

## Глава XV

### **ГИБЕЛЬ АНГЛИЙСКИХ ЛИНЕЙНЫХ КОРАБЛЕЙ ТРАЙОМФ и МАДЖЕСТИК. ДЕЙСТВИЯ НЕПРЯ- ТЕЛЬСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК**

Вопрос о присылке германских подводных лодок. Морской генеральный штаб согласен. Организация баз в Малой Азии. UB-8 направляется в Турцию. U-21 выходит из Вильгельмсгафена. У берегов Испании. Командир принимает решение, чреватое последствиями. Поход к Дарданеллам. Атака линейного корабля *Трайомф*. Гибель линейного корабля *Маджестик*. Прибытие UB-7. Английские подводные лодки в Мраморном море. Борьба на турецких коммуникациях. Торпедные атаки торговых, пассажирских и госпитальных кораблей. Сооружение сетевого заграждения.

Переговоры с Германией относительно отправки германских подводных лодок на турецкий театр велись уже довольно давно различными инстанциями в Константинополе. Сушон считал, что при ожидавшейся атаке неприятеля против Дарданелл деятельность собственных подводных лодок должна иметь большое, если не решающее значение. Поэтому он направил соответствующий запрос командующему австрийским флотом, считая, что австрийские подводные лодки в силу близости их к театру военных действий могли бы быть использованы в первую очередь. Однако, ответ был отрицательный. Тогда Сушон настоятельно телеграфировал 1 мая 1915 г. в морской генеральный штаб в Берлине:

«Участие подводных лодок в обороне Дарданелл было бы многообещающим и ценным. Австрийский адмирал отклонил



мою просьбу о присылке лодок, считая их необходимыми в Адриатике. Снабжение можно организовать в Малой Азии».

В тот же день Энвер-паша телеграфировал германскому верховному командованию. Описав обстановку в Дарданеллах, он сообщал:

«Крайне необходима присылка нескольких больших подводных лодок, при наличии которых неприятель не рискнет на прорыв через Дарданеллы. Может быть, возможна покупка Турцией 3 больших австрийских лодок из Пола, которые с германским личным составом могли бы срочно прибыть сюда».

Германский посол Вангенгейм сообщил 2 марта министерству иностранных дел:

«По мнению адмиралтейства, присылка 2 подводных лодок сразу же изменила бы положение в Дарданеллах. Обращение к.-адм. Сушона к Австрии встретило отказ. Постепенно должно было бы и у Австрии создаться впечатление, что форсирование Дарданелл своим влиянием на нейтральные государства может придать войне неблагоприятный для нас оборот».

4 марта австрийское морское командование подтвердило свой отказ германскому морскому генеральному штабу на том основании, что из 7 имевшихся подводных лодок только 2 боеспособны и те необходимы для обороны Пола и Каттаро. Морской генеральный штаб сообщил 10 марта командующему Флотом открытого моря<sup>1</sup> о настоятельной необходимости откомандирования в распоряжение обороны Дарданелл хотя бы одной подводной лодки. Последний 13 марта предложил для этой цели лодку *U-21*.

10 марта Сушон получил из Берлина известие, что к 22 марта будут подготовлены к отправке 2 малые подводные лодки в разобранном виде. 18 марта пришло сообщение, что *U-21* в начале апреля выйдет в Средиземное море.

Намеченная отправка подводных лодок на турецкий театр военных действий создавала необходимость организации опорных пунктов на малоазиатском побережье. Лодки должны были иметь возможность на пути из Каттаро в Дарданеллы пополнять свои запасы, производить

<sup>1</sup> Флот открытого моря—ядро германского флота в Северном море.—П р и м. п е р е в.



небольшой ремонт и получать последние известия с театра военных действий. Там же они должны были получать лоцманов (в Дарданеллах в качестве лоцманов обучались рулевые). В качестве баз для подводных лодок были намечены порт Будрум и бухта в заливе Кос, близ острова Орак (карта 1). В качестве баз-убежищ с запасами нефти могли служить Смирна, Фокия, Сигаджик и Скаланова. Кроме того, в условное место на южном побережье Крита был направлен нефтеналивной транспорт, правда, захваченный в мае англичанами. Оборудование уединенных опорных пунктов производилось с соблюдением строжайшей секретности; их организация была известна лишь турецкому командующему в Смирне и коменданту города.

Снабжение Будрума и Орака нефтью и провиантом было затруднительно: оно производилось только на верблюдах. Главные склады были организованы в Миласе, сообщавшемся с Аидином лишь плохими дорогами и горными тропинками. Во главе всего дела снабжения подводных лодок был поставлен офицер германского флота.

К началу мая организация баз была закончена (карта 1): в Миласе находился главный склад нефти, в Геверджинли (залив Менделия)—начальник снабжения (быв. старший штурман крейсера *Бреслау*) с рулевым и запас нефти для двух малых подводных лодок, в Будруме—один рулевой и в Ораке—лоцманский офицер. Базу Геверджинли после захода в нее двух подводных лодок пришлось упразднить ввиду близости ее от караванных путей и опасности, которой подвергались в ней лодки в смысле их обнаружения. Орак остался единственной базой подводных лодок. Здесь лодки ни разу не были обнаружены; в общей сложности базу посетило 8 подводных лодок, из них 2 оставались в ней по 3—4 недели из-за повреждений механизмов, причем неприятель так и не узнал их местопребывания. Лишь в начале ноября 1915 г., когда английский сторожевой корабль пытался произвести здесь высадку десанта, отраженную ружейным огнем, неприятель обратил внимание на этот пункт: пришлось упразднить и эту базу, тем более что надобность в ней миновала.

В июне 1915 г. на западном побережье полуострова Галлиполи была организована важная станция службы



наблюдения и связи. Она находилась в небольшой бухте, вне района военных действий (ее обычно называли Херзингштанд, по имени командира подводной лодки *U-21*) (карты 1 и 15). Станция имела своим назначением поддержание связи с германскими подводными лодками, оперировавшими перед Дарданеллами, с целью передачи и получения информации о движении неприятельских кораблей и о неприятельских минных и сетевых заграждениях; этой же станции подводные лодки сообщали о своем намерении войти в Дарданеллы для дальнейшего осведомления об этом крепости Чанак.

После ликвидации опорных пунктов на малоазиатском берегу станция Херзингштанд была превращена в лощманскую станцию для входящих в Дарданеллы подводных лодок.

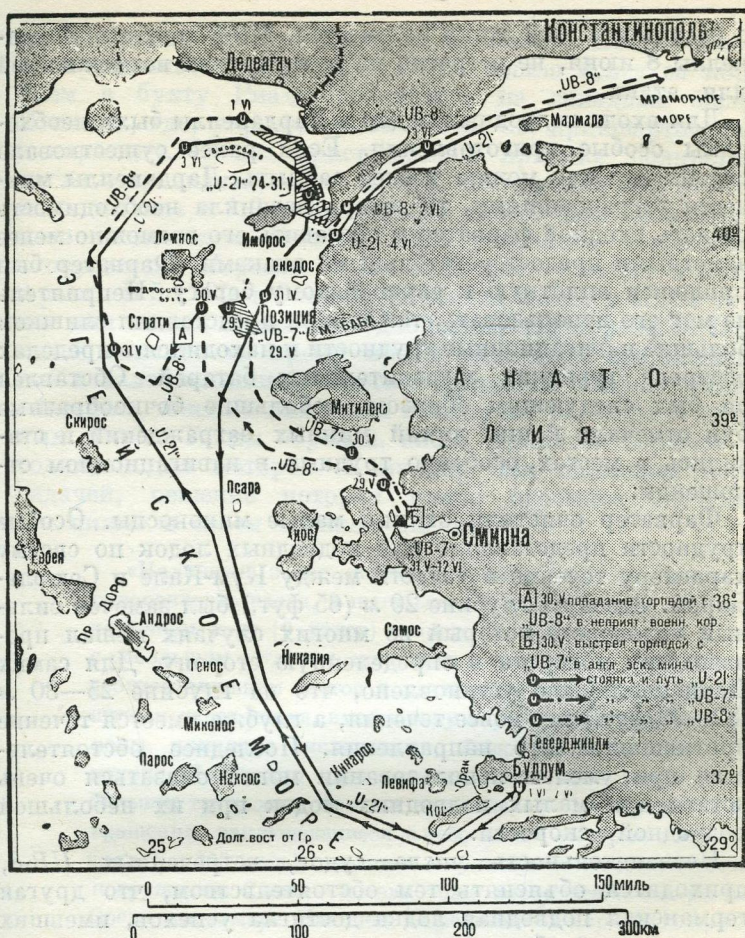
Первой подводной лодкой, отправленной на восточный театр военных действий, явилась *UB-8*. Она была отправлена по железной дороге 20 марта 1915 г. в Полу, прибыла туда 25 марта и была тотчас же здесь собрана. После нескольких пробных походов она 2 мая морским путем направилась в Турцию. Из штаба средиземноморской дивизии ею были получены указания, что у острова Орака ее будет ожидать лощман. Пополнив 3 мая свои запасы в Порто-Палаццо на острове Меледа (у побережья Черногории), подводная лодка 4 мая вышла в море на буксире австрийского крейсера *Новара* (*Novara*). При скорости хода в 9,5 узла, около 3 час. *UB-8* неожиданно погрузилась. Вахтенному рулевому не удалось отдать буксир, и только в последнюю минуту он смог задрать горловину рубки подводной лодки. Он сам вместе с другими рулевыми и сигнальщиками бросился за борт. Лодка, имея 20° дифферента на нос, погрузилась на глубину в 18 м (60 фут.). Через неплотно задраенную горловину вода устремилась потоками во внутренние помещения. *Новара* застопорил машины, вследствие чего лодка всплыла на поверхность. Командир лодки тотчас же приказал отдать буксир и лег на обратный курс для спасения смытых людей; однако, один из не умевших плавать матросов уже утонул. *UB-8* пришлось идти назад для исправления повреждений, причиненных водой. 5 мая подводная лодка смогла снова



выйти в море. 8 мая с утра задул *Ost*-й ветер силою до 8 баллов. Подводная лодка шла лагом к волне и подвергалась столь значительной качке, что создавалась угроза выливания кислоты аккумуляторов; поэтому лодке пришлось повернуть и идти против волны. Тогда она стала испытывать сильную килевую качку; волны перекачивались через рубку. Опасаясь, что погнутся горизонтальные рули, командир погрузился на 20 м (65 фут.) и стал ждать лучшей погоды для следования надводным ходом. 11 мая без особых приключений *UB-8* подошла к Ораку; здесь ее встретил лощманский офицер и провел в глубину бухты, где она могла укрыться от наблюдения с моря. Ввиду того, что у Орака в течение нескольких дней находилась английская подводная лодка, все запасы были переправлены отсюда в бухту Геверджинли, в заливе Менделия; поэтому *UB-8* зашла в эту бухту на следующий день для пополнения запасов топлива, смазочного масла и провианта. 13 мая она снялась с якоря для операций против неприятельского флота у Дарданелл. Во время похода испортился гироскопический компас, а командир не мог положитьсь на магнитный компас, девиация которого достигла  $2\frac{1}{2}$  румбов; поэтому подводной лодке пришлось 17 мая зайти в Смирну. 16-дневное плавание было очень тяжелым для небольшой подводной лодки. Тесное помещение давало свободному от службы личному составу очень малую возможность для отдыха. Ввиду малой скорости подводной лодки и невозможности во время плавания зарядить аккумуляторные батареи ее боевое значение было невелико. К тому же из-за оживленного судостроения приходилось следовать под водой, причем аккумуляторы несли большую нагрузку. Во время пребывания в Смирне механизмы были перебраны, а гироскопический компас исправлен немецкими специалистами.

