоряжении кораблей, которые могли бы соперничать в скорости с обоими германскими кораблями. Только много времени спустя, по мере развития военных действий и роста потерь и затруднений, вызванных операциями на востоке, французы изменили свои поверхностные суждения о причинах распространения военных действий на Ближний Восток. Правительство организовало расследование; однако, прошло пять лет, прежде чем оно обнародовало его результаты, оказавшиеся глубоко постыдными. Газета «*Dépêche Coloniale*» писала по этому поводу, что со стороны французов были допущены громадные ошибки, заставляющие каждого патриота при чтении о них ощущать чувство горького стыда и разочарования.

Англия раньше Франции занялась выяснением причин своей неудачи. Там началось с клеветы, и самый популярный морской журнал: «*Naval and Military Record*» 26 августа 1914 г. произнес следующий приговор:

«С тех пор как строятся корабли, ни одно военное событие не было столь неожиданным, как «бегство» *Гебена* и его маленького спутника *Бреслау*; при одном виде легкого крейсера



*Глостер* германские корабли удрали под прикрытие *Дарданелл*; чем бы ни кончилась война, это событие навсегда останется непонятным; мало вероятно, чтобы германский морской генеральный штаб выступил, наконец, с разъяснениями и признался германскому народу в бесславном жребии, выпавшем на долю обоих кораблей в Средиземном море».

30 августа английское правительство сделало в парламенте следующее заявление:

«Распоряжения адмирала Милна и расположение сил, принятое им по отношению к германским крейсерам *Гебен* и *Бреслау*, тщательно проверены адмиралтейством, в результате чего лорды адмиралтейства во всех отношениях одобрили принятые меры».

20 сентября было официально сообщено, что к.-адм. Трубридж отозван из Средиземного моря и предан военному суду по делу о прорыве германских кораблей. Военный суд, заседавший с 5 по 9 ноября при закрытых дверях, полностью оправдал Трубриджа. Верхняя палата, однако, не успокоилась на этом и устами лорда Селборна 7 января 1915 г. высказала свое сомнение по поводу искренности правительственных разъяснений: дело адмиралов Милна и Трубриджа не было бы прекращено, если бы не обнаружилось нежелательных с точки зрения адмиралтейства фактов. Керзон закрыл дебаты заявлением, что оба адмирала оправданы, как выполнявшие приказы адмиралтейства. В своем труде «Операции английского флота в мировую войну» английский историк Корбетт пишет о прорыве, как о тяжелом разочаровании, как о несчастной неудаче, повлекшей за собой тяжелые последствия. Правда, он пытается мягко судить Милна, указывая, что великим предшественникам последнего—Нельсону и Коллингвуду—в подобных же условиях, в тех же водах, словно созданных природой для игры в прятки, не удалось найти противника: Нельсону—Вильнёва в 1805 г., Коллингвуду—Гантома и Альманда в 1809 г. Корбетт заканчивает главу о прорыве следующими словами:

«Прошли месяцы, прежде чем стало возможно вполне оценить дерзость, ловкость, чутье, проявленные германскими



крейсерами. Вообразите себе: Дарданеллы закрыты минными заграждениями, разрешения на вход не получено, все зависит от убедительности доводов германских представителей в Константинополе; и одновременно воскресите в своей памяти все бесчисленные последствия прорыва. Вы согласитесь, что я не преувеличиваю, утверждая, что редко когда в морской войне бывало принято такое смелое и мудро обдуманное решение. Это рискованное предприятие в корне изменило безнадежность обстановки, преобразив ее в моральное и материальное превосходство, что вполне уравнило фундаментальную политическую ошибку немцев—их вторжение в Бельгию»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См. Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. I.—Ред.



## РАЗДЕЛ ВТОРОЙ

# ВООРУЖЕННЫЙ НЕЙТРАЛИТЕТ ТУРЦИИ

### Глава IV

#### ОБСТАНОВКА В КОНСТАНТИНОПОЛЕ

Настроение в Константинополе. Турецкий кабинет.  
Германские корабли поднимают турецкий флаг.

После входа германских кораблей в Дарданеллы их роль как участников войны на ближайшее время была окончена. Тем важнее было для начальника Средиземноморской дивизии во что бы то ни стало заставить Турцию принять окончательное решение и принудить ее выполнить последние обязательства, вытекавшие из союза, заключенного ею с Германией, и тем самым добиться возможности снова активно участвовать в войне. Сушон считает период с 10 августа по 29 октября 1914 г. наиболее для него тяжелым за всю войну. Насколько первоначально турецкое правительство, повидимому, проявляло полную готовность вступить в войну на стороне Германии, настолько было затруднительно добиться этого в течение двух с половиной месяцев длительной борьбы против влияния на Порту английского, русского, французского и американского послов, против политических и финансовых сомнений великого визиря и большинства министров, против общественного мнения, даже против случайного малодушия в среде своих, проявившегося в дипломатической сдержанности германского посла Вангенгейма.

