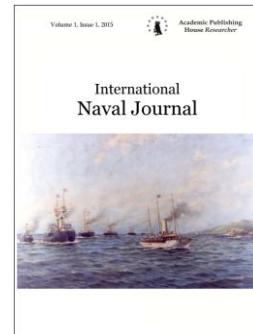


Copyright © 2014 by Academic Publishing House Researcher



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 69-76, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.69
www.ejournal37.com



UDC 94 (47) .083

The Raiding Operation of the Turkish Fleet to Odessa

Victor V. Yarovoy

Independent investigator, Novokuznetsk, Russian Federation

Abstract

The paper gives details of the operation of the German-Turkish fleet against Odessa, during which was lost cruiser "Mecidiye".

Keywords: Russia; Turkey; World War I; the Black Sea.

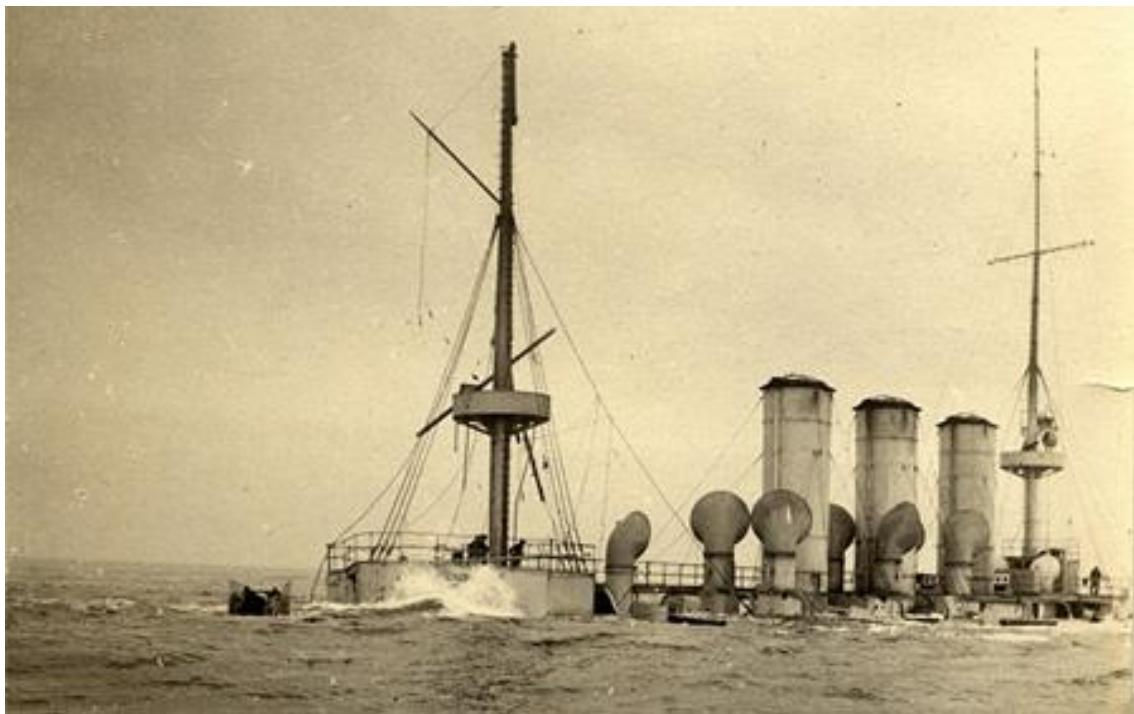
Набег на Одессу был предпринят контр-адмиралам Сушоном в ответ на бомбардировку Черноморским флотом укреплений Босфора (1), выполнявшуюся 15 марта 1915 г. (все даты приведены по старому стилю). Операция имела целью продемонстрировать общественности активность турецкого флота и боеспособность подорвавшегося в декабре на двух минах линейного крейсера "Yavuz Sultan Selim", а заодно уничтожить сконцентрированные по данным турецкой разведки в Одессе двадцать транспортов с войсками, готовых якобы к высадке в Босфоре. Планировалось также "дать почувствовать русским невозможность поддержания безопасного судоходства" в данном районе (2).

Для проведения операции выделялись бронепалубные крейсера "Mecidiye" и "Hamidiye" с эскадренными миноносцами "Muavenet-i Milliye", "Yadigar-i Millet", "Taşoz" и "Samsun" в качестве тральщиков. Командовал операцией немецкий командир "Mecidiye" корветтен-капитан Бюксель. Со стороны Севастополя набег прикрывала маневренная группа турецкого флота в составе линейного крейсера "Yavuz Sultan Selim" (быв. "Goeben") и легкого крейсера "Midilli" (быв. "Breslau") под водительством самого Сушона.