29 мая в 2 часа *UB-8* снова вышла в море (черт. 4). 30 мая в течение всего дня она не обнаружила ни одного парохода, и лишь в 19 час. появился большой трехтрубный корабль, шедший зигзагообразным курсом в направлении на Мудросскую бухту (на острове Лемносе); ввиду надвигавшейся темноты командиру не удалось установить в перископ детали его внешнего вида. В 20 ч. 15 м.





Черт. 4. Операции U-21; UB-7 и UB-8 в Эгейском море с 29 мая по 4 июня 1915 г.

подводная лодка выпустила торпеду, которая попала в пароход против задней трубы. UB-8 видела, как взлетели на воздух палубные надстройки, но момент гибели парохода ей установить не удалось. Более точных сведений



о результате этой атаки не имеется. *UB-8* вошла в Дарданеллы 8 июня, не встретив на пути других возможностей для атаки.

Для входа подводных лодок в Дарданеллы были необходимы особые приготовления. Если ранее существовало стремление как можно теснее закрыть Дарданеллы минными заграждениями, то теперь возникла необходимость создать входной фарватер и обставить его возможно менее заметными предостерегательными знаками. Фарватер был проложен вплотную к европейскому берегу. Неприятель не мог его использовать, так как он представлял слишком большие навигационные трудности и находился в пределах обстрела турецких заградительных батарей. Обставлен он был следующим образом: небольшие бочкообразные буи отмечали концы линий минных заграждений и ставились в местах, особенно трудных в навигационном отношении.

Фарватер очистили от мин малые миноносцы. Особые трудности представляло для подводных лодок по своему характеру течение в узкости между Кум-Кале и Сед-эль-Баром. Здесь на глубине 20 м (65 фут.) был замечен сильный водоворот, который во многих случаях мешал производству поворота в определенную сторону. Для самих Дарданелл было установлено, что на глубине 25—30 м (82—98 фут.) нет вовсе течения, а глубже имеется течение противоположного направления. Последнее обстоятельство при умелом использовании могло оказаться очень кстати для малых подводных лодок при их небольшой подводной скорости.

Незначительность числа судов, встреченных *UB-8*, приходится объяснять тем обстоятельством, что другая германская подводная лодка достигла успехов, имевших для турецкой обороны решающее значение.

Подводная лодка *U-21* вышла 25 апреля 1915 г. в 5 ч. 30 м. из Вильгельмсгафена (под командою кап.-лейт. Херзинга). Путь в Средиземное море был выбран севернее Британских островов; *U-21* избегала встречи с нейтральными и неприятельскими кораблями, чтобы не быть открытой. 2 мая в 19 час. *U-21* взяла курс на мыс Финистерре (Испания) и здесь встретила с пароходом *Марсала*, который



доставил для *U-21* топливо и провиант. После обмена опознательными подводная лодка вошла вслед за кораблем в бухту Риа-де-Коркубьон, на западном берегу Испании, где, укрывшись за мысом Се, пришвартовалась к пароходу. Ночью приступили к приемке солярового масла и провианта; в 5 ч. 15 м. *U-21* приняла 12,5 *т* жидкого топлива и 1,9 *т* смазочного масла. Для окончательного пополнения запасов было условлено встретиться с пароходом *Марсала* 3 мая в 20 час. у входа в бухту Ароса<sup>1</sup>. В 5 ч. 30 м. 3 мая *U-21* вышла в море и шла в течение дня малым ходом под одной машиной курсом *S*. Принятое топливо во время пробы оказалось непригодным (не давало вспышки). Смесь с топливом старого запаса оказалась тоже невозможной вследствие разницы в удельных весах. Таким образом, вновь принятое горючее не годилось для моторов. Командир был поставлен перед задачей, решение которой имело огромное значение. Он пишет в своем военном дневнике:

«Наличный запас жидкого топлива—26 *т*. Решаю не поворачивать назад, а пытаться дойти до Каттаро. При экономичном ходе (9 узлов) старого солярового масла хватит с небольшим остатком, но только в том случае, если не понадобится слишком частое и длительное погружение. Возвращаться через канал, имея в виду меры противолодочной обороны, принятые англичанами, было бы неразумно. Путь вокруг Шотландии тоже представляет с этой точки зрения большие трудности, нежели путь вперед. Преимущества возвращения, заключающиеся в небольшом выигрыше в расстоянии (на 200 миль), сводятся к нулю необходимостью частого погружения. Свежая погода тоже вероятнее на севере, чем в Средиземном море. Наконец, в Средиземном море, даже при стечении самых неблагоприятных обстоятельств, можно пополнить запас топлива в нейтральном порту. В конце концов возвращение значительно затянуло бы выполнение операции».

Это решение командира имело огромное военное значение. Если бы он повернул обратно, то не только получилась бы задержка, но повторение операции, вероятно,

<sup>1</sup> К северу от Виго.—Прим. перев.



было бы уже излишним. Достигнутые им в Дарданеллах успехи в большой степени помогли Турции выдержать атаки англичан; не будь его своевременного появления, сопротивление обороны было бы, вероятно, быстро сломлено.

При следующей встрече с пароходом *Марсала* командир уведомил его о непригодности жидкого топлива и просил довести об этом до сведения соответствующих учреждений в Германии. 6 мая в 7 час. *U-21* прошла Гибралтарский пролив вплотную к Марокканскому побережью. В 15 ч. 10 м. показались 2 небольших миноносца, увидя которые, подводная лодка погрузилась. Один из миноносцев подошел на 1 000 м (5½ каб.), повидимому, заметил перископ и открыл огонь. *U-21* погрузилась на глубину 20 м (65 фут.). Около 15 ч. 50 м. оба миноносца скрылись из виду. 9 мая в 16 ч. 10 м. произошла еще одна встреча с пароходом. Несмотря на мгlistый горизонт, *U-21* была обнаружена, и, когда корабли находились друг у друга на траверзе, пароход неожиданно повернул на подводную лодку, которая была вынуждена быстро погрузиться. Обе встречи имели последствием посылку англичанами предупредительных радио. Следующая встреча *U-21* с неприятелем произошла 11 мая в 7 ч. 10 м., когда 2 французских эскадренных миноносца появились в районе южнее Сицилии. Очевидно, перископ был замечен; один из эскадренных миноносцев открыл огонь с дистанции около 700 м (4 каб.), всплески ложжились очень близко к подводной лодке. Она погрузилась на 20 м (65 фут.). Эскадренный миноносец прошел над нею и, повидимому, стремился ее найти; по крайней мере, шум его винтов долгое время был слышен поблизости.

Без дальнейших приключений *U-21* подошла 13 мая к Каттаро и в 15 час. вслед за австрийским эскадренным миноносцем вошла в бухту. Расчеты командира вполне оправдались. Остаток топлива равнялся 4,8 т. При выходе из Вильгельмсгафена топлива имелось 56,5 т; за переход в 1 900 миль до Финистере было израсходовано 30,5 т, за переход в 200 миль до Каттаро—24,2 т. Пребывание в Каттаро длилось всего 7 дней, в течение которых подводная лодка ремонтировалась и снабжалась. 20 мая в 18 ч. 30 м. *U-21* направилась к малоазиатскому побе-



режью. Командир избегал в дневное время пересекать коммуникации и проходить близ больших населенных островов. Он намеревался обойти 24 мая Лемнос и Имброс с севера, чтобы сперва выяснить расположение неприятельских кораблей и, если удастся, использовать сумерки или лунную ночь для атаки (карта 15).

24 мая в 11 ч. 45 м. он заметил южнее Дедеагача военный корабль, в котором при приближении опознал русский крейсер *Аскольд*. Крейсер, повидимому, стоял на якоре в 5 милях от берега. *U-21* своевременно погрузилась, имея все шансы остаться незамеченной. Командир решил не атаковать крейсера, хотя попадание было бы несомненным. Он намеревался следовать к Галлипольскому полуострову, чтобы произвести первую атаку по находящемуся там англо-французскому флоту. Он предполагал, что его появление еще неизвестно, и не хотел понижать шансов атаки главного объекта выстрелом по неанглийскому крейсеру. Эта выдержка в ближайшие же дни принесла блестящие результаты.

Настало 25 мая. Отсутствие ветра и гладкое море создавали условия хорошей видимости. *U-21*, следуя в подводном положении, выяснила, что главные неприятельские силы находятся против ожидания не у Габа-Тепе, а у мыса Геллес. Поэтому она не могла уже к рассвету выйти для атаки главных сил. Зеркально-гладкое море и хорошая видимость создавали трудные условия для атаки, но, с другой стороны, как будто имелись и шансы на успех: подводная лодка еще не была обнаружена, а корабли стояли на якоре. В 5 ч. 30 м. *U-21* усмотрела по носу три линейных корабля типа *Агамемнон* (*Агамемнон*) и *Маджестик*, окруженные многочисленными мелкими кораблями. Госпитальное судно, повернувшее прямо на подводную лодку, вынудило последнюю погрузиться на 20 м (65 фут.). Возможно, что ее перископ был замечен, потому что один из эскадренных миноносцев некоторое время держался вблизи и несколько раз проходил над подводной лодкой. В 6 ч. 20 м. явилась, наконец, возможность повернуть для атаки ближайшего линейного корабля типа *Трайомф*. Линейный корабль стоял на якоре без сетевых заграждений, окруженный несколькими парохо-



дами. В 6 ч. 25 м. *U-21* подошла на дистанцию выстрела; однако, несмотря на то что она шла на глубине 12,5 м (41 фут.) и показывала перископ очень осторожно, ее заметили, и линейный корабль, стоя на якоре и управляясь машинами, повернулся носом к подводной лодке. Когда перископ снова появился, неприятель тотчас же открыл огонь из носовой башни с дистанции около 700 м (4 каб.). Падения снарядов очень сильно ощущались на *U-21*. Принимая во внимание, что и эскадренный миноносец продолжал держаться над подводной лодкой, от атаки пришлось отказаться. *U-21* погрузилась на 25 м (82 фут.) и отошла истинным курсом 340°; шум винтов над нею постепенно утих, так что в 8 ч. 40 м. подводная лодка смогла всплыть на 10-м (32,8-фут.) глубину.