Воздействие на правительство и на общественное мнение в пользу Германии было сильно затруднено неполучением из Германии почты и газет. До середины сентября



в Турцию проникали только отдельные номера немецких газет, в то время как страна была наводнена английскими, русскими, французскими, греческими и румынскими газетами и фильмами, извещавшими о поражениях немцев. Командование Средиземноморской дивизией на свои средства и через своих агентов организовало распространение немецких военных известий и борьбу с неприятельскими ложными сведениями. Посольство же считало себя не в праве действовать в этом направлении. Тяжелее всего отсутствие непосредственных телеграмм и газет из Германии чувствовалось в период германских неудач во Франции и в Северном море, известия о которых выкрикивались на улицах и сопровождались манифестациями, оплаченными неприятелем. В дни, когда дома столицы и весь берег Босфора до самых Принцевых островов были разукрашены французскими и английскими флагами, больших и упорных трудов стоило удерживать на своей стороне немногих членов кабинета и «Комитета единения и прогресса», настроенных в пользу немцев, привлекать с помощью красноречия колеблющихся, преодолевать влияние противников. Цель достигалась всеми возможными способами убеждения, в иных случаях даже угрозами: у руководящих политиков проскальзывало признание, что русско-англо-французская победа была бы равносильна гибели самостоятельности Турции и распаду Османской империи.

Турецкие министерства разделяли эти настроения. Военный министр Энвер и министр внутренних дел Талаат отныне решительно, открыто и с полным сознанием ответственности встали на сторону Германии. Министра иностранных дел Халила и морского министра Ахмед-Джемаля удалось «завоевать» и привлечь на свою сторону. Ахмет-Джемаль, молодой морской министр<sup>1</sup>, горячий патриот и ненавистник России, человек коварный и скрытный, долго не выявлял своей политической физиономии. Министр финансов, подвижной Джавид, был связан многими нитями с Францией. Благородного, но сдержанного великого визиря принца Саида-Халима приходилось ставить перед совершившимися фактами. Хотя он не был сторон-

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



ником антигерманской политики, все же его трудно было склонить в пользу военного выступления.

Посольствам враждебных Германии стран Турция объяснила пропуск *Гебена* и *Бреслау* в Дарданеллы тем, что корабли куплены Турцией<sup>1</sup> и назначены для замены строившихся в Англии линейных кораблей *Султан*, *Осман* и *Решад V*, конфискованных Англией с объявлением войны<sup>2</sup>. Несмотря на уверения Англии, что Турции будет предложена по окончании войны равноценная замена, Турция упорно придерживалась фикции о переходе кораблей в турецкую собственность. 16 августа корабли подняли турецкие флаги и в тот же день стали на якорь против Константинополя. По назначении на германские корабли некоторого числа турецких офицеров и матросов морское министерство совершило фиктивный акт их приемки. Для Турции *Гебен* стал называться *Явуз Султан Селим* (*Jawus Sultan Selim*), а *Бреслау*—*Мидилли* (*Midilli*). Командующий дивизией Сушон был назначен командующим турецкими военно-морскими силами.

Турецкое правительство при начале войны объявило мобилизацию и проводило ее систематически до середины сентября. К этому времени, не будучи вполне готовым, оно еще не хотело вступать в войну. Больших трудов стоило привести флот и береговую оборону в боевую готовность. Тем не менее к середине сентября оборона проливов была организована, а в течение второй половины сентября многие годные военные корабли и миноносцы были настолько обучены, что отвечали элементарным требованиям боеспособности.

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

<sup>2</sup> Линейный корабль типа «дредноут» *Решадие* (23 400 т, строился в Англии на заводе Вickers) и *Султан Осман* (28 000 т, строился в Англии на заводе Армстронг для Бразилии под названием *Рио де Жанейро*, но был куплен на стапеле Турцией). Из них первый был к началу войны настолько готов, что в Англию уже была послана команда для его укомплектования и привода в Турцию.—Р е д.



## Г л а в а V

### РАБОТА НЕМЦЕВ В ТУРЕЦКОМ ФЛОТЕ

Состав турецкого флота. Затребование личного состава из Германии. Организация «Особого отряда». Готовность турецких кораблей. Работа по обучению личного состава. Турецкие воды. Английская морская миссия покидает Турцию.