Главная ударная сила в этой операции — "Mecidiye" и "Hamidiye" (3) были приняты в состав турецкого флота в октябре 1903 г. (первый) и апреле 1904 г. (второй), и имели к началу войны достаточно солидный возраст. Крейсера несли по два 6-дм, восемь (на "Hamidiye" — только шесть) 120-мм, шесть 47-мм и шесть 37-мм (на "Hamidiye" по два) орудий. Реальная скорость их продолжительного хода составляла 18 и 16 уз соответственно. Личный состав каждого крейсера состоял из 340 турок и 15 немцев. Действительный наибольший ход эсминцев сопровождения не превышал 25 уз для двух первых и 17 уз для второй пары. Укомплектованы они были кроме турок также и немцами (по 23 чел. на двух первых и по 17 чел. на остальных).

Под влиянием эйфории от октябрьского налета на Одессу, никакой дополнительной разведки объекта не производилось, и район боевых действий не изучался. Наличие минных заграждений перед портом уверенно предполагалось, но об их расположении не было никаких сведений. Даже о координатах заграждения, выставленного в прошлом году турецким заградителем "Samsun" (в прошлом — спасательный буксир, не путать с одноименным эсминцем), имелись лишь самые приблизительные данные. Более того, район проведения операции, достаточно сложный в навигационном отношении, самому Бюкселю и команди-

рам других судов был совершенно не знаком, и для облегчения ориентирования на борт "Месидиye" пришлось принять немецкого капитана торгового флота, который в прошлом неоднократно ходил в Одессу.



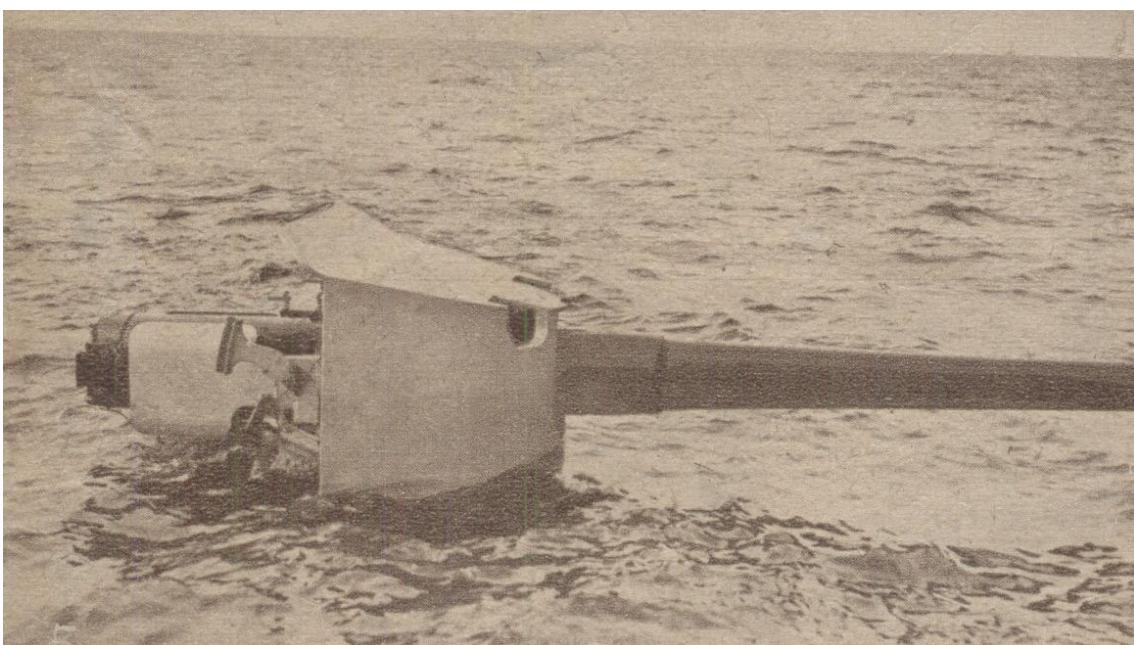
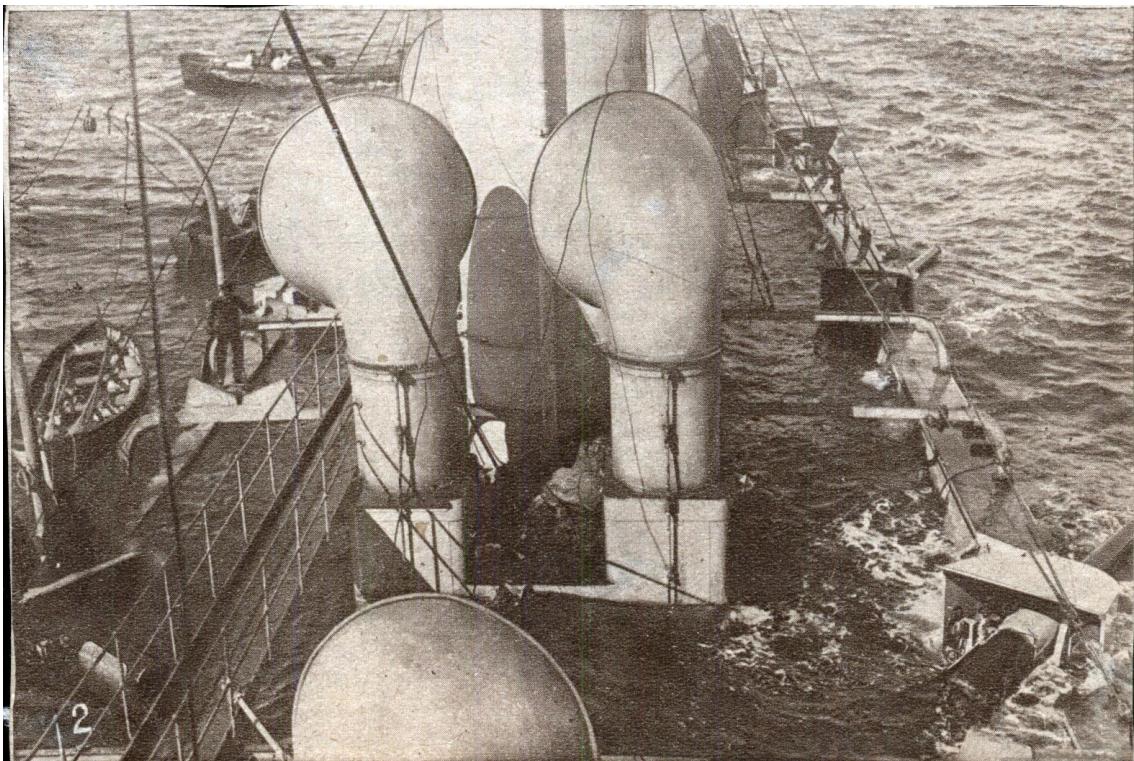
Затопленный крейсер "Месидиye"

