

Copyright © 2021 by Cherkas Global University
 Copyright © 2021 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
 Co-published in the Slovak Republic
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
 2021. 16(2): 1042-1051.
 DOI: 10.13187/bg.2021.2.1042
 Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Planning the Blockade of the Bosphorus by the Black Sea Fleet in 1916. Part 2

Olga V. Natolochnaya ^{a, b, *}, Ruslan M. Allalyev ^c, Vladimir A. Svechnikov ^d, Svetlana V. Petrova ^e

^a Cherkas Global University (International Network Center for Fundamental and Applied Research), Washington, USA

^b Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

^c Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

^d Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russian Federation

^e Sochi State University, Sochi, Russian Federation

Abstract

The article considers the issues of planning of the blockade of the Bosphorus by the Black Sea Fleet in the 1916 campaign of the First World War. The special attention is paid to the calculations of the elements of force, as well as the ratio of the Turkish and Russian fleets.

The work is based on the documents of the Russian state archive of the Navy (St. Petersburg, Russian Federation). Previously, these documents were not published. The plan for the blockade of the Bosphorus, which was prepared by Captain 2nd Rank B. Tyagin on July 1, 1916 at the Sevastopol roadstead, is important in the work. In methodological terms, the study is based on the basic principles of historical research, namely, the principles of objectivity and reliability. The problem-historical method, which allowed us to consider the planning of the blockade of the Bosphorus in the context of the specific historical situation that developed in 1916 is of great importance in the study.

In conclusion, the authors state that when considering the elements of the planning force for the operation of the blockade of the Bosphorus, it was assumed that the blockade would be conducted by the Black sea fleet in three shifts. The blockade was to be accompanied by a barrage of the Bosphorus against submarine and surface ships. The blockade was to be preceded by serious covert and ship intelligence, as well as simultaneously active operations against submarines throughout the Black sea and the defense of the coast and the fleet from attacks by submarines in ports and at sea. Besides, it was necessary to strengthen and specialize the detachment of minelayers. And lastly, during the blockade, a strong and numerous detachment of combat seaplanes with bombs was needed.

Keywords: Bosphorus blockade, World War I, Black sea fleet, 1916, operation planning, element of force.

1. Введение

К 1916 г. для русских войск Кавказского фронта сложилась весьма благоприятная обстановка, так как в ходе наступления вдоль по анатолийскому побережью Османской империи были взяты несколько крупных турецких крепостей (Эрзерум, Трапезунд) (Polyakova et al., 2015: 1098). В связи с этим летом 1916 г. перед Ставкой Верховного главнокомандующего русской армией стояла задача захвата Босфора, а для этого требовалось сначала заблокировать Босфорский пролив. Этим и занялись старшие офицеры Черноморского флота. В данной части статьи мы рассмотрим элемент силы для планирования операции по блокаде Босфора.

* Corresponding author

E-mail addresses: incfar.natolochnaya@gmail.com (O.V. Natolochnaya)

2. Материалы и методы

В работе использованы документы Российского государственного архива военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация). Ранее они не публиковались. Важное значение в исследовании имеет план блокады Босфора, который был подготовлен капитаном 2-го ранга Б. Тягиным 1 июля 1916 г. на Севастопольском рейде.

В методологическом плане работа опирается на базовые принципы исторического исследования, а именно – объективности и достоверности. Большую роль в исследовании играет проблемно-исторический метод, который позволил рассмотреть планирование блокады Босфора в контексте конкретно-исторической обстановки, сложившейся в 1916 г.

3. Обсуждение

Несколько слов об историографии. Несмотря на то, что первые упоминания о планировании взятия Босфора силами Черноморского флота относятся еще к дореволюционному периоду (например работа Е.А. Мязговского (Мязговский, 1914) по истории Черноморского флота), тем не менее эта тема в советский период не получила значительного освещения (здесь можно отметить только труд Н. Новикова (Новиков, 1937) об операциях Черноморского флота в период Первой мировой войны). В результате интенсивное изучение началось только в современный период.

Так, экспедиции Черноморского флота на Босфор в 1833 г. было уделено внимание таких исследователей, как А.Ш. Кадырбаев (Кадырбаев, 2018), Г.А. Гребенщикова (Гребенщикова, 2012; Гребенщикова, 2018) и Е.Н. Рукавишников (Рукавишников, 2014).

Тему подготовки и планирования Босфорской операции в конце XIX века рассматривали В.В. Крестьянников (Крестьянников, 2011) и А.А. Черкасов (Cherkasov, 2011). Период до Первой мировой войны также изучался специалистами. Так, военную игру 1902 г. по захвату Босфора изучал С.А. Чекмарев (Чекмарев, 2019). Борьба за черноморские проливы происходила и на внешнеполитическом уровне, некоторым аспектам этой борьбы уделил внимание Б.С. Котов (Котов, 2011). Попытку сравнения планов по захвату Босфора 1897 г. и 1915 г. предприняла авторская группа – О.В. Натолочная и другие (Natolochnaya et al., 2020). Также имеется несколько работ о самом периоде Первой мировой войны, в которых находит свое отражение изучаемая нами тема (Шорников, 2016; Ивицкая, 2010).