Личный состав турецкого военного флота набирался из мусульман, принадлежавших к сельскому населению; командный состав флота пользовался меньшим почетом, чем командный состав армии. Унтер-офицеры и кондукторы отсутствовали вовсе. Поэтому численное соотношение между командным и некомандным составом было совсем необычное: на 10 000 матросов приходилось к началу войны 8 000 офицеров. В течение десятков лет корабли служили главным образом пловучими казармами, а жизнь на них сводилась к продовольствованию, обмундированию и теоретическому обучению личного состава. Распоряжался флотом вплоть до последних мелочей арсенал в Золотом Роге. Лишь небольшая часть личного состава находилась на кораблях, но и та не плавала, а проводила время в бездействии в укрытых гаванях. С 1877 г. из Босфора в Черное море не выходил ни один турецкий военный корабль<sup>1</sup>, поэтому личный состав не привык к морю и не имел никакого морского опыта. Артиллерийских стрельб

<sup>1</sup> Действительно, турецкие корабли в течение очень долгого времени после войны 1877—1878 гг. не выходили из Босфора в Черное море. Исключение составляет период Балканской войны 1912 г., когда турецкие корабли производили операции против болгарского побережья, обстреливая Варну и болгарские позиции у Чаталджи.— Р е д.



почти не было, сигнальных учений тоже, о торпедных стрельбах и учениях по обеспечению живучести корабля никто не имел и представления; штурманское дело хромало. Техника у турок вообще была в полном запое. Инженеры по своему стажу не соответствовали занимаемым должностям. В связи с этим корпуса кораблей, их вооружение и машины были далеко не в том состоянии, к которому привыкли германские морские офицеры. Многого нехватало: например, на линейном корабле *Мессудие* (*Messudieh*) в течение многих лет отсутствовали орудия главной артиллерии, а на других кораблях нехватало отдельных орудий. Необходимые части машин и котлов были давно сданы для ремонта или переделок в различные мастерские—местные и заграничные. Нехватало угля и единообразного боевого запаса. Корпуса кораблей были в плохой сохранности, водонепроницаемые двери и горловины большею частью сняты и сданы в порт. Все без исключения корабельные радиостанции были непригодны к действию. В строю находились только линейный корабль *Мессудие* и 8 миноносцев; остальные большие корабли стояли в ремонте. В личном составе ощущался недостаток, так как лучшая часть команды находилась в Англии на приемке двух строившихся там линейных кораблей. Котлы всех кораблей и миноносцев были давно не чищены, о надлежащем обслуживании не было и речи. Таким образом, и немногие находившиеся в строю корабли и мелкие суда не были готовы к плаванию, не говоря уже о боевой готовности.

Личный состав производил хорошее впечатление своим усердием. Офицеры, за исключением некоторых негодных элементов, были любознательны и с воодушевлением относились к Германии. Морской министр Ахмед-Джемаль усердно старался поднять флот на должную высоту; он пылко воспринимал советы и предложения и с беспощадной строгостью устранял все препятствия.

Ко времени прихода германских кораблей мобилизация находилась в полном разгаре, но ни на кораблях, ни на верфях не было заметно приготовлений к военным действиям.

Собираясь вести операции против России на Черном



море, командующий Средиземноморской дивизией должен был иметь уверенность в том, что укрепления при входах в проливы способны к самообороне без содействия со стороны флота. Состояние материальной части и готовность личного состава крепости Чанак в Дарданеллах и босфорской крепости Кавак находились на столь низком уровне, что неприятелю было бы очень легко прорваться в проливы. Ощущался недостаток в пловучих средствах для охранной службы, в минах, торпедных батареях, прожекторах, орудиях, боевом запасе, дальномерах, постах и средствах наблюдения и связи, телефонах. Дарданельские и босфорские форты Сушон срочно укомплектовал германскими офицерами-связистами; одновременно на них были организованы служба наблюдения и связи и радиовахта. Взяв в свои руки мощную радиостанцию Окмейдан (близ Константинополя), немцы восстановили независимую от корабельных радиостанций радиосвязь с фортами и Германией. Крепости были подчинены армии. Ни турецкие офицеры, ни находившиеся на фортах германские офицеры военной миссии не являлись специалистами по береговой обороне. Поэтому Сушону пришлось поневоле взять все дело по развитию береговых батарей в свои руки.