Из успешных действий турецких судов в акватории Одесского порта, имевших место 16 октября 1914 г., русское командование сделало кое-какие выводы. Для защиты Николаева и побережья в районе Одессы и Очакова руководством Черноморского флота в конце 1914 г. был сформирован Отряд судов обороны северо-западной части Черного моря. В него вошли Отряд судов охраны моря в составе канонерских лодок "Донец", "Кубанец", "Терец" (по два 6-дм, одному 120-мм, два 75-мм и четыре 47-мм орудий), подводных лодок "Сом", "Щука" и посыльного судна "Великий князь Александр Михайлович", Отряд заградителей в составе "Бештау" и "Дуная", Партия траления в составе тральщиков "Березань", "Скиф", "Язон", "Чубрабаш", "Борисфен", "Хорлынец" с базой "Ингул", Суда охраны лиманов "Этор", "Лоцман", "Ледокольчик", "Самородок" и "Бойкий", а также суда Днестровско-Цареградской дистанции "Грозный" и "Ледокол 3". В качестве других плавсредств Отрядом использовались привлеченные по военно-судовой повинности небольшие пароходы частных судовладельцев "Черномор", "Академик Вер", "Дельфин", "Ваня", "София", "Васильев" и "Загадка". Кроме того, в описываемый период на Одессу базировался старый линейный корабль "Синоп" (четыре 8-дм, двенадцать 6-дм и четыре 47-мм орудий, ход 13 уз).

Самым главным упущением в организации обороны одесского района следует признать отсутствие ведения какой бы то ни было дозорной службы, а также разведки противника в море. Как мы увидим дальше, начальник отряда судов обороны этой части моря капитан 1-го ранга М.И. Федорович, на которого было возложено общее командование морскими силами в указанном районе, понятия не имел, что у него происходит буквально под носом. В свою очередь и командующий Флотом Черного моря адмирал А.А. Эбергард, который в кульминационный момент находился с бригадой линейных кораблей юго-западнее Севастополя и мог отдать приказ своим быстроходным легким силам перехватить отходящих турок, информацию о событиях под Одессой получал неполную и несвоевременную.

Оценивая спланированную немцами операцию, следует отметить, что в артиллерийском бою с русским линкором, вооруженным современными крупнокалиберными орудиями, у турецких бронепалубных крейсеров не было никаких шансов. Помимо этого и берего-

вая оборона Одессы имела 6-дм пушки Канэ. Так что, даже если бы немцы и знали точные границы минных заграждений и проходов в них, задуманная ими операция все равно оставалась полной авантюры. Уничтожить транспорты с десантом в порту, прикрытом артиллерией хотя и старого, но линейного корабля, теми силами, которые выделялись корветтен-капитану Бюкселю, было немыслимо.