4. Результаты

Элемент силы. Линейные суда

Если подробно разобраться в противоборствующих силах на Черном море русского и турецкого линейных флотов, то, как ни подсчитывай, и по коэффициентам, и по количеству выпускаемого в единицу времени металла или взрывчатого вещества, и по числу самостоятельных маневренных групп линейных кораблей, то совершенно очевидно выходит, что русский линейный флот сильнее турецкого был в три и более раза. С вступлением в строй линейного корабля «Император Александр III» Черноморский флот был бы сильнее больше чем в четыре раза и т.д. При неизмеримом превосходстве всех русских кораблей вместе и в отдельности над кораблями типа «Торгут Рейс» и «Мессудие» можно сразу сказать, что в пределах Черного моря встречи с этими судами не ожидалось, что и было доказано опытом всей войны, когда эти суда ни разу не вышли из Босфора в открытое море.

Кроме того, было основание предполагать, что все старые корабли турецкого флота давно разоружены для усиления их пушками Дарданелльских и Босфорских укреплений, а частью потоплены или приведены в полную негодность и не могли уже быть на счету боевых судов.

Таким образом, единственным боеспособным кораблем неприятельского флота к лету 1916 г. оставался линейный корабль «Гебен», который по силе был слабее каждого русского дредноута отдельно и слабее даже русской старой бригады линейных кораблей. Его 10-11” пушек никак не могут сравниться ни с 12-12” пушками новейшего линейного корабля «Императрица Марии», ни с 12-12” пушками старой бригады.

Сведения о перевооружении «Гебена» 14 пушками были маловероятны и все-таки не изменяли особенно соотношения сил.

Единственным главнейшим и весьма важным преимуществом «Гебена» перед русскими судами являлся его 28-узловой ход. И пока «Гебен» таким ходом обладал и пока он находился в открытом Черном море, с ходом этим нужно было серьезно считаться: для поимки такого корабля в море даже с более чем превосходящими силами Черноморского флота нужно было действовать не случайными мерами, а по всесторонне разработанному, строго рассчитанному, детально подготовленному и до мелочей разученному всеми отдельными начальниками плану операции поимки «Гебена» в море. Операция такая должна быть положена в основу всего плана компании русского флота на Черном море, должна быть всегда готова к выполнению и производиться немедленно по первому сведению о появлении «Гебена» в Черном море (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 130б.).

При большем преимуществе в ходе «Гебен» имел некоторые шансы на успех, т.е. на обратный прорыв в Босфор, но все же при использовании всех сил Черноморского флота – и подводных лодок,

и нефтяных миноносцев, и заградителей – операция поимки «Гебена» все же, по мнению офицеров штаба, была возможна и выполнима.

С точки зрения блокады неприятельского флота в Босфоре преимущество в ходе «Гебена» теряло свое значение. Раз заблокировать «Гебен» в Босфоре удалось, то выйти оттуда он уже не сможет. Стоит лишь для этого заставить его выходить из Босфора не 28-узловым ходом, а в два раза меньшим, не любым курсом, а всегда прямым, и выход «Гебена» при этих условиях уже обречен был на неудачу.

Офицеры штаба Черноморского флота отдавали себе отчет в том, что любой из блокирующих Босфор кораблей выйдет «Гебену» в голову и потопит или выведет его из строя в малое количество минут.

А уменьшить ход «Гебена» – значит заставить идти его за тралами с опущенными сетями и со всеми мерами предосторожности.

А для этого нужно лишь солидное по густоте, сопротивляемости тралению и глубине минное заграждение и угроза атак русских подлодок. А это означало, что наличие минного заграждения и подлодок у Босфора сводит на нет все преимущество «Гебена» в ходе перед русскими судами в море. Таким образом, блокада Босфора для наибольшей своей успешности должна была непременно сопровождаться постановкой крупного и глубокого минного заграждения, т.е. созданием заранее подготовленной позиции для боя русских линейных кораблей с «Гебеном».

При этих условиях приходилось считаться уже не с ходом «Гебена», а лишь со степенью его артиллерийской силы, которая, как уже указывалось, была слабее каждой из русских маневренных групп линейных судов в отдельности.

Отсюда напрашивался вывод: для блокирования неприятельского флота в Босфоре при наличии большого минного заграждения достаточно лишь одной маневренной группы русского линейного флота, т.е. в условиях лета 1916 года 1/3 русских линейных сил, иначе говоря, блокада Босфора для русского линейного флота была не тяжела.