Для устранения самых вопиющих недостатков и для лучшего обслуживания турецких кораблей, поступивших в его непосредственное распоряжение, Сушон затребовал из Германии необходимые для этой цели личный состав и материальную часть. Несмотря на полное содействие со стороны Энвера-паши и начальника германской военной миссии ген. Лиман-ф.-Зандерса, Сушон все же вскоре пришел к убеждению, что береговой обороной должны руководить немцы и что только тогда можно будет на нее положиться. Поэтому 15 августа под свою личную ответственность, не запросив Энвера-пашу и германского посла, он затребовал для дарданельских и босфорских фортов 2 адмиралов, 10 морских офицеров, комендоров, дальномерщиков, командиров брандвахтенных судов, минеров, сигнальщиков, а также офицеров и матросов для укомплектования турецких кораблей. Этот личный состав прибыл 29 августа и был радушно встречен Энвером-пашой. Германские береговые части образовали «особый отряд»



(«*Sonderkommando*») под начальством адм. Узедома. Благодаря знанию дела, инициативе, терпению и основательности немцев удалось в несколько недель привести укрепления в боевую готовность, так что командующий флотом мог снять с себя эту заботу и заняться учебно-боевой подготовкой кораблей в открытом море.

Поднятие боевой готовности флота также могло быть достигнуто замещением руководящих должностей немцами и внедрением германского некомандного состава в среду экипажей турецких кораблей. До прибытия офицеров и некомандного состава из Германии обучением турецкого флота занялся личный состав *Гебена* и *Бреслау*. Штаб командующего флотом, пополненный турецкими офицерами, знающими иностранные языки, работал с самоотвержением при самых тяжелых условиях; эта работа вылилась в составление сигнального свода, радиотелеграфных инструкций, тактической инструкции, шифров, опознавательных сигналов, корабельных расписаний, аварийных инструкций и устава корабельной службы. С горячностью набросились германские офицеры, унтер-офицеры и матросы на обучение турок, зная, что только после разрешения этой задачи им снова придется столкнуться с неприятелем. Кроме различия языков, организационная работа осложнялась бедностью турецкого языка в отношении морских и технических выражений. В вопросах техники, в изучении машинных и котельных специальностей, электрических и гидравлических установок, в знании трубопроводов и электрической сети, начиная с водонепроницаемых дверей и крышек и кончая машинным телеграфом, для большей части турецкого личного состава приходилось начинать с самых аздов. Труднейшей задачей являлось искоренение у инженер-механиков неправильных методов использования механизмов, укоренившихся предубеждений и служебных ошибок; так, например, принятый в турецком флоте уход за котлами действовал на последнее определенно разрушающим образом. Меры по сохранению котлов в исправности были неизвестны; все котлы на кораблях были с загрязненной котельной водой, с колосниковыми решетками, покрытыми шлаком, с пропускающей пар арматурой, с разорванной обшивкой, сло-



манными заслонками и поддувалами, и хотя находились постоянно под парами, но давление пара в них не достигало и половины нормального. Путь к котлам шел через горы угольного мусора, золы и шлака. Командиры и инженер-механики единогласно заявляли, что могут употреблять только лучший уэльский уголь, пока не научились достигать удовлетворительных результатов и с помощью турецкого угля худшего качества. Наружно корабли казались нарядными и чистыми, но тем мрачнее выглядели они внутри. Ни одна водонепроницаемая горловина, ни одна переговорная труба, ни одна водонепроницаемая дверь не закрывалась герметически. Нехватало не только ручек, ключей, крышек, рычагов, задраек и т. п., но, чтобы облегчить сообщение между отдельными отсеками на кораблях, были сняты и сданы в порт водонепроницаемые двери, срезаны комингсы люков, а в переборках прорублены лазы. На одном корабле можно было, например, попасть в артиллерийский погреб, не открыв ни одной двери. Таблицы непотопляемости были совсем неизвестны. В нижних помещениях царили беспорядок и грязь, в жилых помещениях было полно крыс и насекомых. При такой обстановке германский личный состав встретил большие затруднения бытового и продовольственного характера, в особенности на кораблях с тесными жилыми помещениями. Тем более достойны удивления горячее рвение и воля, не останавливавшиеся ни перед какими разочарованиями, препятствиями и противодействием, смелость и терпение германских офицеров и матросов, создававших турецкий флот вдали от неприятеля, с малой надеждой когда-нибудь до него добраться, умышленно и неумышленно непонимаемых, съедаемых клопами и вшами, плохо питаемых, не видевших отдыха.