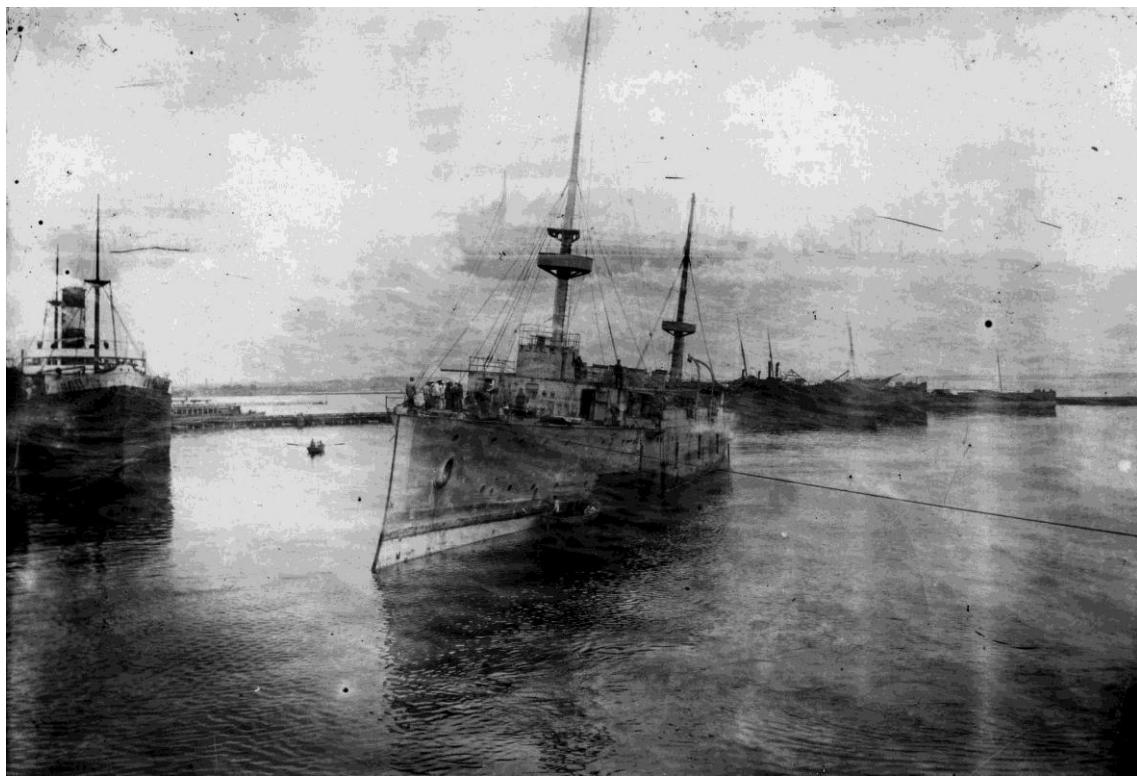
Затопленный крейсер "Mecidiye"

Не имея представления о составе русских судов, с которыми придется иметь дело, не зная точной минной обстановки в предполагаемой зоне боевых действий и не обладая даже минимальным практическим опытом в части траления мин заграждения, турецкие крейсе-

ра и эсминцы 19 марта 1915 г. без колебаний вышли из Босфора, рассчитывая утром 21 марта внезапно появиться у Одессы и обстрелять русские суда, находившиеся в порту.

Для обеспечения скрытности перехода курс был проложен не как обычно, на остров Фидониси, где находился русский пост Службы связи с радиостанцией, а гораздо восточнее, вне видимости берегов. К сожалению, для Бюкселя это решение было принято без учета квалификации турецких штурманов. В предвидении минной опасности утром 20 марта эсминцы тренировались в постановке тралов и проводке за ними крейсеров. Скорость отряда при этом составляла не более 10 уз. Наступившая ночь была тихая и лунная и в 23 часа, разбившись на пары, эскадренные миноносцы построились в голове отряда и завели тралы.

В 2 часа ночи 21 марта с эскадренных миноносцев справа и прямо по курсу увидели берег, но Бюксель посчитал, что командирам эсминцев это только показалось, и никак не отреагировал на это важное известие. В 3 час. 50 мин., шедшие первой парой "Taşoz" и "Samsun" вдруг резко свернули влево и сообщили, что видят землю. С мостика "Mecidiye" вновь ничего не усмотрели, немцы самоуверенно объявили результаты наблюдения миражами и приказали эсминцам вернуться не прежний курс. Во время перемены курса и при остановках из-за неопытности личного состава трал первой пары эсминцев неоднократно задевал за грунт, получил повреждения щита и дальше мог использоваться только для контрольного траления. В 4 час. 45 мин. на эсминцах в третий раз увидели берег, а через двадцать минут тралы вновь стали касаться грунта, поскольку глубина уменьшилась до 6,5 м, и тральщикам пришлось остановиться. Теперь берег был всем отчетливо виден, и Бюксель имел удовольствие констатировать, что отклонился минимум на 15 миль к востоку от заданного курса. Отряду пришлось повернуть на запад, и он двинулся прямо на Одессу, которая открылась около 6 часов. Немцы с радостным удивлением отметили, что русских дозорных судов нигде не видно, и что внезапность, как и в октябре прошлого года, была достигнута совершенная.