Разведка

Те же соображения указывали на необходимость при установлении блокады не ударить по пустому месту, т.е. блокада должна была быть установлена тогда, когда «Гебен» находился в Босфоре, т.е. установлению блокады должна предшествовать масштабная разведка. Какими же средствами разведки обладал Черноморский флот в 1916 г.?

По опыту 1915–1916 гг., и в особенности последнего выхода в Черное море «Гебена», о таком выходе штаб командующего флотом от русской тайной разведки знал заранее или сейчас же по выходе «Гебена» в море, и во всяком случае за сутки раньше, чем «Гебен» был обнаружен в Черном море русскими непосредственно по результатам его работы: потопление того или иного парохода, обстрела такого-то порта и т.п.

Следовательно, при еще большем уделении внимания этому тайной разведкой местонахождение «Гебена» в Босфоре могло быть с достаточной точностью известно всегда (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 14 об.-15).

Судовая разведка

Для разведки также могли быть использованы такие большие средства, как крейсера «Меркурий», «Кагул», «Прут», «Нахимов», 9 нефтяных миноносцев, а также несколько гидрокрейсеров.

При организации из этих судов отряда разведки русские могли бы осуществить разведку по наиболее продуктивному методу простой «завесы». При скорости нефтяных миноносцев хотя бы в 25 узлов такая завеса за светлое время одних суток проходит $25 \times 12 = 300$ миль, т.е. больше половины всего Черного моря. Следовательно, имея постоянное наблюдение за восточной половиной Черного моря с постов службы связи и малых судов, русские к рассвету какого-либо дня могли поставить завесу разведки где-либо на линии Синоп-Крым и к вечеру того же дня быть уже с завесой у проливов. Завеса должна была состоять из судов, по своему ходу или силе недоступных всем неприятельским крейсерам, и должна быть способна не только обнаружить, но и загнать обратно к Босфору, хотя бы и крейсер «Бреслау». При встрече с «Гебеном» должна была быть достигнута главная цель разведки – обнаружение «Гебена» – и с этого момента должна была начаться операция по его уничтожению в открытом море. В случае отсутствия «Гебена» его наличие в Босфоре может быть сейчас же по приходе завесы к проливу проверено несколькими гидросамолетами, и, следовательно, опять будет достигнута главная цель разведки – обнаружение «Гебена».

Так как разведка в этом случае могла быть вспомогательным и подготовительным средством блокады, то результаты разведки должны были быть использованы незамедлительно, а по приходе завесы к проливу, т.е. завеса должна нести на себе или вести за собой, или встретиться у пролива со средствами и силами, устанавливающими блокаду. Учитывалось также, что главные силы заградителей обычно впереди завесы идти не могли, поэтому в первый вечер должны были быть употреблены в дело лишь слабые средства, заграждения, которые в общем не смогли бы остановить

выход в море ночью неприятельских судов. Поэтому для сохранения результатов вчерашней разведки она с утра должна быть повторена, что и не трудно сделать способом отхода завесы за ночь и в обратном направлении и подхода к проливу всей завесой к вечеру вторых суток заново (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 150б.).

Средства разведки неприятеля

Неприятель к лету 1916 г. имел только два крейсера – «Бреслау» и «Гамиде». Первый был в полном порядке, а второй, по всей вероятности, был на ремонте. Целям разведки могли также служить миноносцы типа «Миллет» с 35-узловым ходом. Других больших подходящих судов у противника не было. Отсюда вывод, что правильно организованной разведки неприятель не имеет и всеми своими силами может произвести в лучшем случае какой-либо поиск. Как таковой он никогда не будет иметь какого-либо боевого значения.

Что касается противодействия этих сил русской разведке, то это тоже неприятелю не под силу, т.к. завеса должна проводиться с поддержкой крейсеров, помещенных в разных частях завесы.

Таким образом, общий вывод из рассмотрения средств разведки обоих флотов будет следующим:

- 1) русский флот обладает достаточными средствами для выполнения судовой разведки перед блокадой по способу завесы;
- 2) неприятельский флот не в состоянии помешать выполнению разведки силами Черноморского флота.

Мелкие суда неприятеля

Все остальные боевые суда неприятеля, вроде старых миноносцев, канонерских лодок, старых других кораблей и т.п., по своему состоянию и по силе или совсем не имеют никакого значения или будут иметь значение лишь местное как охранные и сторожевые суда в базах. Их участие в операциях прорыва блокады нельзя предполагать главным образом из-за бесцельности выхода в море на верную гибель.

В условиях блокады пролива как для русских, так и для турок будут иметь большое значение тральщики.

Россия обладала в этом отношении большим количеством хорошо приспособленных и оборудованных судов как для траления в открытом море, так и на рейдах, и все эти суда по большей части были укомплектованы великолепным и уже очень опытным личным составом. Потому у Черноморского флота недостатка в тралящих средствах, да еще снабженных хорошими средствами защиты (120-мм пушками), не будет. Как протралить поле для постановки большого заграждения, так и тралить впоследствии позиции русских линейных судов у Босфора даже в сравнительно свежую погоду проблем не вызывало.