Под берегом подводная лодка обнаружила линейный корабль типа *Маджестик* на ходу и пошла на него в атаку. Вскоре из-за кормы этого линейного корабля появился шедший средним ходом другой линейный корабль типа *Куин* (*Queen*), находившийся от подводной лодки на благоприятной для торпедного выстрела дистанции. Поэтому в 9 ч. 05 м. *U-21* с дистанции в 1 000 м (5½ каб.) выпустила в него торпеду из кормового аппарата. Корабль уклонился от торпеды, дав задний ход, и при появлении перископа открыл огонь кормовой противоминной артиллерией. Очевидно, на гладкой поверхности моря с корабля заметили воздушный пузырь торпедного выстрела. Командир счел, что при таких условиях надо отказаться от дневной атаки по кораблям, находящимся на ходу. Однако, аккумуляторная батарея уже разрядилась, и не представлялось возможным отойти в подводном положении, с тем чтобы повторить атаку вечером. Поэтому командир решил попытаться атаковать линейный корабль, стоявший на якоре у Габа-Тепе, и для этой цели лег на курс *Ost*. У Габа-Тепе стоял на якоре английский линейный корабль *Трайомф* с поставленными противоминными сетями; вокруг него непрерывно циркулировал большим ходом эскадренный миноносец, а на ноках шестов противоминных сетей сидели наблюдатели. Таким образом, линейный корабль казался достаточно обеспеченным от атак подводных лодок. Эскадренный миноносец неоднократно вынуждал *U-21* погружаться



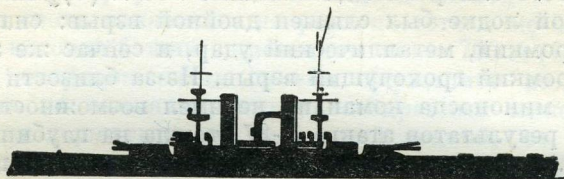
на 20 м (65 фут.), а в 11 ч. 20 м., когда она следовала на глубине 15 м (49 фут.), эскадренный миноносец прошел над нею. 3 минуты спустя *U-21* подошла на дистанцию торпедного выстрела. Торпеда с ножницами была выпущена из носового аппарата с дистанции в 300 м (1½ каб.). На подводной лодке был слышен двойной взрыв: сначала — менее громкий, металлический удар, и сейчас же за ним очень громкий грохочущий взрыв. Из-за близости эскадренного миноносца командир не имел возможности проследить результатов атаки. *U-21* отошла на глубину 20 м (65 фут.), но шум винтов эскадренного миноносца был еще долго слышен. Очень вероятно, что в чистой, прозрачной воде светлосерый корпус подводной лодки на глубине 20 м был виден (опыт показал, что под водою из среднего перископа ясно был виден свой собственный носовой люк, отстоящий на 25 м от перископа). Лишь на глубине в 25 м (82 фут.) шум винтов затих. В 14 ч. 20 м. *U-21* всплыла на 10 м (32 фут.) и осмотрела горизонт — ни одного корабля не было видно у Габа-Тепе, а корабли, стоявшие южнее, также покинули свое якорное место.

В то время как сам стрелявший не смог наблюдать результатов своего смертоносного выстрела, это выполнили за него турецкие позиции. Наблюдатель, находившийся на высшем пункте оборонительной позиции Кодшачемендаг, сообщает об этом событии следующее:

«Как раз этот корабль (*Трайомф*) за последние дни особенно часто обстреливал 190-мм и легкой артиллерией Майдос, Килию, Маль-Тепе и турецкие позиции и батареи. Он производил обстрел почти по расписанию: утром, в полдень и вечером. Около полудня я услышал глухой звук. В окопах — большое волнение. Эскадренные миноносцы, рыболовные пароходы, корабельные шлюпки спешат на помощь, в то время как все большие корабли уходят самым полным ходом. *Трайомф* сделал еще несколько выстрелов в направлении на *N*, где, повидимому, находилась подводная лодка, а также и на *S*; один снаряд попал в пароход. На линейном корабле поднялась суета, я слышал звуки горна, громкие голоса, команды, спускались шлюпки, какие-то предметы выбрасывались за борт. Через несколько минут корабль накренился на один борт, скоро трубы и мачты легли



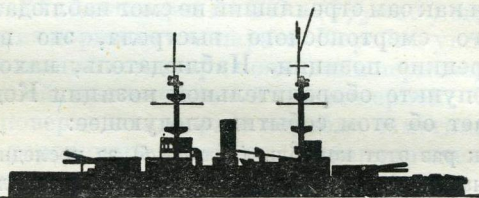
на воду, шесты сетевых заграждений торчали вверх; имея ход вперед, корабль опрокинулся и лег килем вверх. Дикая суматоха—эскадренные миноносцы, пароходы, шлюпки, люди в воде, а посередине—красное тело умирающего гиганта.



Линейный корабль *Трайомф* (*Triumph*) (1903)

Водоизмещение — 12 000 т; длина — 133 м; скорость хода — 20 узл.; вооружение — 4—254-мм; 14—190-мм; 14—76-мм; 2 торп. аппарата.

Корабль опрокинулся через 12 мин. после взрыва; через 21 мин. корма его поднялась высоко вверх, и корабль погрузился носом в глубину, оставив целое кладбище облом-



Линейный корабль *Маджестик* (*Madjestic*) (1895)

Водоизмещение — 15 150 т; длина — 119 м; скорость хода — 17,5—18,5 узла; вооружение — 4—305-мм; 12—152-мм; 16—76-мм; 5 торп. аппаратов.

ков. В окопах началось громкое ликование и крики ура, стрельба прекратилась, друг и враг смотрели на воду, переживая незабываемые минуты».

Погибло всего 3 офицера и 70 матросов, так как под рукой было много спасательных судов.

*U-21* отошла в подводном положении от побережья, и только в 21 ч. 25 м., после 2½-часового пребывания под водой, всплыла и зарядила аккумуляторную батарею.



Командир намеревался идти на *W*, чтобы обогнуть с севера остров Самофракию и к вечеру отыскать стоянку крейсера *Аскольд*, который, по его мнению, держался в том же районе: ведь никто не мог рассчитывать на появление подводной лодки в 40 милях севернее острова Имброс. В следующую ночь он намеревался вновь идти на *S*, чтобы на рассвете подойти к мысу Геллес.

26 мая прошло без событий: не был встречен ни *Аскольд*, ни какой-либо другой неприятельский корабль. С 20 ч. 45 м. подводная лодка шла на глубине 20 м (65 фут.); в 3 ч. 20 м.

27 мая она всплыла на 10 м (32 фут.). Дул легкий *Ost*-й ветер силой в 2 балла при волнении в 1—2 балла и очень хорошей видимости. У Га-



Подводная лодка *U-21* (1913)

Водоизмещение — 650 т; длина — 64,2 м; подводная скорость хода — 9,6 узла, надводная — 15,5 узла; вооружение — 1—88-мм; 1 пулемет; 4 торп. аппарата; 9 торпед.

ба-Тепе не было ни одного корабля, у южного мыса полуострова Галлиполи можно было различить линейный корабль среди множества транспортных, госпитальных и других вспомогательных судов, вокруг которых циркулировало 6 эскадренных миноносцев. Линейный корабль был так плотно окружен вспомогательными судами, что подход под благоприятным для атаки курсовым углом казался почти невозможным. Вот как описывает командир *U-21* в военном дневнике свой подвиг:

«4 ч. 15 м. Маневрирую для выхода в атаку сперва курсом *W*, потом курсом *Ost*. Условия для незаметного приближения несколько лучше, чем 25 мая (волнение 1—2 балла). 5 ч. 38 м. — выпуск торпеды из носового аппарата между 2 пароходами с дистанции 600—700 м (3½—4 каб.), угол встречи торпеды с целью 120°. Слышен взрыв. После выстрела подводная лодка несколько погружается. Находящиеся поблизости эскадренные миноносцы приближаются к подводной лодке и несколько раз проходят над ней. Погружаемся на 20 м (65 фут.). 6 ч. 15 м. — идем на глубину 10 м (32 фут.). Между двумя пароходами над водой виден корпус опрокинувшегося корабля. Вокруг много кораблей; 8—10 эскадренных миноносцев и не-



сколько рыболовных пароходов систематически обыскивают водный район между Имбросом и Галлиполи. Чтобы не показывать, куда отходит подводная лодка для зарядки аккумуляторов, продолжаем идти на глубине 20 м».

На этот раз жертвой смелой атаки пал английский линейный корабль *Маджестик*. Потери в личном составе составляли 40 чел. Гибель этих двух линейных кораблей в дополнение к гибели линейного корабля *Голиаф* заставила неприятеля убрать все большие корабли от побережья. Поэтому *U-21*, несмотря на большую выдержку, не имела больше случая для атаки.

29 мая командир сделал попытку атаковать линейный корабль типа *Маджестик*, стоявший на якорю в бухте Кефало (на острове Имброс). При этом подводная лодка в 13 ч. 24 м. запуталась в сетевом заграждении, которое закрывало вход в бухту. В средний перископ было видно, что проволоки обмотались вокруг корпуса подводной лодки. Резкой перекладкой руля и переменными ходами машин удалось разорвать сети и освободиться. Однако, два толстых троса остались на корпусе подводной лодки и тянулись в направлении за корму и вверх. Подводная лодка следовала малым ходом на глубине 25 м. К счастью, работа в сетевом заграждении не была замечена, хотя дело происходило в полдень при тихой ясной погоде. Опасение, что за подводной лодкой на поверхности воды тащатся концы или буйки, оказалось напрасным: по крайней мере, над *U-21*, шедшей на глубине 30 м, прошел какой-то корабль, ничего не заметив. Днем, в надводном положении, после часовой работы удалось освободиться от петель сетей, опутавших лодку. Весьма хорошую службу, как оказалось, сослужил сетевой отвод.

30 и 31 мая *U-21* не встретила никаких подходящих для атаки объектов; попадались только эскадренные миноносцы, рыболовные пароходы и вспомогательные корабли. Обследовать остров Лемнос не стоило: очевидно, в главной своей базе—Мудросской бухте—корабли были еще лучше обеспечены, нежели в бухте Кефало. Поэтому командир решил идти 1 июня в базу Бударум. В 14 ч. 40 м. подводная лодка встала там на якорь и получила от начальника базы указания для входа в Дарданеллы.



От приемки топлива можно было воздержаться ввиду наличия запаса в 33 т.