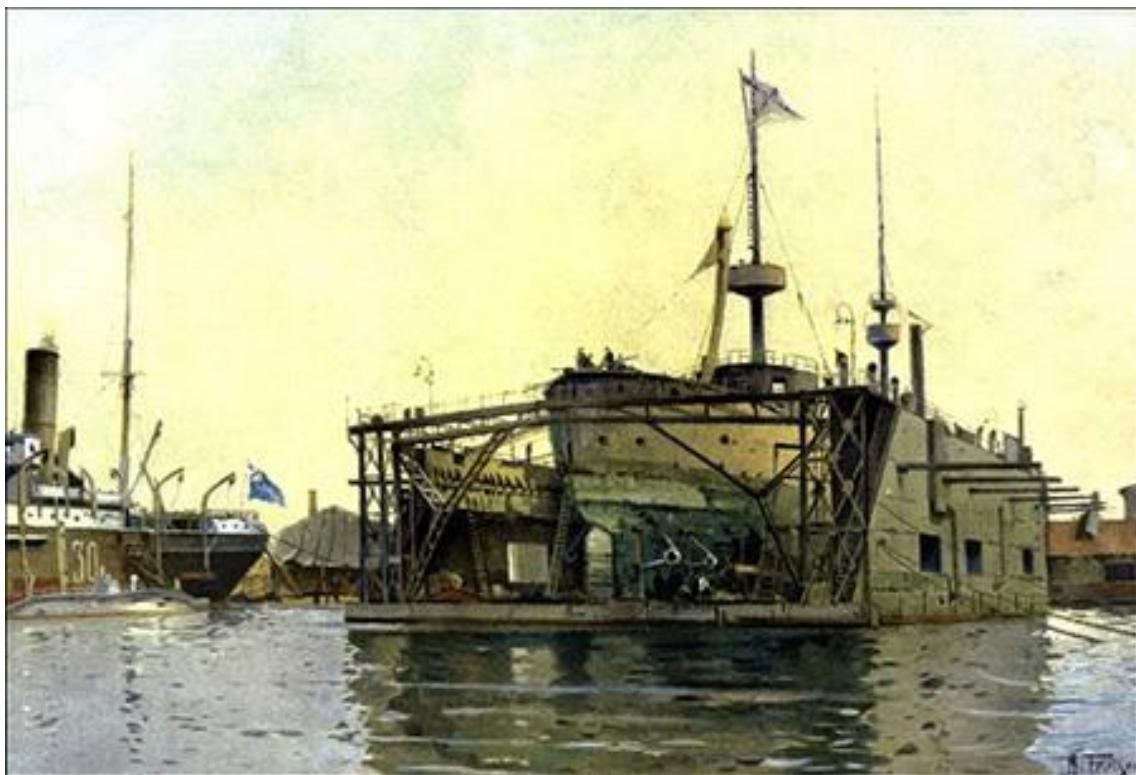


"Mecidiye" в Одесском порту, 1915 г.

"Mecidiye" продолжал следовать точно в протраленной полосе в 3-х кабельтовых позади тральщиков, как вдруг в 6 час. 40 мин. раздался взрыв. Русская мина (масса заряда 115 кг) сработала по левому борту между фок-мачтой и первой трубой в районе носового котельного отделения. Крейсер стал быстро погружаться носом с сильным креном на левый борт. Вско-

ре форштевень коснулся грунта, и эскадренные миноносцы стали снимать личный состав. Для уничтожения крейсера в 7 час. 20 мин. "Yadigar-i Millet" выпустил торпеду в его правый борт. Взрыв произошел напротив грот-мачты, крейсер выпрямился и лег на дно. Над поверхностью воды остались трубы, мачты и мостики. Шедший задним мателотом "Hamidiye" после подрыва флагмана развернулся и благополучно вышел из опасного района.

Державшийся с крейсерами перед Севастополем контр-адмирал Сушон, получив в 7 час. 17 мин. по радио донесение об инциденте с "Mecidiye", приказал прекратить операцию и возвращаться в Босфор. Приняв на борт большую часть спасенных людей, "Hamidiye" с эсминцами полным 15-узловым ходом стал отходить в направлении острова Фидониси. Однако, в связи с тем, что отряд уже третью сутки находился в море, кочегары были сильно утомлены, а топки котлов зашлакованы, эсминцам "Taşoz" и "Samsun" скоро пришлось уменьшить скорость до 10 уз. Имея сведения о находившихся в море русских линкорах и крейсерах, "Hamidiye" отдался от отряда и полным ходом пошел в Босфор, предоставив эсминцы своей судьбе. К счастью для противника, командующий русским флотом сведения о происходящем в районе Одессы получал поздно и фрагментарно, поэтому никаких мер для перехвата турецких судов не предпринял. Черноморские "новики", вместо того чтобы отрезать и уничтожить турецкую полуфлотилию эсминцев, в это время выполняли бесплодную торпедную атаку на "Midilli". К 6 часам утра следующего дня все турецкие корабли, за исключением "Mecidiye", смогли невредимыми собраться у Босфора и затем беспрепятственно вошли в пролив.