Другое дело у неприятеля: хороших тральщиков, обученных этой работе, у него в мирное время не было. За время войны кое-что было организовано. Но неприятель из-за полного своего изолирования от Средиземного моря и постепенного уничтожения русскими его коммерческого флота терпит сейчас большую нужду в парходах и увеличивать свои тралящие средства бесконечно не может. Между тем весь успех прорыва блокады, подкрепленной густым минным заграждением, зависел только от наличия хороших средств траления (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 160б.).

Отсюда вывод:

1. Неприятель не обладал достаточными средствами траления.
2. Русские должны всемерно усилить густоту и степень сопротивляемости заграждения тралению.
3. Во время блокады Босфора принимать все меры к уничтожению неприятельских тральщиков и к недопущению их на поле заграждения, т.е. иметь наибольшее количество боевых гидросамолетов для уничтожения тральщиков непосредственно в Босфоре и у Константинополя и соответствующей силы суда у заграждения с дальнобойной артиллерией. Таковой пушкой признать надо 130 мм в 50 калиб. длиной с утяжеленным снарядом с баллистическим источником, т.е. дальностью стрельбы до 110 кабельтовых.

Заградители

До войны у турецкого флота заградителей почти не было. Во время войны были приспособлены кое-какие парходы, видимо, все годные миноносцы, а к 1916 г. появились и заградители подводные. Следовательно, при операции блокады с этими средствами приходится считаться и позиции русских линейных судов и заграждения хотя бы и на больших глубинах должны будут постоянно тралиться.

Надводные заградители страшны только на малых расстояниях от пролива, подводные – из-за их большого радиуса действия по всему Черному морю, поэтому как при подготовке блокады, так и во время ее должны приниматься все меры охраны русских портов и важных путей русских транспортов от мин заграждения.

К 1916 г. Черноморский флот имел только пять заградителей типа «Ксения» с общим запасом мин около 800 штук на рельсах и 1500 в трюмах с подачей на палубу боевого запаса в 2 часа, т.е. пять «Ксений» могли за семь часов доставить 2300 мин. Заградители «Бештау», «Бур» и «Дунай» могли поставить еще около 250 мин.

Такого количества мин для заминирования Босфора недостаточно. По нижеуказанному подсчету мы увидим, что мин для надежного заграждения Босфора и подходов к нему потребуется около 10 тыс. штук. Из них по крайней мере 3 тыс. штук должны ставиться одновременно или в одни сутки, т.е. 3000 мин должны быть одновременно подняты на заградители.

Ввиду того, что первое минное заграждение будет ставиться на непрогретом месте сейчас же по приходе завесы разведки к проливу, ставить эти мины с больших заградителей небезопасно. Необходимо приспособить не менее 20 мелкосидящих тральщиков, которые свободно могут поднять по 50 мин – итого 600 мин. На малые миноносцы (6-й дивизион) и такие же миноносцы из Каспия и Балтики, если будет к тому возможность, можно поставить по десятку малых мин, что даст около 160 мин – итого 700. Этого количества мин для первого ночного заграждения хватит.

Для постановки большого заграждения должны быть приспособлены все 12 бомбардирских судов, которые по 50 штук каждое поднимут еще 600 мин. Все первое отделение тральщиков могло поднимать на себя и самопоставить до 800 мин (или защитников), шесть специально переделанных самоходов поднимут каждый по 50 – всего 300 мин.

Каждый нефтяной миноносец может брать по 50 мин – итого 450, крейсер «Нахимов» может взять 500 мин. Итого уже $800+600+100+600+800+300+450+500 =$ около 4150 мин + 1500 («Ксения») = 5650 мин (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 170б.).

Такое количество мин, готовых к немедленной установке на место, русские могли бы подать к Босфору сразу без особо сложных построек и приспособлений.

Остальные необходимые для заграждения мины должны частью идти к Босфору на особом минном транспорте, чтобы заградители не должны были за новым запасом мин ходить в Севастополь.

Итак, общий вывод:

1. Заградителей, готовых для минирования Босфора, у Черноморского флота было мало.
2. Должны были быть приспособлены для этой цели все тральщики, бомбардирские суда и 6 самоходов.
3. Должны были быть использованы также крейсера и миноносцы.

Подводный русский флот

К лету 1916 г. Черноморский флот имел в своем распоряжении шесть новых подводных лодок. При необходимости при блокаде Босфора не менее двух лодок способны были дежурить в три смены.

В случае необходимости можно было выделить подлодку еще для какой-либо цели в другом районе, помимо этого флот располагал и старыми лодками, которые с успехом могли быть использованы для охраны таких портов, как Одесса, Новороссийск и Севастополь.