Личный состав отдохнул в течение ночи, и 2 июня в 8 ч. 45 м. *U-21* снялась с якоря, направляясь в Дарданеллы. Командир—кап.-лейт. Херзинг—намеревался еще раз обыскать наружный берег полуострова Галлиполи и в случае отсутствия неприятельских кораблей войти в Дарданеллы. Оказалось, что, за исключением эскадренных миноносцев, все военные корабли исчезли. Ввиду этого в 9 час. *U-21* пошла ко входу в Дарданеллы. У мыса Геллес она попала в сильный водоворот, затруднявший повороты. Сильные разрывы, слышные на подводной лодке, заставили ее погрузиться на 42 м (138 фут.). Однако, источником разрывов являлась не стрельба преследующих кораблей, а вероятно, стрельба своих же береговых батарей. Всплыв в 13 час., подводная лодка убедилась, что благодаря попутному глубинному течению она оказалась у турецких минных заграждений скорее, чем предполагалось. В 13 ч. 15 м. *U-21* миновала заграждения и в сопровождении турецкого миноносца направилась к Константинополю, куда прибыла 5 июня в 17 час., через 40 дней после выхода из своей германской базы.

Во время крейсерства подводных лодок *UB-8* и *U-21* перед Дарданеллами на театр военных действий прибыла третья подводная лодка—*UB-7* (лейт. Вернер).

*UB-7* была переброшена по железной дороге в Полу, откуда вышла 11 мая (черт. 4). 20 мая в полдень она достигла без особых происшествий базы Орак, откуда для пополнения своих запасов направилась в бухту Геверджинли. На основании полученных сведений командир намеревался пройти севернее Лемноса и Имброса и атаковать неприятеля с *N* между Имбросом и материком. В пользу такого решения говорило и то обстоятельство, что *UB-8*, идя из Смирны, предполагала подойти к Дарданеллам с юга и, таким образом, избежать взаимной помехи. 23 мая на пути от острова Никария до острова Скирос было замечено довольно оживленное движение судов и даже усмотрен броненосный крейсер, но вследствие незначительной скорости подводной лодки случая для атаки не представилось. Из-за повреждения дизель-



мотора пришлось взять курс на Афон. В помощь электромотору был поднят парус. При попытке исправить дизель-мотор выяснилось, что последний стопорился каждый раз при сообщении его с гребным винтом, а значит, им можно было пользоваться только для зарядки батарей; для надводного хода приходилось пользоваться электромотором. Положение требовало величайшей экономии электрического тока. Подводное плавание, необходимое во избежание встречи с пароходами и парусниками, являлось слишком большой нагрузкой для батарей. Поэтому 25 мая было устроено следующее приспособление: снаружи корпуса подводной лодки, на уровне крыши рубки, была установлена пустая бочка емкостью в 40 литров, одним своим концом укрепленная к рычагу, выстреливавшемуся изнутри подводной лодки; при необходимости укрыться под воду лодка погружалась, уничтожала остаточную пловучесть и оставалась под водой, как бы подвешенная к бочке, благодаря чему не расходовался электрический ток. К вечеру удалось обнаружить причину неисправности дизель-мотора, и 26 мая около 6 час. он смог снова работать 3 цилиндрами. Командир надеялся выполнить свой первоначальный план, тем более что вскоре и четвертый цилиндр заработал исправно. Из-за аварии подводная лодка потеряла  $2\frac{1}{2}$  дня и временами дрейфовала в пределах видимости с острова Лемнос с полуразряженной батареей—«положение неприятное с точки зрения подводника», как говорилось в военном дневнике командира.

27 мая в 4 ч. 20 м., следуя в подводном положении, UB-7 подошла к мысу Кефало на острове Имброс (карта 15). При осмотре бухты в самой глубине ее оказались легкий крейсер, линейный корабль, повидимому, типа *Куин Элизабет* и несколько эскадренных миноносцев, перед ними—12—15 пароходов. У входа стоял в дозоре легкий крейсер. Случайно в 8 ч. 15 м. UB-7 оказалась вплотную у входного буга. Прежде чем удалось убрать перископ, последний прочертил по буйрепу входного буга, и хотя буйреп и был отброшен сетевым отводом, но, повидимому, при этом или натянулся, или оборвался. Во всяком случае дозорный крейсер что-то заметил и прошел большим ходом



над подводной лодкой, которой пришлось погрузиться на 14 м (46 фут.).

На успешную атаку и последующий выход из бухты было мало надежды: действительно, присутствие подводной лодки, очевидно, стало известным; военные корабли стояли за транспортами на сравнительно малых глубинах, так что подводной лодке оставалось очень мало места для маневрирования; следовало ожидать, что поперек бухты поставлено тросовое или минное заграждение, и лишь случайно удалось найти внешний конец фарватера, ведущего через него; к тому же и батарея подводной лодки была наполовину разряжена. Командир считал, что уже само появление подводной лодки перед неприятельской базой имеет большое моральное значение, поэтому он вышел из бухты и поблизости от Габа-Тепе лег на дно на глубине 17,5 м (57 фут.), чтобы с наступлением темноты прорваться через линию дозоров. Ориентируясь при подходе к якорной стоянке у Габа-Тепе, UB-7 усмотрела только группы эскадренных миноносцев; других кораблей, в частности линейных и аэростатной матки, не было видно.

После 19½-часового нахождения под водой UB-7 в 23 ч. 40 м. всплыла для зарядки батарей. Несмотря на произведенную очистку воздуха и восстановление расхода кислорода, уже к 22 час. воздух был совершенно непригоден для дыхания, и дышать приходилось через особые регенеративные (калиевые) патроны.

28 мая UB-7 прошла между островами Имброс и Лемнос с целью обыскать южные берега обоих островов. Командир пришел к убеждению, что вследствие каких-то ему неизвестных успехов подводных лодок большие корабли отозваны, и в открытом море находятся только эскадренные миноносцы и сторожевые корабли. Он видел на воде множество обломков и предметов снаряжения, очевидно, принадлежавших не только транспортам, а также огромные нефтяные пятна. 29 мая тоже не представилось случая для атаки, а 30 мая подводная лодка направилась в Смирнскую бухту (черт. 4). Внутри бухты UB-7 атаковала неприятельский эскадренный миноносец, но последний уклонился от торпеды. До наступления темноты он обыскивал



бухту, так что *UB-7* только в 20 час. смогла всплыть и ночью встать на якорь в гавани. Теснота помещения 127-тонной подводной лодки, а также порча мотора поставили личный состав в особенно тяжелые условия, незнакомые большим подводным лодкам. 20 дней плавания было пределом того, что мог вынести экипаж такой маленькой лодки. Командир был единственным офицером на ней, так что его никто не мог сменить даже на короткий срок. До 12 июня *UB-7* ремонтировалась в Смирне. 13 июня она вышла в море с намерением атаковать неприятельские силы при входе в Дарданеллы. Однако, в районе Лемноса, Имброса и входа в Дарданеллы никаких кораблей не было усмотрено, зато возле южной оконечности Галлипольского полуострова находились различные пароходы, обеспеченные внешней и внутренней линиями охранения эскадренных миноносцев. 17 июня в 10 час. *UB-7* атаковала транспорт с одной трубой и четырьмя мачтами; след торпеды был виден до самой цели (в направлении на трубу), но взрыва не последовало. Атака из левого торпедного аппарата тоже не имела последствий, хотя след торпеды и вел к цели. Командир отнес эти неудачи, помимо плохой работы торпед, за счет значительного волнения, которое возле мыса Геллес усиливается от встречи с течением. В этот день дул *NW* силой в 6 баллов, и волнение соответственно достигало 5—6 баллов. Непропадания торпедами командир считал возможным отнести за счет сильной волны на том основании, что на подводной лодке, даже при следовании на глубине в 12 м (39 фут.), сильно ощущалось волнение.

После очень сложной для небольшой подводной лодки перезарядки аппарата запасной торпедой *UB-7* 19 июня сделала попытку произвести атаку у Габа-Тепе и у мыса Геллес. Но объектов для атаки не имелось. У мыса Теке (карта 15) лодка обнаружила заграждение из стальных тросов. Море было зеркально спокойное, ввиду чего дальнейшие операции не имели надежды на успех; поэтому командир решил войти в Дарданеллы. В 13 час. он дошел до Чанака и 21 июня встал на якорь в гавани подводных лодок в Константинополе.

Деятельность неприятельских подводных лодок за-



метно мешала дарданельскому транспорту: они причиняли много неприятных потерь. Первоначально войска подвозились морским путем—самым быстрым и удобным. Но этот путь являлся в то же время и наиболее опасным. 10 мая два транспорта под конвоем эскадренного миноносца *Гайрет* находились на пути в Дарданеллы. Английская подводная лодка *E-14* атаковала их. Головной пароход *Патмос* (*Patmos*) уклонился от торпеды, а турецкий пароход *Гюльджемаль* (*Güldschemal*) (вместимость 5 071 рег. тонн бр.) получил попадание в носовую часть. Эффект взрыва был очень незначителен: форштевень оказался перебитым, но водонепроницаемая переборка держала, и пароход остался на плаву; потерь в личном составе и материалах не было. На следующий день ценный пароход был приведен на буксире в Золотой Рог. По этому поводу английские источники<sup>1</sup> единогласно сообщали, что пароход, имевший на борту 6 000 чел. (пехотная бригада и несколько батарей), затонул. Черчилл пишет: «Это ужасное событие фактически положило конец передвижению турецких войск морским путем». Но в действительности дело обстояло иначе: 28 мая подводная лодка потопила небольшой турецкий пароход *Пандерма* (*Panderma*), входивший в состав конвоя из 4 пароходов, сопровождавшегося миноносцами; при этом погибло около 250 чел. и столько же было спасено. Это был единственный случай потерь среди перевозившихся сухопутных войск в результате действий неприятельских подводных лодок. 25 мая намечалась доставка в Дарданеллы турецкой дивизии. Дивизия была посажена на транспорты, стоявшие у константинопольской набережной. Английской подводной лодке *E-11* удалось атаковать эти транспорты в гавани. Торпеда попала в лихтер и потопила его. Германский пароход *Стамбул* (*Stambul*) (3 359 рег. тонн бр.), у которого стоял лихтер, получил пробоину, но не затонул. Вторая торпеда ударилась в стенку набережной. Само собой разумеется, что оба сильных взрыва произвели переполох среди портового населения. Войска тотчас же

<sup>1</sup> Corbett, т. III, стр. 27; Churchill, World crisis, т. II, стр. 407.