Ремонт крейсера "Прут" в плавучем доке РОПиТ в Одессе (художник А.В. Ганзен)

Тем временем местное русское командование пребывало в полном неведении относительно событий, происходивших всего лишь в 15 милях от Одесского маяка. Только в 7 час. 30 мин. начальник Отряда судов обороны северо-западной части Черного моря капитан 1-го ранга М.И. Федорович получил от Службы связи известия о появлении в подведомственном ему районе турецких судов, хотя с момента подрыва "Mecidiye" прошел почти час. Вскоре капитан пришедшего из Очакова в Одессу парохода донес, что наблюдал в море два крейсера и пять эскадренных миноносцев, причем один крейсер стоял неподвижно южнее Одесской банки. Из полученной информации М.И. Федорович сделал сам собой напрашиваю-

щийся вывод: предстоит еще один налет на Одессу, но ограничился только объявлением тревоги на береговых батареях. В 12 часов с поста Службы связи поступило сообщение, что в море наблюдается уже только один трехтрубный крейсер. Лишь после этого для поиска противника в море отправились подводные лодки "Сом" и "Щука" и один тральщик, но найти турецкие суда эти силы так и не смогли.

Любопытное сообщение поступило примерно в 15 часов из Очакова. В нем говорилось, что в районе Одесской банки видны мачты и трубы крейсера, корпус которого скрывается за горизонтом. Наконец, в 16 час 30 мин в море вышло посыльное судно "Великий князь Александр Михайлович", которое и обнаружило затонувший "Месидиye" с развивающимся турецким флагом. Утром 22 марта посыльное судно в сопровождении тральщиков подошло к борту турецкого крейсера, и М.И. Федорович смог лично высадиться на него. Турецкий флаг немедленно спустили и подняли взамен андреевский. При осмотре судна обнаружили между прочим, что три тяжелых орудия из восьми заряжены, а замки остальных сброшены в воду у самого борта и легко могут быть подняты.

Спустя три дня крейсер обследовали водолазы. При этом выяснилось, что он затонул на глубине около 10 м и стоит практически на ровном киле с небольшим креном на правый борт. Минная пробоина левого борта имела размеры 1,8 × 2,1 м, а поверхность деформированной обшивки простиралась на 5,2 м в высоту и на 12,5 м в длину. Торпедная пробоина по правому борту была 6,1 м высотой и 3,7 м шириной. Общая масса принятой крейсером воды оценивалась более чем в 1100 т.

Детальным осмотром, произведенным 8 июня, был установлен характер основных повреждений. Кроме некоторых корпусных конструкций совершенно разрушенными оказались два носовых котла системы Никлосса (4), два испарителя и одна динамо-машина. Получили серьезные повреждения правый гребной вал, все котельные фундаменты и фундамент правой машины, а также участки броневой палубы. В целом характер повреждений оценивался как легкий, и крейсер решено было поднять, используя коффердамный способ. В спасательных работах участвовали технические средства Одесских военного и торгового, а также Севастопольского портов. Подъем судна поручили с подряда Русскому обществу пароходства и торговли.