Вывод: Черноморский подводный флот способен был принимать участие в блокаде Босфора без напряжения сил.

Турецкий подводный флот

Точное количество и типы подводных лодок неприятеля к 1916 г. были не выяснены. Неизвестно было даже точно, как они попадают в Черное море, а именно – приходили ли в разобранном виде из Германии и собирались в Варне и Константинополе, или приходили в готовом виде через Дарданеллы.

Во всяком случае были эпизоды одновременного оперирования неприятельских подлодок в трех различных частях Черного моря. Иначе говоря, неприятель обладал некоторым числом хороших больших мореходных, с большим радиусом действий, лодок, хорошо ими оперировал и наносил неисчислимый ущерб совершенно свободным уничтожением русских транспортов, больших и малых. Были также неуспешные атаки и на русские линейные корабли, при которых впервые были замечены уже совместные атаки двух подводных лодок по одной цели, т.е. турецкий подводный флот уже тактически образован и стремится в полной мере использовать новое оружие на Черном море как выгодное для слабейшего в надводных судах флота (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 180б.).

Иными словами, подводный флот неприятеля на Черном море представлял из себя серьезную силу и пока русские не принимали особых мер по противодействию ей. Все русские меры носили пока что чисто оборонительный характер ввиду охраны того или иного порта, по всему же Черному морю и его побережью лодки ходили совершенно безнаказанно.

Значит, блокада одних надводных судов на Черном море не решает вопроса. Необходимо, чтобы блокада и техническое ее выполнение захватывало и подводный флот, преграждало выходы в море и подлодкам. Иначе говоря, заграждение у Босфора должно было иметь в себе все средства против подлодок: сети адмирала Канина, мины на большие глубины, леерные мины Гильдебрандта, сети князя

Романовского, малые мины Аверкиева и другие средства подобного рода. Густота такого заграждения должна быть такова, чтобы была уверенность в полной непроходимости его для подлодок.

Но так как никакая разведка надводной завесы всех подлодок на Черном море не уловит и в Босфор их не загонит, а питание и снабжение подводной лодки весьма просто в любой точке побережья, то вместе с блокадой, до нее и во время нее должны были быть приняты особые меры против подлодок.

Такие меры можно разделить на оборонительные и наступательные.

Оборонительные:

1) оборона транспортного движения вдоль побережья – устройство портов-убежищ по всему берегу на расстоянии одного ночного перехода одно от другого, вооружение этих портов-убежищ небольшой батареей среднего калибра пушек, противоминной сетью и, где нужно, минами;

2) оборона боевого флота в портах: а) Севастополь, б) Батум, в) Одесса, г) Трапезонд, д) Керчь, е) Новороссийск – мины, боны, сети, быстроходные катера, артиллерия, гидро;

3) защита кораблей в море от атак подлодок – охрана миноносцами, маневрирование, противоминные сети корабельные, противоминные сети эскадренные, подвижные и неподвижные, охранительные щиты, заполнение отсеков лозой и т.д.;

4) защита кораблей на позиции блокады – сети, противоминные боны, гидросамолеты, собственные сети судовые, артиллерия, охрана миноносцами и тральщиками.

Наступательные:

1) истребление подводных лодок неприятеля в их базах – точная разведка, временная блокада, заграждение, бомбардировка с гидробомбами, артиллерией;

2) уничтожение и разгром баз подлодок – изучение и разведка базирования, внезапные набеги;

3) уничтожение подлодок на их главнейших и вероятных путях – сети Канина, леерные сети князя Романовского и т.п.;

4) постоянное блокирование миноносцами и мелкими вооруженными судами всего побережья неприятеля для затруднения базирования на него подлодок – миноносцы, тральщики, быстроходные катера, гидросамолеты, индикаторные сети (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 190б.).

При проведении всех этих мер, не таких уж и сложных (как отмечали офицеры Черноморского флота), вполне доступных как личному и судовому составу, так и технике, перед блокадой для обеспечения этой операции и ее действенности по отношению к подводному флоту можно было получить на Черном море сначала условное и скоро с уничтожением всех подводных лодок, не закупоренных в Босфоре, и безусловное владение морем.

Из рассмотрения силы подводных флотов следует сделать следующий вывод:

1. Вся сила турецкого флота на Черном море в подводных лодках.
2. Блокада и ее техническое выполнение должны главным образом запереть в Босфоре подводные лодки.
3. Для обеспечения свободы плавания по Черному морю должна быть устроена оборона берегов от подводных лодок.
4. Для обеспечения операции блокады должны быть уничтожены все базы неприятельских подлодок по Черному морю.
5. Блокада должна захватить все неприятельское побережье Черного моря с его главными портами.