были высажены и должны были выступить сухим путем. С этого дня войска больше не отправлялись морским путем. Однако, снабжение провиантом было невыполнимо по суше. Приходилось снабжать массу войск численностью 450 000 чел. и соответствующее количество животных. Для доставки на фронт потребного ежедневного снабжения (400—500 т) требовалось не столь уже много транспортных средств при условии 10-дневного перехода от конечных пунктов железнодорожных линий Константинополь—Узункеprü и Смирна—Пандерма (карта 1). Турецкая генеральная инспекция тыла пыталась посредством постройки полевых железных дорог на европейском и азиатском побережьях сократить срок подвоза снабжения и улучшить его посредством регулирования движения по дорогам. Но из-за недостатка рабочих рук и материалов эти попытки ни к чему не привели. Подвоз мог производиться только морем, и, таким образом, снабжение армии находилось в зависимости от обеспеченности морских коммуникаций с обеими базами: Гайдар-Паша и Пандерма. Со времени высадки неприятельской армии снабжение турецкой армии продовольствием не соответствовало ее росту. Поэтому было невозможно образовывать запасы; наоборот, с течением времени расходовалась вся имевшаяся наличность. Войска находились в зависимости от прихода транспортов с продовольствием и жили сегодняшним днем. До самого конца боев в Дарданеллах в деле снабжения не произошло перемен. Деятельность неприятельских подводных лодок являлась тяжелой заботой; полная остановка морского транспорта привела бы армию к катастрофе. К счастью, транспорты с продовольствием почти никогда не атакывались во время перехода. Первая потеря такого рода произошла в августе 1915 г. В портах Акбаш, Бергас, Чаркой было потоплено несколько пароходов, но почти во всех случаях удавалось спасти некоторую часть груза. Долгое пребывание кораблей в гаванях для разгрузки увеличивало опасность. Приспособления для выгрузки почти полностью отсутствовали, так что разгрузка одного парохода часто длилась неделями. Случалось, что из-за недостатка в мешках рожь, бобы и горох просто насыпались в трюм, и для выгрузки приходилось сперва



пересыпать их в мешки. Из-за этого в гаванях скоплялось по несколько пароходов, ожидавших очереди и являвшихся хорошим объектом для атак подводных лодок. Никакой регулярности в снабжении не было. В случае наличия у главного интенданта Измаила-Хакки-паши соответствующих продовольственных грузов посылалось несколько пароходов сразу; при отсутствии продовольствия армии приходилось ждать. Потеря тоннажа при ограниченном количестве торговых судов была очень неприятна, тем более что использовать можно было только большие пароходы с значительной грузоподъемностью. Не каждый поврежденный пароход погибал окончательно, но пригодный для перевозки продовольствия тоннаж постепенно сократился до 56 000 *т*. Замена была невозможна, а поврежденные корабли ремонтировать не удавалось ввиду отсутствия судостроительных материалов и недостатка времени.

В августе английским подводным лодкам впервые удалось увеличить число потерь до угрожающих размеров. Если бы потери тоннажа продержались на том же уровне в течение ближайших месяцев, то сопротивление 5-й армии было бы сломлено. В сентябре цифра потоплений равнялась нулю, и только во второй половине октября она опять возросла. Но решающий момент не был использован. Выйти из положения использованием караванов баржей на буксире пароходов не удалось бы ввиду недостатка в подходящих буксирах и перлинях. Несмотря на все препятствия, преодолевая нечеловеческие трудности, снабжение армии скудным пайком все же поддерживалось, и тем самым сохранялась до конца ее боеспособность. Часто нехватало самого нужного, и особенно страдали от недостаточного питания животные.

Перевозка боевых припасов встречала сравнительно меньшие помехи. 24 мая английская подводная лодка *E-14* потопила турецкий пароход *Нагара* (*Nagara*) (300 *т*). При этом погибли ценное 150-мм орудие с *Гебена* с боевым запасом на 250 выстрелов и 350—88 мм снарядов. При гибели уже упомянутого парохода *Пандерма* погибло 7 000 снарядов и зарядов для полевой артиллерии. После перехода на караваны и отказа от использования больших



пароходов потерь больше не было. На фронт в течение периода сентябрь—декабрь 1915 г. было доставлено около 6 000 т военных материалов без всяких потерь.

Деятельность неприятельских подводных лодок не ограничивалась, однако, борьбой с турецкими военными транспортом. Они атаковывали без предупреждения торговые пароходы, пассажирские и госпитальные корабли. 31 мая 1915 г. в 10 час. в порту Пандерма подводной лодкой, находившейся в подводном положении, был без предупреждения потоплен торпедо невооруженный германский пароход *Мадлен Рикмерс* (*Madeleine Rickmers*). Пароход этот стоял на якоре и грузил рожь, растительное масло и мыло для Константинополя. Ни войск, ни вооружения на нем не имелось. 1 июня в 21 час пароход *Лилли Рикмерс* (*Lilli Rickmers*), имея на борту 700 раненых, находился в 3 милях от Сан-Стефано; на нем был поднят флаг Красного креста и Красного полумесяца; на обоих бортах, кроме того, имелись марки: на белом поле красные кресты размером в 2 м, ярко освещенные. Несмотря на эти отличия госпитального корабля, в него была выпущена торпеда, которая прошла перед форштевнем. В 13 час. 18 мая был атакован без предупреждения турецкий пароход *Дойан* (*Doyan*) (300 т), шедший из Константинополя в порт Пандерма; повернув, пароход избежал попадания торпеды; на нем находилось 700 чел., среди них много женщин и детей, которые из-за переполнения парохода находились на верхней палубе и были хорошо заметны снаружи. Неприятельская подводная лодка вскоре всплыла за пароходом.

Рыбачьи суда и парусники с греческими беженцами неоднократно атаковывались подводными лодками, использовавшими для этой цели артиллерию или торпеды. В дневнике одного из офицеров с французской подводной лодки *Тюркуаз* (*Turquoise*) рассказывается, что 24 октября она обстреляла 45 снарядами рыбачье судно, причем пассажиры были потрясены жестокостью происходившего. 26 октября английская подводная лодка *H-1* обстреляла артиллерийским огнем парусник, по которому *Тюркуаз* сделала перед тем 2 торпедных выстрела.

Германское посольство неоднократно поднимало перед



американским посольством вопрос о многочисленных нарушениях «союзниками» Гаагской конвенции, но эти протесты не имели никаких результатов. Турецкое главное командование внесло предложение, чтобы служащие американского Красного креста участвовали в походах турецких госпитальных судов; однако, это предложение не было проведено в жизнь.

После отхода неприятельских линейных кораблей и крейсеров от Дарданелл, вызванного успехами подводной лодки *U-21*, оба турецких линейных корабля *Барбаросса* и *Торгут* не имели уже случая участвовать в операциях. Во время походов в Дарданеллы и обратно им угрожала только подводная опасность. В лунную ночь 27 мая на пути в Дарданеллы *Барбаросса* заметил в узкости у островов Мармара сперва справа, а потом слева подводную лодку. На этот раз линейный корабль охранялся 2 миноносцами, которые тотчас повернули в направлении на подводную лодку; последняя была вынуждена оставить свое намерение атаковать и быстро погрузилась. К подводной опасности теперь в проливе прибавилась угроза со стороны неприятельских самолетов-бомбардировщиков, вынуждавших дежурный линейный корабль бросать «защитный» пароход и зигзагообразными курсами избегать попаданий бомбами. Такое маневрирование даже в случае удачи требовало лишнего расхода угля. Командующий флотом был вынужден поэтому убрать линейные корабли из Дарданелл. Один из них постоянно стоял в Золотом Роге в полной боевой готовности.

Целый ряд причин, в том числе: 1) помеха судоходству в Мраморном море, 2) необеспеченность пароходов во время погрузки и выгрузки, 3) затруднения, испытывавшиеся со стороны неприятельских подводных лодок линейными кораблями во время занятия ими позиций для стрельбы по береговым целям, 4) нагрузка, ложившаяся на флотилию эскадренных миноносцев по конвоированию транспортов и связанный с этим расход угля заставили командующего флотом уже в течение продолжительного времени обмениваться с адм. Узедомом соображениями о преграждении входа в Дарданеллы сетями. Мнения разошлись. Исключительная глубина—до 100\* м (55 саж.)



у Нагары, в самом узком месте, ширина которого достигала 2 000 м (11 каб.), сильное течение, временами доходившее до 4 узлов, и притом трудные условия постановки на якорь буев при каменистом грунте и скалистом дне, а также подвески сетей—являлись вескими доводами против сетевых заграждений. Адм. Узедом ни в коем случае не желал сетевых заграждений. Сушон, однако, хотел испытать все возможности на практике и поручил германским командирам линейных кораблей совместно с морским арсеналом сплести из всяких подходящих материалов полотнище сети, которая была затем подвешена между двумя буями в Босфоре, в месте наиболее сильного течения. Таким образом, возможность осуществления сетевого заграждения была доказана. Ввиду удачи опыта один из командиров линейных кораблей получил поручение руководить постановкою сетей на месте в Дарданеллах, а второй—изготовлением самих сетей, получением нужных материалов и доставкой сетей в Дарданеллы. Сетевое заграждение блестяще себя оправдало (подробности о нем—см. прилож. 1 и черт. 35).



## Глава XVI

### ДЕЙСТВИЯ ТУРЕЦКОГО ФЛОТА НА ЧЕРНОМ МОРЕ ЛЕТОМ 1915 г. *БРЕСЛАУ* ПОДРЫВАЕТСЯ НА МИНЕ

Противник мешает подвозу угля. Бой *Бреслау* с двумя русскими эскадренными миноносцами. Совещание в Чанаке о самых крайних мероприятиях. *UB-7* в Черном море. Обстрел Зунгулдака. Конвоирование угольных транспортов. *Бреслау* подорвался на mine. *Гебен* выходит в море для обеспечения угольных транспортов.

Гибель трех пароходов.

Отрезанность Турции от ее союзников привела к тому, что в деле ведения войны она оказалась предоставленной самой себе. Германское высшее командование понимало, что против невероятных усилий англичан и французов у Дарданелл Турция могла устоять лишь при условии подвоза боевых припасов из Германии, а для этого необходимо было бы открыть путь через Балканский полуостров, сломив сопротивление Сербии. Однако, на выполнение такого плана не было надежды в течение лета 1915 г. Русское наступление на Кавказском фронте, проводившееся в большом масштабе, не давало возможности снять оттуда войска для балканского похода. Поведение обеих нейтральных стран—Румынии и Болгарии—зависело от исхода задуманных операций. В то время как симпатии Румынии к Антанте были очевидны, Болгария в различные периоды вела переговоры с Турцией о заключении союза. Конкретных результатов было трудно достигнуть из-за высоких требований Болгарии по вопросу регулирования ее границ с Турцией.