Тотчас же по прибытии в Турцию Сушон реквизировал весь уголь и машинное масло. Всего удалось собрать до 8 000 *т* уэльского угля. Угольный склад был образован на побережье Босфора; склад находился под надежной охраной. Добыча, доставка и распределение каменного угля из Гераклейских копей, расположенных на побережье Черного моря, находились в руках сведущих германских офицеров запаса. Германские инженеры, отко-



мандированные на казенный судостроительный завод, восстанавливали годные к использованию корабли; наличное вооружение, боевой запас, мины, торпеды и тралы чинились и приводились в порядок. Подходящие небольшие торговые пароходы были сведены в 2 дивизиона тральщиков. С большим трудом удалось создать и службу пограничной охраны на побережье. Командующий флотом ежедневными осмотрами убеждался в успехах обучения.

Первоочередная трудная работа заключалась в приведении кораблей, машин и артиллерии в такое состояние, при котором можно было бы плавать и обучаться. Все, что не могло быть исправлено в короткий срок имевшимися средствами, браковалось. Чтобы избавить корабли от вредного влияния стоянки у верфей и застраховать их от возможных враждебных выступлений со стороны греческой и армянской части населения в Босфоре и Мраморном море, якорные места флота постоянно менялись. Приходилось преодолевать трудности с доставкой продовольствия, получавшегося из интендантства в Золотом Роге. При первых попытках выполнения эволюций выяснилось, что 40-летний линейный корабль *Мессудие* не может держаться в строю: на нем не имелось даже указателей числа оборотов. Этот линейный корабль пришлось передать в распоряжение дарданельской крепости в качестве пловучей батареи; там его новая радиостанция и противоминная артиллерия могли сослужить хорошую службу.

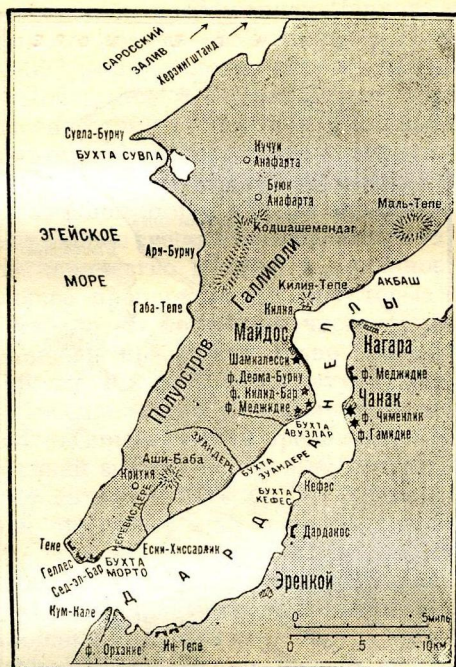
9 сентября состоялся первый ночной поход. Начиная с середины сентября, преодолев большие трудности, корабли стали выходить для учений в Черное море сперва поодиночке, а затем—соединениями, с целью приучения команды к морю. Здесь уместно дать краткие сведения о водном районе, в котором приходилось действовать турецкому флоту.

Весь театр можно разделить на два района: первый из них—Мраморное море с обоими проливами—Дарданеллами, соединяющими его с Греческим Архипелагом, и Босфором, ведущим во второй район, и второй район—Черное море.

Дарданеллы (черт. 1) имеют в длину 33 мили, среднюю ширину в 2 мили и наименьшую ширину в 7 каб. (1 300 м).



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



Черт. 1. Дарданеллы

господствующих в этом районе северных ветрах поверхностное течение достигает скорости 5 узлов.

Мраморное море (карта 1) имеет протяжение в 110 миль (от Дарданелл до Константинополя). Глубина его достигает 1 000 м (550 саж.), так что проход им не связан с навигационными затруднениями. Хорошо укрытые якорные места для небольших судов и особенно для подводных

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



лодок имеются среди групп островов и у азиатского побережья.

Босфор (черт. 2) имеет в длину 17 миль, наибольшую ширину—в 1,5 мили, при глубинах от 37 до 119 м (20—



Черт. 2. Босфор.

65 саж.). Общее направление течения—из Черного моря в Мраморное, при скорости в среднем около  $2\frac{1}{2}$  узлов; в Босфоре также имеется придонное течение.

Летом в этих водах обычно дуют *N*-е ветры, которые усиливаются в дневное время с увеличением температуры, а ночью стихают. В это время дождей почти не бывает. Зимой, с ноября по март, дуют переменные ветры и стоит непостоянная погода. В этот период нередки *N*-е штормы,



сопровождаемые сильными ливнями; при ясной погоде часто бывают штормы и от *S*-х и *SW*-х румбов. Зимой *N*-е ветры приносят заметный холод, часто сопровождающийся снегопадом.