Миноносцы

По сведениям на лето 1916 г., турки имели только два дивизиона исправных миноносцев: IV – «Милле» и IV – «Самсун». Те и другие обладали прекрасным ходом и во время блокады, конечно, могли быть использованы неприятелем для прорыва блокады и атак русского надводного флота. Противодействовать им можно было следующими средствами и способами:

- 1) заграждение Босфора мелко поставленными минами и плавучими бонами;
- 2) истребление миноносцев днем в Босфоре с гидроаэропланов;
- 3) охрана выхода из Босфора мелкосидящими вооруженными не боевыми судами и борьба их с миноносцами;
- 4) уход кораблей и всех больших судов на ночь в море;
- 5) самозащита кораблей сетями и противоминной артиллерией (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 200б.).

Что касается болгарских миноносцев, то они были очень слабы и могли быть или уничтожены на своей базе, или загнаны в Босфор вместе с турецкими.

Русский минный флот по числу, артиллерийскому и минному вооружению, по мореходности, по опытности личного состава и вообще по качеству неизмеримо был сильнее турецкого.

Для несения блокадной службы русские располагали двумя десятками угольных миноносцев; для разведки, поисков и дневного, совместно с линейными судами, боем с «Гебенем» имели сильное оружие в виде 9 нефтяных миноносцев с их минным запасом в 90 мин и с ходом более 30 узлов. Эти миноносцы во

всех отношениях являлись сильнейшим оружием русских на Черном море и должны были быть использованы для разведки, поисков, дневных и ночных минных атак на «Гебен» и «Бреслау».

Вооружение устья Босфора

Сведения об артиллерийском вооружении укреплений устья Босфора в 1916 г. были самые разноречивые. Во всяком случае при последних (год назад) походах русских кораблей на 48 каб. к устью турки огня своих батарей не открывали, что можно объяснить только отсутствием тогда у них дальнобойных крупных орудий. С тех пор, конечно, они могли бы поставить даже башенные орудия, но, по сведениям разведки, таковых там не имелось. Были сведения, что у Фенераки, Папас-Бурну и Алты-Бурну будто бы имеются 11"-пушки, но надо думать, что это или мортиры, или гаубицы и в самом лучшем для турок случае – пушки с «Торгута» или «Барбароса».

Сведения эти относятся уже к июлю 1915 года.

Наличие на Босфоре новых башенных 50 калиб. пушек вряд ли вероятно, так как своих пушек и орудийных заводов у турок не имелось, а немцы были сильно заняты своими делами на западном и восточном фронтах, откуда вряд ли подадут хорошие пушки, а делать их заново у Крупна не хватит времени, т.к. и такой большой завод все-таки «загружен» заказами своих собственных армий.

Во всяком случае с точки зрения блокады артиллерийское вооружение Босфора имеет значение лишь как в той или иной степени помеха ставить заграждения на каком-либо расстоянии от берега у устья и на запад и восток от него. Расстояние это играло большую роль для блокирующего, т.к. если можно будет ставить заграждение в пяти милях, то потребуется на него около 5 тыс. мин, если в десяти милях, то вдвое больше. Офицеры Черноморского флота отмечали, что ввиду сведений, достаточно неточных, необходимо тайной и явной разведкой осветить вопрос как можно яснее и пока разрабатывать и подготавливать план заграждения устья как в 5-мильном расстоянии, так и в 10-мильном. Средства должны быть рассчитаны на больший план, т.к. 10-мильное расстояние от устья уже вполне обеспечивает безопасную со стороны неприятельской артиллерии постановку заграждения днем. Постановка мин ночью возможна почти у берега и будет, как указывалось ранее, осуществлена, но ночное заграждение, да еще под огнем неприятеля, конечно, всегда будет неточное. Для верности постановки, для обеспечения его непрерывности, конечно, необходимо заграждение дневное, и таковое у Босфора возможно из-за слабости его артиллерийского вооружения (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 210б.).

Форма заграждения

Прорабатывались и вопросы по форме заграждения: оно должно было быть расположено по дуге круга, в центре которого должны были быть узловые батареи устья Босфора, радиусом предела их действительного огня, а длина дуги дневного заграждения определялась силой неприятельских батарей между Рива и Кара-Бурну с одной стороны и батареи между Килиос и Кара-Бурну/Евр. с другой.

По сведениям, эти батареи имелись. Все они были не выше 6" калибра и достаточно легко заглушались с моря. Исключение составляла одна батарея у Эльмас-табие в 3-11" орудий, но сведения о ней были сомнительными. Все эти батареи для успешности постановки большого заграждения днем не только в центре, но и на флангах у берега перед постановкой должны были быть обезврежены. Для этого нужны были точные данные разведки о дальности огня главных батарей, затем уничтожение или хотя бы временное заглушение прибрежных малых батарей. Если же последнее почему-либо будет невозможно или не удастся, то крылья заграждения могли быть с успехом поставлены и ночью.