Итак, несмотря на серьезность положения, приходилось обходиться своими слабыми средствами. Для обороны Галлипольского полуострова в первую очередь было не-

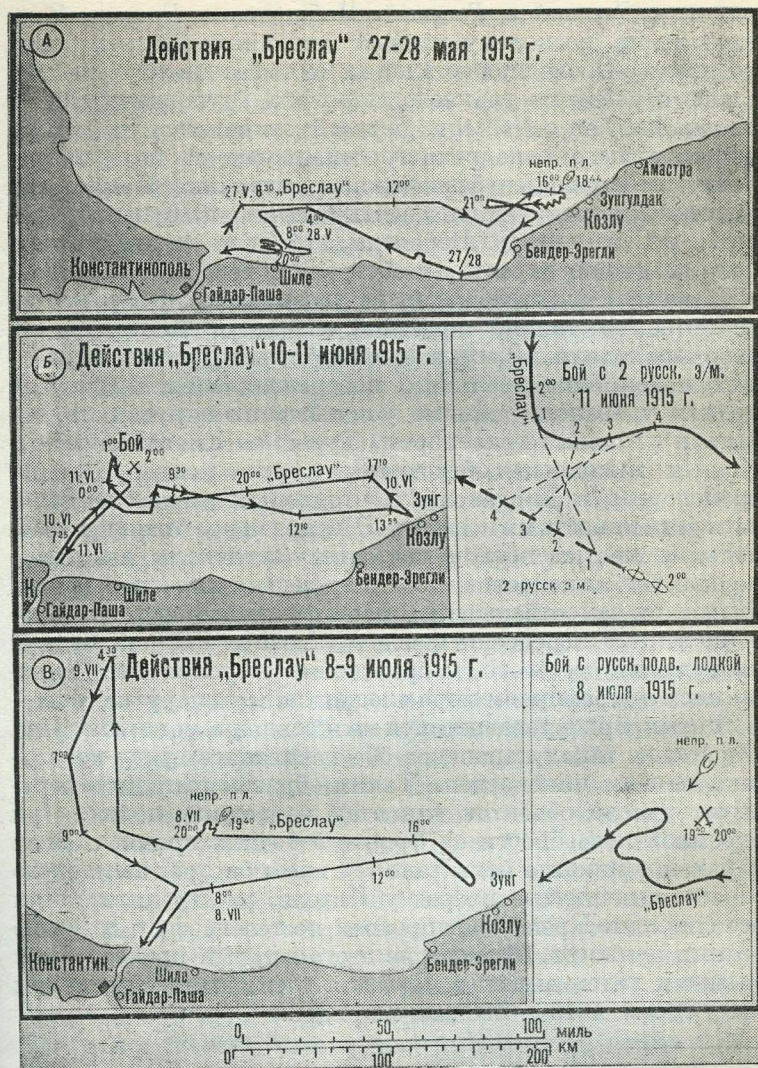


обходимо наличие достаточного количества боевых припасов. Для их доставки требовалось большое количество угля, которое пополнялось подвозом из анатолийского угольного бассейна. При таких условиях приходилось отказываться от всех тех операций, которые не вызывались крайней необходимостью; ввиду этого Сушон вновь подтвердил распоряжение об обязательности величайшей экономии в расходе топлива; даже флагманский корабль был вынужден к бездействию. Подвоз угля был постоянно затруднен стараниями русских: подводные лодки и новые эскадренные миноносцы прилагали все усилия, чтобы прекратить его совсем. Для конвоирования угольных транспортов пришлось привлечь флотилию эскадренных миноносцев и легкие крейсеры. С 27—29 мая *Бреслау* обеспечивал транспорт, шедший в Зунгулдак, и конвоировал оттуда обратно 2 нагруженных парохода. При этом 27 мая в 18 ч. 45 м. перед Зунгулдаком была обнаружена и обстреляна неприятельская подводная лодка в подводном положении. Перископ исчез, и транспорт смог спокойно следовать дальше (черт. 5, А).

10 и 11 июня во время дальнейших операций *Бреслау* пришлось выдержать бой с 2 новыми русскими эскадренными миноносцами, имевшими исключительно сильное вооружение (три 105-мм и два 75-мм орудия). *Бреслау* обнаружил неприятеля в 2 часа 11 июня и открыл по нему огонь с дистанции 1 800—2 200 м (10—12 каб.). Неприятель тотчас же ответил на обстрел. Было замечено, что головной эскадренный миноносец получил целый ряд попаданий, вследствие чего он сильно накренился и позднее затонул (черт. 5, Б). Были достигнуты попадания и во второй эскадренный миноносец. От нескольких выпущенных торпед *Бреслау* уклонился, зато получил три попадания снарядами, которые вывели из строя 7 чел. убитыми и 15 ранеными. Боеспособность *Бреслау* не пострадала, поврежденная радиостанция была быстро исправлена. По русским источникам (С. Г р а ф, Русский флот в мировую войну и революцию)<sup>1</sup>, в бою участвовали эскадренные ми-

<sup>1</sup> G r a f, Die russische Flotte im Weltkrieg und in der Revolution.







ноносцы *Дерзкий* и *Гневный*. Наблюдения *Бреслау* были правильны, поскольку первый сделанный выстрел попал в *Гневно*. Последний остался на месте без движения вследствие перебитого главного парового трубопровода<sup>1</sup>. По окончании боя с *Бреслау*, *Дерзкий* отправился на поиски пострадавшего эскадренного миноносца и на рассвете нашел его в довольно безнадежном состоянии. По русским данным, *Дерзкому* удалось взять *Гневно* на буксир и привести в Севастополь. Вероятно, это были те же 2 эскадренных миноносца, которые обстреляли вечером Зунгулдак.

Самостоятельно следовавшие угольные транспорты подвергались постоянно серьезной опасности: почти каждый день приходили известия о присутствии русских подводных лодок близ угольного побережья; этим подводным лодкам удавалось, помимо уничтожения парусников, топить и угольные транспорты. Турецкая флотилия эскадренных миноносцев была так занята конвоированием транспортов в Дарданеллах, что только случайно являлась возможность их посылки в Черное море. Аварии и необходимая чистка котлов постоянно отвлекали некоторое количество миноносцев, хотя и на весьма короткое время, благодаря самоотверженной работе личного состава. Многочисленные перевозки боевого запаса и материалов для сооружения сетевого ограждения выполнялись имевшимися в Мраморном море плоскодонными парусниками — магонами, буксировавшимися мелкосидящими пароходами. Несколько таких караванов обеспечивались сразу небольшим числом миноносцев. Таким образом пытались ограничить число объектов для атак подводных лодок. При огромной потребности на фронте в боевых припасах этих караванов никогда не хватало. 21 июня батареи азиатского берега, выдвинутые вперед у Интепе, расстреляли почти все снаряды. Крепость запросила по телеграфу о доставке боевых припасов. Вследствие этого минный крейсер *Пейк* большим ходом вышел в море для доставки в Дарданеллы 739—88-мм и 150—150-мм снарядов.

---

<sup>1</sup> *Гневный* получил повреждение трубопровода и временно лишился хода. По исправлении повреждений самостоятельно достиг Севастополя, сопровождаемый *Дерзким*. — Р е д.



В период, когда морское командование особенно было занято, с одной стороны, угольным вопросом, а с другой — обеспечением перевозки боевых припасов, 5-я армия неоднократно требовала посылки подводных лодок для поддержки береговых операций. Командующий флотом не всегда мог идти навстречу этим желаниям; он старался растолковать турецкому главному командованию, что подводные лодки перед каждым выходом в море требуют полного ремонта на судостроительной верфи.

В конце июня 1915 г. обстановка на Галлипольском полуострове складывалась чрезвычайно серьезно. Неприятель действовал энергичными средствами. Многочисленные ежедневно прибывавшие пароходы доставляли огромное количество военного имущества, в то время как турки все больше и больше исчерпывали свои скудные запасы. 30 июня, в Чанаке, Сушон обсудил с адм. Узедомом вопрос о возможности принятия чрезвычайных мер. На этом совещании выяснилось, что скорострельные батареи азиатского берега особенно деятельно поддерживали в последнее время своим огнем южную группу турецких войск, которую теснил противник, и что наличных боевых припасов у них оставалось лишь на несколько дней. Сушону пришлось отклонить дальнейшую передачу 150-мм и 88-мм орудий с *Гебена*, чтобы не снижать его боевой готовности ниже допустимого предела; он согласился лишь на замену уничтоженного 105-мм орудия соответствующим орудием с *Бреслау* вместе с боезапасом на 300 выстрелов. Вставал вопрос о внезапном прорыве *Гебена* и турецких линейных кораблей из Дарданелл и обстреле ими с тыла английских позиций у Сед-эль-Бара. Образование прохода в минном заграждении заняло бы не менее 14 дней. Несмотря на величайшую секретность работ, они все же стали бы известны неприятелю; его самолеты тотчас же обнаружили бы производство работ. Даже незамеченный выход кораблей в море вскоре же привлек бы линейные корабли противника для обороны своих береговых позиций, и все свелось бы к артиллерийскому поединку между большими кораблями. Для неприятеля открывалась при этом благоприятная возможность использовать свои подводные лодки. Кроме того, фарватер оставался опасным



из-за своих и неприятельских минных заграждений. Поэтому Сушон отказывался от такого плана. Он придерживался мнения, что большего успеха можно ожидать, используя *Гебен* и турецкие линейные корабли за заграждениями. Энвер-паша, присутствовавший на совещании, считал опасность, угрожавшую Дарданеллам, не такой серьезной: правда, боевые припасы находились на исходе, но в окрестностях Константинополя имелось еще на крайний случай 150 000 чел. сухопутных войск; по его мнению, решение не выходить из Дарданелл с большими кораблями следовало признать вполне правильным. Действительно, при наличии минной опасности и вероятного сильного противодействия со стороны неприятеля пришлось бы потерять почти все корабли, не добившись соответствующего успеха. Правда, *Гебен* не так-то легко было бы уничтожить, но тяжелые повреждения, которые были бы им получены, поставили бы под сомнение возможность его дальнейшего боевого использования. В таком случае для неприятеля представилась бы благоприятная возможность использовать открытый проход через минные заграждения, и, ввиду того, что береговые батареи при ничтожности их боевого запаса не смогли бы оказать значительного противодействия, путь в Мраморное море был бы открыт.

Командующий 5-й армией ген. Лиман-ф.-Зандерс в конце июня просил Сушона о сформировании десантного отряда с флота для поддержки решительного наступления в южном секторе. Сушон был вынужден отказать в этом, принимая во внимание, что корабли и так не имели полного комплекта команды после выделения из их состава различных отрядов, и дальнейшее откомандирование личного состава грозило понизить боеспособность кораблей. При значительной численности армии небольшой десантный отряд не мог иметь серьезного значения; кроме того, матросы не были достаточно обучены тактике пехоты, чтобы успешно выступать против противника, имевшего опыт многомесячных боев. Сушон уже сделал все, что было в его силах, отдав орудия, боевые припасы и сформировав отряд пулеметчиков. Поддержка армии имуществом и людьми не должна была подрывать возможность активных



операций морских сил. Всем кораблям надлежало находиться постоянно в такой степени боевой готовности, чтобы иметь возможность использовать свою полную боевую мощь как при прорыве неприятеля через Дарданеллы, так и в боях с русскими на Черном море.