В связи с большим протяжением Черного моря (от Константинополя до Батума—582 мили, от Константинополя до Одессы—352 мили) условия ветра и погоды здесь очень различны. Побережье севернее линии Варна—Севастополь—Феодосия отличается степным климатом с холодной зимой, характерной *N*-ми и *Ost*-ми ветрами и сильными засухами поздним летом и поздней зимой.

Южнее указанной линии в более значительной западной части климат схож с средиземноморским: сухое ясное лето, достаточное количество дождей в холодное время года, способствующее произрастанию фруктовых деревьев, винограда и табака. В восточной части Черного моря, на кавказском побережье, значительно больше осадков, при несколько более высокой температуре, что способствует пышной растительности. У анатолийского побережья (приблизительно до Синопа) летом преобладают морские ветры, осенью и ранней зимой—береговые; в зимние месяцы временами дуют сильные *NO*-е ветры. Тогда вдоль всего открытого южного побережья поднимается такой сильный прибой, что всякое судоходство прекращается. В апреле и мае наряду с чрезвычайно хорошей видимостью часто бывают туманы, отличающиеся большой густотой, но не продолжительные.

Несмотря на то, что к.-адм. Сушон уже состоял командующим турецким флотом и ему во всех отношениях были подчинены корабли и личный состав, английская морская миссия продолжала оставаться в Константинополе. Последняя в свое время была приглашена для улучшения состояния флота, приведенного в полный упадок долготным пренебрежительным отношением султана Абдул-Гамида. Из опасения бунтов и восстаний султан отнял у кораблей уголь и боевой запас и обрек их на бездействие в Золотом Роге. Но английская миссия (что не могло укрыться от германского личного состава) не боролась с таким положением, напротив—она сознательно содействовала сохранению флота в отношении личного состава



и материальной части в состоянии развала. Часть турецкого офицерства, уяснившая себе роль англичан, признавала, что лишь после упразднения английского влияния турецкий флот сможет возродиться. Наконец, 16 сентября английская миссия покинула Константинополь. Однако, не все англичане исчезли при этом из флота. Много времени спустя в константинопольском адмиралтействе и морском училище попадались английские офицеры, терпимые и прикрываемые турками и действовавшие против германского руководства во флоте.

Стремясь ускорить выступление Турции, Сушон уже в середине сентября заявил, что флот и оборона проливов находятся в боевой готовности. Тем не менее ежедневно случавшиеся поломки, особенно на миноносцах, причиняли командующему много забот. Стрельба стояла на самой низкой ступени. Во всех областях достижения были так слабы, что только при условии ясной, тихой погоды можно было ожидать от кораблей успешного выполнения возложенных на них задач. К моменту вступления Турции в войну было только приступлено к одиночным и эскадренным стрельбам. Положение германских командиров на турецких кораблях настолько упрочилось, что они имели возможность сами на них управляться. Со временем турки к ним настолько привыкли, что передали всецело в их руки руководство кораблями в бою, предоставляя турецким командирам заботу о внутреннем распорядке и командные функции на якорных стоянках. Все вопросы боевой подготовки подробно обсуждались совместно германским и турецким командирами, и последние отдавали уже соответствующие приказания. Боевая же подготовка велась всегда под руководством и наблюдением германского командира. Командование турецкой флотилией эскадренных миноносцев было всецело передано германскому офицеру, которому она подчинялась во всех отношениях и который ничем не был связан.



## Глава VI

### КОЛЕБАНИЯ ТУРЕЦКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Турецкое правительство создает осложнения. Настойчивость командующего флотом. Посещение великого визиря. Учения на Черном море. Закрытие Дарданелл. Переговоры с Энвером-пашой. Объявление войны.

Турецкому правительству удалось оттянуть вступление Турции в мировую войну сперва до середины сентября, но и после этого времени великий визирь, не расположенный к активным действиям, и большинство членов кабинета под разными предлогами откладывали окончательное решение. После отступления германских армий на Марне и австро-венгерских войск в Карпатах вера в победу центральных держав поколебалась. Румыния и Болгария держали себя неопределенно, чем очень затрудняли для Турции принятие решения. Не так-то просто было обеспечить снабжение столицы, всецело зависевшее от подвоза морем. Для ведения длительной войны Турции не хватало почти всего необходимого снабжения, в первую очередь—боевого запаса и денег.