Противоминная артиллерия устья Босфора

По имеющимся сведениям, в устье Босфора и по побережью Босфора имелись противоминные батареи, насколько они были снабжены достаточным числом больших прожекторов, было неизвестно, во всяком случае такие прожекторы быть могли, следовательно, это и надо считать главной помехой ставить мины ночью.

Для парализования этого препятствия офицеры предлагали следующие средства:

- 1) уничтожение этих батарей и прожекторов днем огнем больших судов;
- 2) устройство световых завес пусканием под батареи горящих ярким пламенем фелюг, подкидыванием особых взрывающихся патронов кальция для привлечения на себя огня батарей;
- 3) устройством дымовых завес в случае ветра с моря (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 220б.).

Все эти средства были крайне простыми, легко выполняемыми и применялись с успехом еще в Порт-Артуре японцами.

Охрана Босфора ночью

В 1916 г. сведений об охране, силе и схемах ее не имелось и изучение ее должно было целиком лечь на предварительную разведку.

Можно сделать следующий вывод из краткого обзора оборонительных средств Босфора с точки зрения помехи постановке заграждения:

1. Главное заграждение надо ставить днем.
2. Крылья его у берега заканчивать ночью.
3. Усиливать минное поле по ночам с мелкосидящих заградителей.
4. Для помощи заградителям должны быть сбиты фланговые по отношению к крыльям заграждения, береговые батареи.
5. Постановке заграждения должна предшествовать разведка.

Сила заграждения

Сила заграждения целиком вытекала из его задач. Заграждение должно было не выпустить в море надводный флот линейный, надводный флот минный и подводный флот.

Против линейного флота могло быть использовано всякое минное заграждение не глубже 20 фута. Тралить его придется, благодаря этому ход неприятеля будет уменьшен – цель достигнута.

Против миноносцев обычно минного заграждения мало. Нужны углубления мин не более 8 футов, большая густота их, связка пучков мин между собой, очень хороши плавучие минные боны.

Против подводных лодок и таких мин мало. Лодка может избежать их проходом на большой глубине. Следовательно, прежде всего против подлодок часть мин должна быть поставлена на глубину 60–80 футов, для большей вероятности некоторые мины связываются, наконец, для полной вероятности уничтожить или поймать лодку должны быть поставлены сплошные сети. Так как ставить их придется у неприятельских берегов, то сети должны быть легкими и легко устанавливаемыми без предварительных промеров, т.е. Канинские. Таких линий сетей для верности их действия нужно не менее двух.

Для противодействия уничтожению всех этих заграждений неприятелем всяким тралением должны быть густо наставлены мины вахтенные, защитники, как мины, так и просто с тяжелыми грузами-якорями (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 23об.).

Поддержаны эти защитники должны быть непосредственно огнем охранных судов.

Итак, заграждение у Босфора для противодействия выходу всех типов судов неприятеля должно состоять:

- а) мины заграждения – на большие глубины;
- б) то же – на малые глубины;
- в) то же, связанные между собою и мины вахтенные;
- г) сети адмирала Канина;
- д) защитники;
- ж) плавучие минные боны.

Количество всего исходило из плана заграждения.

5. Заключение

Таким образом, при рассмотрении элементов силы планирования операции по блокаде Босфора предполагалось, что блокаду будет вести Черноморский флот в три смены. Блокаду должно было сопровождать заграждение Босфора против подводных и надводных судов. Блокаде должна была предшествовать серьезная тайная и судовая разведка, а также одновременно активные операции против подлодок по всему Черному морю и оборона берегов и флота от атак подлодок в портах и море. Помимо этого, необходимо было усилить и специализировать отряд заградителей. И последнее, необходим был во время блокады сильный и многочисленный отряд боевых гидросамолетов с бомбами.

Литература

Гребенщикова, 2012 – Гребенщикова Г.А. Босфорские экспедиции Черноморского флота первой половины XIX века в планах российского руководства // *Клио*. 2012. № 9 (69). С. 62-78.

Гребенщикова, 2018 – Гребенщикова Г.А. Босфорская военно-морская операция. 1833 год // *Военно-исторический журнал*. 2018. № 7. С. 44-51.

Ивицкая, 2010 – Ивицкая О.Е. Севастопольский год в жизни адмирала А.В. Колчака // *История в подробностях*. 2010. № 2. С. 68-75.

Кадырбаев, 2018 – Кадырбаев А.Ш. Разведывательная миссия Е.В. Путятина в проливах Босфор и Дарданеллы в 1833 году (по материалам российского государственного архива ВМФ) // *Труды Института востоковедения РАН*. 2018. № 17. С. 92-98.

Котов, 2011 – Котов Б.С. Тайная борьба за черноморские проливы накануне Первой мировой войны // *Вестник архивиста*. 2011. № 3. С. 308-310.

Крестьянников, 2011 – Крестьянников В.В. Подготовка десантной операции на Босфор в конце XIX – начале XX вв. // *История в подробностях*. 2011. № 12 (18). С. 70-75.