Для поддержки большого наступления турецких частей, расположенных в Ари-Бурну, 4 июля в Дарданеллы был отправлен линейный корабль *Торгут*. 5 июля после нескольких удачных выстрелов по расположению англичан и их пунктам высадки преждевременный разрыв снаряда (в дуле орудия) уничтожил одно из 280-мм орудий в носовой башне; при этом было убито 5 чел. и ранено 29. На позиции для стрельбы линейный корабль был безрезультатно атакован самолетами. 6 июля он вернулся в Золотой Рог.

Подводная лодка *UB-7* после ремонта была готова к выходу в море. Малые подводные лодки имели слишком недостаточную численность личного состава и вообще являлись по своим тактическим данным слишком слабыми для того, чтобы использовать представлявшиеся перед Дарданеллами возможности для атаки при наличии хорошо организованной противолодочной борьбы. В Черном море условия были несоизмеримо благоприятнее. Можно было надеяться, что при меньшем противодействии малые подводные лодки смогут сослужить здесь хорошую службу и без предъявления непосильных требований к личному составу и материальной части. Особо важной задачей являлись атаки неприятельских эскадренных миноносцев и подводных лодок, постоянно державшихся у побережья угольного района. Успех казался тем вероятнее, что здесь подводные лодки для русских представляли собою незнакомое оружие.

5 июля *UB-7* вышла из Босфора, направляясь сначала в район между устьем Дуная и Одессой, где предполагалось встретить оживленное движение судов, и для крейсера на линии Севастополь—Зунгулдак с возвращением обратно мимо Зунгулдака, близ которого часто показывались неприятельские подводные лодки. *UB-7* продержалась трое суток близ устья Дуная, не обнаружив никакого судоходства. У Зунгулдака и вдоль побережья этого района, у которого лодка крейсеровала взад и вперед, тоже не удалось встретить объектов для атаки. 22 июля *UB-7* вер-



нулась в Босфор. Важным результатом похода являлся вывод о необходимости для успеха операций подводных лодок у побережья угольного района,—ввиду небольших активных возможностей,—организации сигнальной службы наблюдения и связи вдоль всего побережья. К разрешению этой задачи было приступлено тотчас по возвращении подводной лодки, и к концу августа в важнейших пунктах были оборудованы сигнальные станции, укомплектованные личным составом.

3 июля эскадренные миноносцы *Гайрет* и *Нумуне* конвоировали два пустых угольных транспорта в Зунгулдак. Во время погрузки транспортов они оставались в порту и совершали ночные походы вдоль побережья с целью застать врасплох неприятельские подводные лодки, но успеха не имели. На случай обстрела Зунгулдака русскими эскадренными миноносцами,—что неоднократно случилось,—было условлено, что оба турецких эскадренных миноносца будут отвечать из гавани. Встречаться с неприятелем в открытом море при значительном превосходстве артиллерии русских (три 102-мм орудия против двух 75-мм) и превосходстве в скорости хода—было бесцельно. Эскадренные миноносцы встали за высоким и широким волноломом таким образом, что могли стрелять из орудий по невидимой с них цели. Пост управления артиллерийским огнем был вынесен на мол; удобным наблюдательным пунктом являлся маяк, находившийся на возвышенности (50 м). Эскадренные миноносцы были хорошо прикрыты молотом. 4 июля показали 2 русских эскадренных миноносца и открыли огонь с дистанции 9—10 км (49—55 каб.). У русских, вероятно, имелись хорошие дальнометы: снаряды сразу же стали ложиться в гавани и в городе. Когда дистанция уменьшилась до 8,5 км (47 каб.), турецкие эскадренные миноносцы в свою очередь открыли огонь. Наблюдение с маяка показывало, что при втором залпе один из неприятельских кораблей получил попадание; противник тотчас же повернул назад и скоро исчез из виду. Обычно при обстреле русские выпускали не менее 100 снарядов, а на этот раз они отошли уже после 30 выстрелов. Особенное удовлетворение вызвал этот очевидный успех среди турецкого населения. Возвращение



нагруженных пароходов под конвоем эскадренных миноносцев прошло без событий.

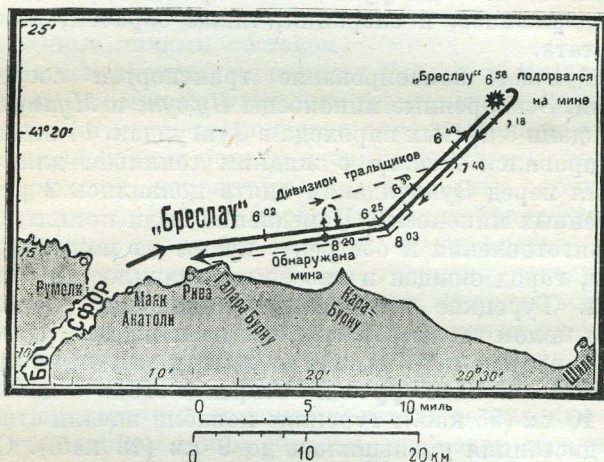
8—9 июля во время похода *Бреслау* навстречу ожидавшемуся из Констанцы пароходу с нефтью в 19 ч. 40 м. (8 июля) была обнаружена всплывшая неприятельская подводная лодка (черт. 5, В); ее взяли под обстрел, ввиду чего она тотчас же погрузилась. Отправка парохода с нефтью задержалась, и операция, таким образом, не имела результата.

Следующее конвоирование транспортов состоялось 12 июля. Эскадренные миноносцы *Нумуне* и *Муавнет* сопровождали 3 пустых парохода в Зунгулдак. 14 июля туда же направился *Ядигар* с жидким топливом для *UB-7*. 15 июля перед Зунгулдаком опять появились 2 русских эскадренных миноносца. Немедленно были приняты обычные приготовления к обстрелу: краны на молу были опущены, город очищен и население удалилось в соседние долины. Турецкие эскадренные миноносцы расположились за молом таким образом, что на каждом стреляло по одному орудию. *UB-7* вышла из гавани для атаки противника. В 16 ч. 53 м. русские открыли огонь с дистанции около 10 км (55 каб.); турецкие корабли начали отвечать, когда дистанция уменьшилась до 9 км (49 каб.). Сделав несколько залпов по городу, русские стали обстреливать гавань. Один из транспортов получил попадание под ватерлинией, другой—в рулевое устройство. Один снаряд попал в трубу *Ядигара* и осколок—в надводный борт *Нумуне*. Попаданий со стороны турок не было замечено. В 17 ч. 15 м. русские прекратили огонь и отошли. *UB-7* выйти в атаку не успела. Повреждения, полученные пароходами и эскадренными миноносцами, были незначительны, и их скоро исправили.

19 июля весь отряд в составе четырех пароходов с грузом в 11 000 т угля вошел в Босфор. Для прикрытия этого отряда 18 июля ему навстречу из Босфора вышел *Бреслау*. При выходе в 5 ч. 10 м. командир *Бреслау* получил от коменданта Босфора указания, что наиболее безопасным выходным курсом является обычный курс торговых судов. Одновременно *Бреслау* получил сообщение, что 17 июля утром перед Босфором был замечен *Кагул* с двумя сопровождав-



шими его кораблями, маневрировавший курсами *NO* и *SO*. Командир предположил, что рекомендованный ему фарватер загражден минами. Комендант босфорского района не советовал в дальнейшем следовать обычным выходным курсом *NNO*, так как он не мог отвечать за его безопасность, тем более что за последние дни тралышки тралили



Черт. 6. Подрыв *Бреслау* на mine 18 июля 1915 г.

только район до Кара-Бурну. Поэтому *Бреслау* намеревался выйти кратчайшим путем от Кара-Бурну на глубокое место (черт. 6).

В 6 ч. 25 м. *Бреслау* повернул на *NO*, имея 18 узлов хода. В 6 ч. 56 м. он подорвался на mine, взорвавшейся под четвертой кочегаркой правого борта, которая тотчас же наполнилась водой. При взрыве было убито 8 чел. Хотя крейсер принял 642 т воды, это не отразилось на его пловучести. Малым ходом он направился к берегу. Были вызваны крепостные канонерские лодки; 2 из них поставили тралы, 3-я служила для противолодочной охраны. В 8 ч. 30 м. тралышки затралили одну мину, которую отвели в сторону от фарватера. Под конвоем 2 миноносцев *Бреслау* прошел в 11 ч. 25 м. через заграждения



и в 15 час. встал в док в Стении. По русским данным<sup>1</sup>, мины перед Босфором были поставлены подводным заградителем *Краб*, несмотря на трудности, имевшие причиной его неудачную конструкцию. Мины были поставлены для обеспечения перехода дредноута *Императрица Мария*<sup>2</sup> из Николаева в Севастополь и для помехи вероятному выходу *Гебена*. Через три дня после постановки заграждения русские узнали через агентов о том, что *Бреслау* подорвался на mine. Авария *Бреслау* была тяжелой уже потому, что при неудовлетворительности ремонтных средств верфи в Стении в отношении необходимого оборудования механизмами и снабжения материалами, а также ввиду неопытности состава рабочих ремонт представлял огромные трудности, не говоря уже о самом выбытии корабля из строя. Из легких крейсеров оставался только *Гамидие*, который при своей незначительной скорости и плохом вооружении был слабой заменой быстроходного *Бреслау*. *Гебен* мог быть использован только в крайнем случае, ввиду того что большое количество потреблявшегося им угля при охране транспортов заметно отразилось бы на угольных запасах.

В связи с этим для обеспечения дальнейших угольных перевозок оставались только эскадренные миноносцы. 19 июля в море вышли *Гайрет* и *Ядигар* с 3 пароходами; несколько дней спустя за ними последовал 4-й пароход. Погрузка прошла без помехи со стороны русских, и 24 июля в 16 час. пароходы и эскадренные миноносцы вышли в обратный путь. Они шли вдоль побережья; в 17 ч. 45 м. были замечены дымы русских эскадренных миноносцев. Пароходы были отправлены обратно в Зунгулдак, а турецкие эскадренные миноносцы остались в море для наблюдения за неприятелем. Повидимому, русские эскадренные миноносцы ничего не заметили, так как в 19 час. дымы исчезли в направлении открытого моря, ввиду чего пароходы вечером снова вышли в море и благополучно пришли в Босфор в полдень 25 июля.

<sup>1</sup> La Revue Maritime, Mai 1922; Cap. de frégate Monasterev, Les sous-marins russes pendant la guerre.