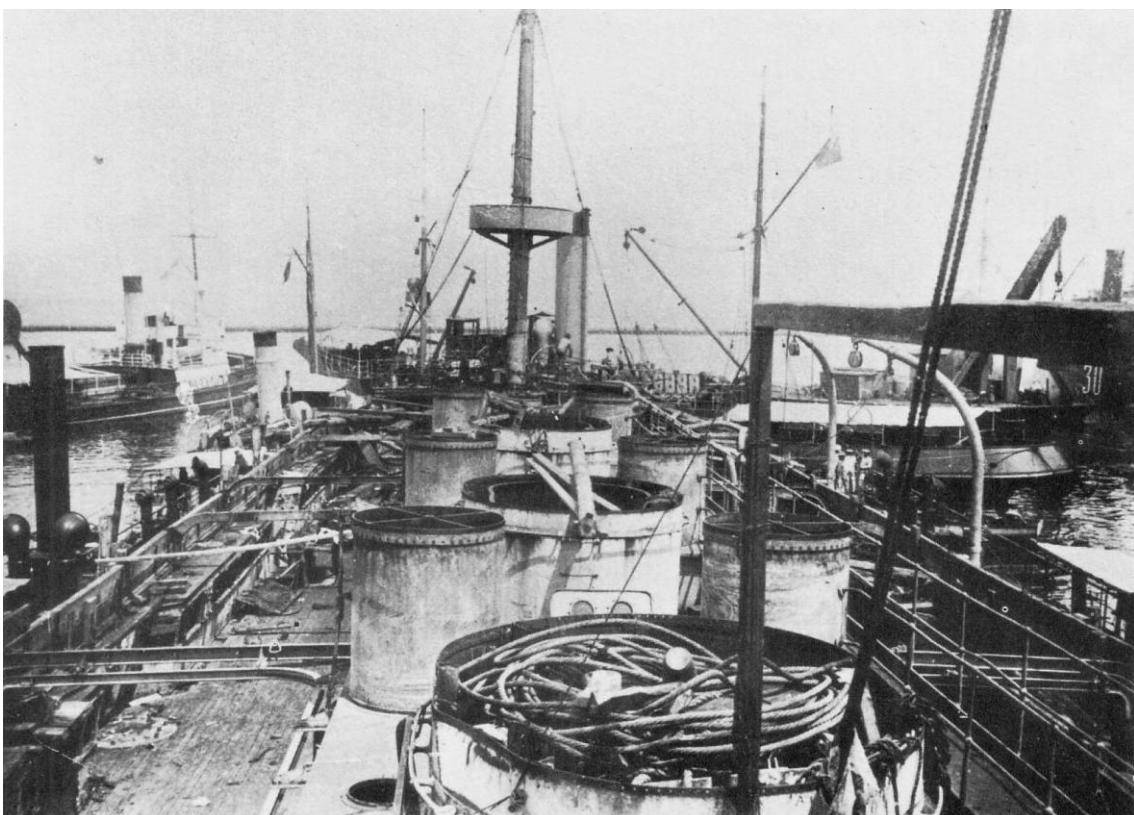
Для прохода спасательного каравана был прорыт специальный фарватер, а с целью прикрытия судоподъемных работ с моря 27 апреля заградитель "Ксения" выставил дополнительное минное заграждение в двух милях к востоку от затонувшего крейсера. Для обеспечения противолодочной обороны ежедневно назначались два тральщика. Непосредственное место работ все время охраняла одна из канонерских лодок. После наступления темноты весь спасательный караван в сопровождении дежурной канлодки отходил к Григорьевскому лиману. В случае получения сообщений о появлении противника на позицию южнее Одессы посыпались подводные лодки "Сом" и "Щука".

4 апреля к затонувшему крейсеру подошли портовое (спасательное) судно "Черномор" (5), "Ледокол 3" с 25-тонным плавучим краном и "Академик Бер" с тремя водолазными ботами на буксире. С этого момента начались регулярные работы по подъему "Месидиye". Первым делом с него демонтировали артиллерийское вооружение и срезали дымовые трубы и раструбы вентиляторов, поскольку вызывала опасения его малая остойчивость. С 20 апреля приступили к подведению подкильных тросов для пластирея. Действиям спасательной партии сильно мешали весенние штормы, поэтому для прикрытия от них места работ лагом к волне ставился транспорт № 21 "Вера", а так же наводился забор из бревен длиной около 50 м. 3 мая произвели первое пробное откачивание воды из междупалубного пространства при помощи отливных средств "Черномора" и "Ледокола 3", которое показало необходимость дополнительной конопатки некоторых участков корпуса.

20 мая на пробоины завели пластиры, обтянули их, а через три дня "Черномор", "Ледокол 3" и тральщик "Борисфен" возобновили откачивание воды. Вскоре к ним присоединились "Ледокол IV" и буксирный пароход "Ваня". Остойчивость крейсера продолжала, тем не менее, винуть серьезное беспокойство, поэтому для предотвращения опасного крена при подъеме перпендикулярно корпусу с двух сторон поставили транспорты № 13 "Великороссия" (с левого борта) и № 49 "Петр Карлов" (с правого). На транспорты через фок-мачту крейсера были проброшены растяжки, но надобности в них так и не возникло. К 14 часам 25 мая корпус крейсера поднялся до такой степени, что его осадка не превышала 7 м, и сразу

же ледокол "Гайдамак" и тральщик "Борисфен" начали буксировку "Месидиye" в Одессу со скоростью 2—3 уз. На протяжении всего пути у его борта находились "Черномор", "Ледокол 3" и "Ледокол IV", которые продолжали непрерывно откачивать воду. Лидером каравана являлось посыльное судно "Великий князь Александр Михайлович", в непосредственном охранении находилась канонерская лодка "Донец".

В 21 час того же дня "Месидиye" через Воронцовские ворота в свете прожекторов "Синопа" вошел в гавань. Попытка поставить крейсер в док на следующий день не увенчалась успехом вследствие чрезмерной его осадки. Судно цеплялось за кильблоки подкильными тро-сами пластирея, и завести его в док вначале смогли только на три четверти длины корпуса. Откачивание воды продолжалось еще несколько дней и лишь 18 июня судно удалось окончательно установить на место, выгрузив предварительно 246 т угля и 400 снарядов из носового погреба.