В явном усилии оттянуть свое решение турки высказывали все эти и ряд других соображений одно за другим. На Германию взваливались заботы обо всех нехватках. Турки не довольствовались одними обещаниями. В длительных и утомительных переговорах приходилось в договорном порядке устанавливать объем подлежащих предоставлению Турции авансов и помощи. Часто новые соображения, новые более высокие требования сводили к нулю достигнутые соглашения, несмотря на готовность немцев идти навстречу; это порождало сомнения в искрен-



ности правительства, постепенно пропадала последняя вера в возможность выступления Турции. Командующему флотом все снова и снова приходилось подбадривать малодушных.

В начале сентября у Сушона сложилось впечатление, что Энвер готов идти на выступление. Энвер был уверен, что как только на сухопутных театрах успех выпадет на долю немцев, то и остальные министры согласятся на участие в войне. Сушон настаивал на решительном наступлении Турции в двух направлениях: против России—на Черном море и против Англии—в Суэцком канале, что, по его мнению, привлекло бы на сторону Германии Болгарию и Румынию. За немедленное выступление говорило и то, что с течением времени кормить столицу и снабжать армию всем необходимым становилось бы все труднее. Другим доводом в пользу скорого выступления служило и то обстоятельство, что военные действия на Кавказе и в районе Суэцкого канала настолько разгрузили бы германскую армию на европейском театре, что там можно было бы ожидать несомненных успехов. Поведение английского посла, удовлетворявшегося явно ложными заявлениями Турции, хорошо доказывало, по мнению Сушона, насколько англичане хотят избежать войны с Турцией. Именно вследствие этого он считал бы уместным теперь же вступить в войну. Посылка Талаата и Халила в Румынию и Болгарию показывала, что одни переговоры ни к чему не поведут. Болгария не хотела выступать против Сербии, не имея гарантий со стороны Румынии, что последняя не нанесет ей удара в спину. Румыния, в свою очередь, не желала даром давать гарантий, очевидно, ожидая развития событий на русском театре военных действий. Все зависело от Турции. Турция должна была действовать.

Чтобы ускорить ход событий, командующий флотом решил устроить демонстративный поход флота вдоль болгарского и румынского побережий. Энвер-паша сперва выразил свое согласие, но тотчас же взял его назад по телеграфу. Германский посол, услышав об этом намерении, настойчиво просил не предпринимать ничего, в чем можно было бы усмотреть давление на Румынию. Настой-



чивые доводы командующего флотом заставили Энвера начать подготовку наступления на Суэцкий канал. Но и эти приготовления также были отложены в связи с категорическим заявлением английского посла, обещавшего, что Англия немедленно оплатит оба конфискованных корабля и отправит их личный состав в Турцию.

Командующий флотом неоднократно докладывал о боевой готовности флота. Несмотря на упорное сопротивление со стороны кабинета, он предпринимал походы с отдельными кораблями в Черном море в надежде, что там произойдет столкновение с русским флотом. План ведения крейсерской войны на Черном море германскими пароходами *Генераль* и *Корковадо* (*Corcovado*) (Германской восточно-африканской линии), которые намечалось превратить в военные корабли, в нейтральной гавани или в море пришлось отставить по настоянию германского посла. Послы и посланники неприятельских государств усиленно доказывали визирю необходимость удаления германского адмирала, самовольно забравшего в свои руки турецкий флот и оборону проливов и не подчинявшегося указаниям турецкого правительства. Так как министры, видимо, не сочувствовавшие войне, также рассчитывали устранить тягостное для них влияние Сушона, Энвер предложил последнему перейти на турецкую службу, в связи с чем делал ему блестящие предложения. Сушон отвечал уклончиво: права командующего флотом и права морского министра трудно разграничить; поэтому если ему дадут полную власть командующего флотом с ответственностью за обучение и дух флота, то деятельному и честолюбивому морскому министру не останется достаточного поля действия. Сушон ничем не хотел связывать своей свободы и дорожил возможностью в качестве союзного адмирала проводить желательные ему мероприятия и настаивать на необходимых требованиях, невзирая на сопротивление министров. Такую политику ему удалось проводить до самого конца, главным образом, благодаря тому удачному обстоятельству, что морской министр был отозван для командования сирийской армией и, таким образом, оставил фактическое руководство и наблюдение над морским министерством Сушону.



С этого времени морское министерство имело в своем подчинении лишь центральные учреждения, арсенал в Золотом Роге и морскую тюрьму; все же остальные береговые учреждения, в том числе даже несколько мечетей, находились в подчинении у командующего флотом.