<sup>2</sup> Заграждение это действительно было поставлено подводным заградителем *Краб* 14 июля для этой цели.—Р е д.



Наряду с русскими эскадренными миноносцами близ побережья часто показывалась одна подводная лодка. Ее неоднократно наблюдали непосредственно перед Босфором<sup>1</sup>. 29 июля русские эскадренные миноносцы уничтожили один угольный транспорт, шедший без конвоя; возрастающая угроза заставляла думать о более надежном конвое для транспортов, чем эскадренные миноносцы. 4 августа отряд из четырех пароходов вышел под конвоем крейсера *Гамидие* и эскадренных миноносцев *Муавенет*, *Нумуне* и *Ташос*. Транспорты благополучно прибыли в Зунгулдак 5 августа, а *Гамидие* вернулся в Босфор. Когда 8 августа вечером транспорты были готовы выйти обратно, появились 5 русских эскадренных миноносцев. Первоначально они подошли так близко к молу, что турецкие эскадренные миноносцы не могли открыть по ним огонь. Только когда русские отошли на 5 000 м (28 каб.), *Муавенет* и *Нумуне* открыли по ним огонь. Русские эскадренные миноносцы тотчас же повернули, ответили несколькими выстрелами и затем скрылись из виду. Береговая батарея, как это бывало и раньше, не поддержала огня. Выход в море был отложен, так как можно было думать, что русские заняли выжидательную позицию, на что указывала мощность их радиопереговоров. На следующее утро эскадренные миноносцы появились снова, крейсера вне дальности выстрела, и исчезли после полудня. Командующий полуфлотилией турецких эскадренных миноносцев (Фирле) считал поведение русских уловкой, с помощью которой они надеялись выманить транспорты; при такой блокаде верная доставка транспортов казалась ему невозможной без содействия *Гебена*, о присылке которого он и запросил. Командующий флотом с трудом согласился на такое использование *Гебена*, имея в виду, что за последнее время босфорский дивизион тральщиков не мог работать и перед Босфором были усмотрены неприятельские подводные лодки. Сушон писал в своем военном дневнике:

<sup>1</sup> Как было указано в одном из примечаний выше, очередная подводная лодка всегда находилась у Босфора, в то время как нефтяные миноносцы обходили побережье угольного района. Иногда в район Зунгулдака высылались вторая подводная лодка. — Р е д.



«*Гебен* имеет слишком большое значение в общем ходе военных действий для того, чтобы легкомысленно рисковать им из-за угольных транспортов при возможности ночных торпедных атак, атак подводных лодок и наличия мин. *Гебен* стал политическим фактором в общем ходе ведения войны на Черном море, и в случае форсирования Дарданелл его необходимо будет использовать полностью».

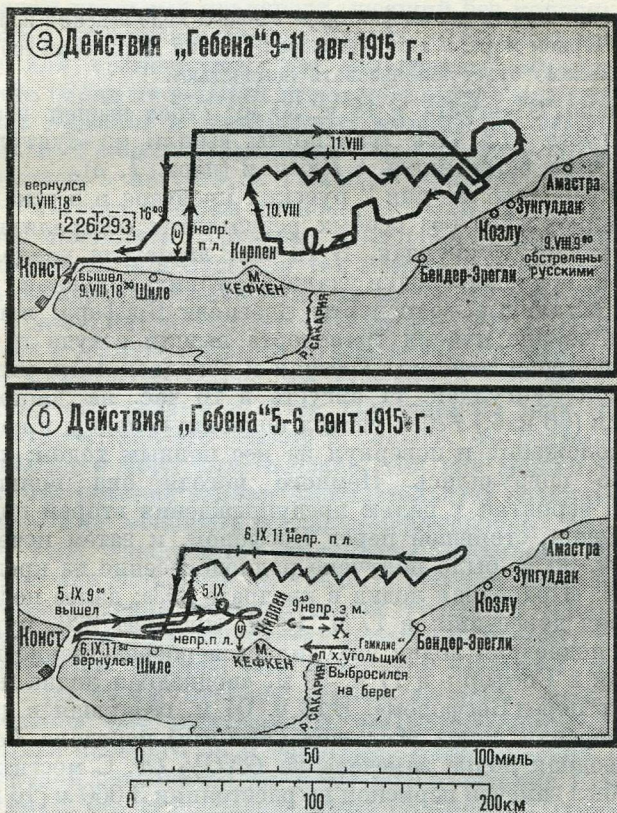
Однако, 9 августа в 18 ч. 30 м. *Гебен* вышел в море. 10 августа в 3 часа транспорты вышли из Зунгулдака и в 4 часа встретились с *Гебеном* (черт. 7, а).

В 9 час. того же дня 2 русских крейсера и 5 эскадренных миноносцев без особых результатов обстреляли пустую гавань Зунгулдак. В 12 час. *Муавенет* увидел перископ; подводной лодке удалось потопить головной транспорт; остальные транспорты достигли Босфора; в то же время четыре пустых транспорта вышли оттуда и были благополучно доведены *Гебеном* и эскадренными миноносцами в Зунгулдак. 11 августа в 16 час. на дистанции в 12 км (66 каб.) *Гебен* увидел подводную лодку в надводном положении и повернул на нее полным ходом; лодка быстро погрузилась. Немного погодя она появилась снова, вероятно, с целью предупреждения второй подводной лодки, стоявшей перед Босфором, и затем исчезла<sup>1</sup>. В 16 ч. 30 м. было получено радиодонесение из крепости Кавак: «Подводная лодка в квадрате 293»; далее последовал ряд донесений: в 17 ч. 18 м. «квадрат 226, курс S» (т. е. подводная лодка находилась непосредственно перед входом в Босфор); в 17 ч. 39 м. «подводная лодка погрузилась перед Босфором». В 18 ч. 04 м. стоявшая в дозоре канонерская лодка *Малатия* (*Malatia*) передала *Гебену*: «Подводная лодка замечена на  $ON0\frac{1}{2} O$ ». С мостика *Гебена* был замечен перископ на расстоянии 3 000 м (16 каб.), но подводную лодку не удалось обстрелять, ввиду того что для управления огнем с носового поста управления она находилась на слишком больших кормовых углах, а кормовой пост управления застилался движущимися струями горячего воздуха. В 18 ч. 20 м. *Гебен* вошел

<sup>1</sup> Подводные лодки *Тюлень* у Зунгулдака и *Морж* у Босфора. Последняя атаковала *Гебен* торпедами с дистанции 18 каб. — Р е д.



в Босфор. Из Кавака было получено донесение, что подводная лодка выпустила торпеду, которая прошла в 2 000 м (11 каб.) за его кормой.



Черт. 7. а) Действия Гебена 9—11 августа 1915 г.

б) Действия Гебена 5—6 сентября 1915 г.

Несколько отрядов транспортов вполне благополучно достигли цели, но в период 29 августа—5 сентября транспорты имели серьезную встречу с противником. 29 авгу-



ста *Нумуне* конвоировал 3 парохода. За время погрузки в Зунгулдаке 2 неприятельских эскадренных миноносца целый день крейсеровали перед гаванью, не стреляя; ночью они удалились. *Гамидие* и *Муавенет* должны были сопровождать транспорты на обратном пути.

В ночь с 4 на 5 сентября транспорты вышли из Зунгулдака, и в 5 час. 5 сентября к ним присоединились *Гамидие* и *Муавенет*. В 6 ч. 30 м. показались оба неприятельских эскадренных миноносца. Транспорты получили приказание продолжать путь под берегом, а крейсер и оба эскадренных миноносца в 6 ч. 40 м. приняли бой. Дистанция в 12—14 км (66—76 каб.) не позволяла эскадренным миноносцам принять участие в стрельбе. Русские стреляли превосходно, большей частью залпами в быстрой последовательности. Они держались на большой дистанции и, когда *Гамидие* поворачивал на них, отходили. Ввиду этого *Гамидие* мог использовать только свои два 150-мм орудия. Но его огонь не мог выдержать сравнения с огнем русских, тем более что оба орудия вскоре выбыли из строя: носовое—после 1-го выстрела, кормовое—после 33-го. Повреждения не могли быть исправлены корабельными средствами. *Гамидие* уклонялся от попаданий с помощью маневрирования. Будучи совершенно выведенным из строя с точки зрения артиллерии, он был вынужден вызвать на помощь *Гебен*. Последний находился в полной готовности и в 9 час. вышел из Босфора (черт. 7,б). *Гамидие* держался возможно ближе к транспортам, чтобы довести их до Босфора. В это время показался перископ неприятельской подводной лодки. Попытка протаранить лодку не удалась. Бой отвлекал турецкие эскадренные миноносцы и *Гамидие* все дальше и дальше от транспортов. Повидимому, русские к этому и стремились: в 9 ч. 23 м. они неожиданно повернули на *Ost* и полным ходом пошли на транспорты. *Гамидие* и эскадренные миноносцы тотчас тоже повернули на *Ost*; но их много меньшая скорость не позволяла им отеснить русских в море. В этот момент показался дым *Гебена*. Не ожидая его вмешательства, неприятель тотчас же повернул и скоро скрылся из виду. Тем не менее русские достигли своей цели—уничтожения транспортов. Как только транспорты увидели, что эскад-



ренные миноносцы полным ходом идут на них, они повернули к берегу и выбросились на песок у реки Сахария, вследствие чего было потеряно 10 780 т угля.

На обратном пути в Босфор 6 сентября в 11 ч. 25 м. показалась подводная лодка в надводном положении. *Гебен* повернул на нее и в 11 ч. 42 м. выпустил в погружавшуюся подводную лодку с дистанции в 16 км (90 каб.) залп из пяти 280-мм орудий. Результат остался неизвестным<sup>1</sup>.

*Гамидие* оказался недостаточной защитой против превосходивших его по скорости и в артиллерии русских эскадренных миноносцев; поэтому в дальнейшем приходилось обеспечение транспортов возложить на *Гебен*, несмотря на нежелательность этого мероприятия. Во время погрузки транспортов эскадренные миноносцы уже не оставались в Зунгулдаке: при обстреле гавани ввиду слабости их артиллерийского вооружения они вряд ли могли рассчитывать на успех, который оправдывал бы риск их потери при стоянке в не слишком укрытом порту. Поэтому в дальнейшем эскадренные миноносцы сопровождали транспорты только днем в качестве противолодочного охранения.

---

<sup>1</sup> В действительности эскадренным миноносцам *Пронзительный* и *Быстрый* удалось отеснить *Гамидие* от транспортов. После атаки *Нерпы* *Гамидие* совершенно бросил транспорты, которые при приближении русских миноносцев поспешили выброситься на берег и были уничтожены артиллерийским огнем еще до подхода *Гебена*. При возвращении в Босфор последний был атакован той же *Нерпой*, благополучно погрузившейся под обстрелом.—Р е д.