Ремонт "Месидиye" в Николаеве

Приказом по Флоту и Морскому ведомству № 282 от 13 июня 1915 г. бывший турецкий крейсер "Месидиye" зачислили в список судов Морского ведомства с присвоением наименования "Прут", и он де-юре стал боевой единицей Российского императорского флота.

Ремонтные работы выполняли одесские мастерские Русского общества пароходства и торговли в кооперации с Обществом Николаевских заводов и верфей и с Адмиралтейскими Ижорскими заводами. Наибольшие трудности при восстановлении крейсера возникли с сильно изношенными главными котлами. Тем не менее 12 сентября того же года "Прут" вывели из дока, а 16 октября он начал кампанию в составе Крейсерской бригады и в тот же день был зачислен в разряд судов действующего флота Черного моря, правда, еще не имея артиллерии. Вооружение — десять 130-мм орудий образца 1913 г. производства Обуховских сталелитейных заводов (угол возвышения 20°, скорострельность 10 выстрелов в минуту, вместимость погребов 3600 снарядов) с приборами управления огнем фирмы "Гейслер и Ко." и четыре пулемета на крейсере установили несколько позднее, и испытывали стрельбой в конце января 1916 г., одновременно с проведением ходовых испытаний.

Из-за скверного состояния котлов, которые постоянно выходили из строя, "Прут" чаще стоял в ремонте, чем плавал. В войне он ничем существенным не отличился, боевых столкновений с противником не имел, и его боевая служба ограничилась несколькими кратковременными выходами в море.

Примечания:

1. Фактически русские линкоры обстреливали не укрепления, а босфорские маяки на азиатском и европейском берегах пролива — Анатоли-ферли и Румели-ферли и, по утверждениям противной стороны, при этом ни во что не попали. Акция имела ничтожную практическую результативность, но стараниями командования Черноморским флотом обрела большой общественный и политический резонанс, как первый в текущей войне случай обстрела Босфора русским флотом.

2. В этой, единственной, части своего плана немцы достигли некоторых успехов. 21 марта в 8 час. 15 мин. в Каркинитском заливе уже отходившие в сторону Босфора "Yavuz Sultan Selim" и "Midilli" обнаружили пароходы "Восточная звезда" (945 брт) и "Провиданс" (748 брт). Первый принадлежал Н. Розенфельду и Ф. Грагерову, а второй — Ф. Звороно и Э. Ди-Поллоне. Пароходы были остановлены и осмотрены, причем оба оказались груженными сахаром. После снятия команды крейсера потопили эти суда. Никакого влияния на интенсивность русского судоходства в данном районе отмеченный случай не оказал.

3. Судьба турецких крейсеров — участников набега на Одессу была следующей. "Hamidiye" в марте 1947 г. вывели из состава флота и с 1949 г. он в течение трех лет состоял морским музеем в Стамбуле, после чего многие годы находился на долговременном хранении. Ветеран Балканской войны был разобран на металлом только в 1966 г. "Прут", стоявший в ремонте в Севастополе, немцы захватили в мае 1918 г. (котлы второго и третьего отделений были вынуты для замены на котлы Бэбкок-Уилкокса, и на крейсере осталась только одна труба) и вскоре передали туркам, которые отбуксировали его в Стамбул, где он стал использоваться как стационарное учебное судно с возвращением турецкого наименования. В 1925—1927 гг. крейсер прошел восстановительный ремонт в Гельджюке и до 1940 г. снова плавал в составе турецкого флота, после чего его опять перевели в разряд несамоходных учебных судов. В 1952 г. "Mecidiye" продали на слом.

4. Кстати говоря, "Прут" стал пятым судном русского флота, имевшим пресловутые котлы системы Никлосса. Некоторые "историки" в своих работах уверяют читателей, что таких судов было только два — "Варяг" и "Ретвизан", забывая, или не зная, про существование канонерской лодки "Храбрый" (8 котлов Никлосса), транспорта "Свеаборг" (13) и, наконец, крейсера "Прут" (16).

5. Не путать с одноименным буксируемым пароходом (42 брт) из состава плавсредств Отряда судов обороны северо-западной части Черного моря, который принадлежал николаевским судовладельцам А. Анатре и Б. Габеру.

УДК 94(47).083

Набеговая операция турецкого флота на Одессу

Виктор Вениаминович Яровой

Независимый исследователь, Новокузнецк, Российская Федерация

Аннотация. В работе даются подробности операции германо-турецкого флота против Одессы, в ходе которой был потерян крейсер "Mecidiye".

Ключевые слова: Россия; Турция; Первая мировая война; Черное море.