Чтобы сломить противодействие кабинета и великого визиря выходам турецкого флота в Черное море, Сушон с согласия Энвера 18 сентября явился к великому визирю. В беседе с визирем Сушон настойчиво требовал гарантий, что этим выходам в дальнейшем не будет чиниться препятствий. В заключение беседы, принявшей резкие формы, адмирал заявил, что, если требуемые гарантии не будут даны до следующего вечера, он начнет действовать, как ему подсказывает его совесть военного человека. Он дал понять, что судьба турецкого флота фактически находится в его руках. Требуемых гарантий он так и не получил, но великий визирь не создавал в дальнейшем лишних затруднений.

Постепенно удалось приучить общественное мнение, кабинет и послов к тому, что все чаще и чаще отдельные корабли выходили в Черное море, где производились и учебные стрельбы и маневрирования, а личный состав привыкал к морской обстановке. Стремясь использовать всякую возможность для вызова столкновения с неприятелем, Сушон посылал эскадренные миноносцы из Дарданелл против англо-французского флота. Во время одной из таких операций, 26 сентября, английский линейный корабль отогнал турецкий миноносец, угрожая последнему силою оружия. Это событие дало турецкому правительству долгожданный повод к полному закрытию Дарданелл. Таким образом, для неприятеля сообщение с Черным морем было отрезано. 14 октября англичане обстреляли турецкий самолет. Такие вызывающие действия со стороны английских дозорных сил возбудили неприязненное отношение турок к Англии. Тем не менее в Турции трудно было заметить желание воевать с Англией. Ненавистными являлись только исконные враги — «москов», Россия. Скорее всего можно было двинуть Турцию против нее.

У германского посла имелись большие сомнения в от-



ношении целесообразности вызова боевых столкновений на Черном море. Сушон, однако, считал, что этот путь является единственным, сулившим двинуть Турцию на вступление в войну. Обстоятельством первостепенной важности являлось сохранение должного настроения в Болгарии и Румынии, развивавшегося в сочувственном к Германии направлении, но которое в любой момент, под влиянием случайной причины, могло измениться.

Из Германии неоднократно приходили указания на желательность турецкого выступления. Так, 7 сентября начальник германской военной миссии получил от начальника Большого генерального штаба следующую телеграмму: «Желательно, чтобы Турция возможно скорее выступила, не позднее окончания организации обороны Дарданелл, которое необходимо ускорить». 8 сентября посол получил предписание вынудить Турцию к выступлению. 15 сентября он снова получил телеграмму от рейсканцлера Бетман-Гольвега с требованием энергичных действий на Черном море. Сушон не получал никаких приказов или предписаний с родины. Он пришел к заключению, что ни от турецкого министерства, ни от посла не получит в ближайшее время согласия на выступление. Поэтому он решил действовать на свою ответственность; он переговорил с глазу на глаз с Энвером, который дал обещание в случае каких-нибудь событий на Черном море пропустить Сушона обратно в Босфор. Для обеспечения беспрекословного повиновения со стороны турецкого командного состава и экипажей кораблей Сушону необходимо было иметь соответствующие секретные приказы. Эти приказы, подписанные морским министром и полученные Сушоном 25 октября, гласили следующее: «адмирал действует по высочайшему повелению султана, и флот обязан ему повиноваться».

В конце концов Турция поставила свое согласие в зависимость от получения от Германии займа в размере 2 млн. турецких фунтов. Эта сумма была обещана. Когда деньги эти, после случайной задержки, попали, наконец, в Константинополь, Энвер-паша был готов идти на выступление, но его коллеги-министры хотели еще выиграть время и решили послать в Берлин министра иностранных



дел Халила, чтобы там договориться о наиболее удобном моменте для активного выступления Турции<sup>1</sup>.

У командующего флотом был свой план, который заключался в следующем: совершенно неожиданно напасть на русские черноморские порты, действуя одновременно всеми боеспособными кораблями объединенного германо-турецкого флота, и произвести настолько значительные разрушения, чтобы ни Россия, ни Турция не могли уже пойти на-попятную.

У Энвера была та же цель, что явствует из секретного приказа от 22 октября. Этот приказ гласил:

«Турецкий флот должен добиться господства на Черном море. Найдите русский флот и атакуйте его без объявления войны, где бы вы его ни нашли».

Только вечером 28 октября, когда общая атака на русские базы была уже в полном ходу, Сушон, находившийся перед Севастополем, получил радио от германского посольства с указанием, что под давлением политической обстановки необходимо начать военные действия.

---

<sup>1</sup> 20 октября министерство иностранных дел (русское) предупредило командующего черноморским флотом адм. Эбергарда телеграммой, что «в связи с получением Турцией от Германии золота возможно в ближайшие дни ее выступление против России». — Р е д.