Мязговский, 1914 – Мязговский Е.А. История Черноморского флота 1696–1912 гг. СПб., 1914.

Новиков, 1937 – Новиков Н. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг. М., 1937.

РГА ВМФ – Российский государственный архив военно-морского флота.

- [Рукавишников, 2014](#) – *Рукавишников Е.Н.* Экспедиция Черноморского флота на Босфор в 1833 г. и ее последствия // *Вестник Академии военных наук.* 2014. № 1 (46). С. 172-176.
- [Чекмарев, 2019](#) – *Чекмарев С.А.* Военная игра 1902 года: Босфорская экспедиция // *Военно-исторический журнал.* 2019. № 8. С. 22-26.
- [Шорников, 2016](#) – *Шорников П.М.* Почему не состоялась десантная операция на Босфоре? // *Русин.* № 2 (44). С. 93-110.
- [Cherkasov, 2011](#) – *Cherkasov A.A.* «Long Time No News»: Bosphorus Seizure by Russian Troops in 1897 // *Bylye Gody.* 2011. № 3(21). Pp. 5-10.
- [Natolochnaya et al., 2020](#) – *Natolochnaya O.V., Gordeev I.A., Allalyev R.M., Svechnikov V.A.* The Preparation of the Bosphorus Landing Operations in 1897 and 1915 (the Operational Considerations, Calculations of Forces and Means) // *Bylye Gody.* 2020. Vol. 56. Is. 2: 807-819.
- [Natolochnaya et al., 2021](#) – *Natolochnaya O.V., Allalyev R.M., Svechnikov V.A., Petrova S.V.* Planning the Blockade of the Bosphorus by the Black Sea Fleet in 1916. Part 1 // *Bylye Gody.* 2021. 16(1): 404-412.
- [Polyakova et al., 2015](#) – *Polyakova L.G., Ageeva V.A., Balaniuk L.L.* The Evolution of Public Views of the Black Sea Province During the First World War 1 // *Bylye Gody.* 2015. 38(4): 1093-1104.

References

- [Chekmarev, 2019](#) – *Chekmarev, S.A.* (2019). Voennaya igra 1902 goda: Bosforskaya ekspeditsiya [The War game of 1902: the Bosphorus expedition]. *Voенно-istoricheskii zhurnal.* 8: 22-26. [in Russian]
- [Cherkasov, 2011](#) – *Cherkasov, A.A.* (2011). «Long Time No News»: Bosphorus Seizure by Russian Troops in 1897. *Bylye Gody.* 3(21): 5-10.
- [Grebenshchikova, 2012](#) – *Grebenshchikova, G.A.* (2012). Bosforskie ekspeditsii Chernomorskogo flota pervoi poloviny XIX veka v planakh rossiiskogo rukovodstva [Bosphorus expeditions of the Black sea fleet of the first half of the XIX century in the plans of the Russian leadership]. *Klio.* 9(69): 62-78. [in Russian]
- [Grebenshchikova, 2018](#) – *Grebenshchikova, G.A.* (2018). Bosforskaya voенно-morskaya operatsiya. 1833 god [Bosphorus naval operation. 1833]. *Voенно-istoricheskii zhurnal.* 7: 44-51. [in Russian]
- [Ivitskaya, 2010](#) – *Ivitskaya, O.E.* (2010). Sevastopol'skii god v zhizni admirala A.V. Kolchaka [Sevastopol year in the life of Admiral A. V. Kolchak]. *Istoriya v podrobnostyakh.* 2: 68-75. [in Russian]
- [Kadyrbaev, 2018](#) – *Kadyrbaev, A.Sh.* (2018). Razvedyvatel'naya missiya E.V. Putyatina v prolivakh Bosfor i Dardanelly v 1833 godu (po materialam rossiiskogo gosudarstvennogo arkhiva VMF) [Reconnaissance mission E.V. Putyatin in the Straits of Bosphorus and Dardanelles in 1833 (on materials of the Russian state archive of the Navy)]. *Trudy Instituta vostokovedeniya RAN.* 17: 92-98. [in Russian]
- [Kotov, 2011](#) – *Kotov, B.S.* (2011). Tainaya bor'ba za chernomorskie proliвы nakanune Pervoi mirovoi voiny [Secret struggle for the Black Sea Straits on the eve of the First World War]. *Vestnik arkhivista.* 3: 308-310. [in Russian]
- [Krest'yannikov, 2011](#) – *Krest'yannikov, V.V.* (2011). Podgotovka desantnoi operatsii na Bosfor v kontse XIX – nachale XX vv. [Preparation of the landing operation on the Bosphorus at the end of the XIX – beginning of the XX centuries]. *Istoriya v podrobnostyakh.* 12(18): 70-75. [in Russian]
- [Myazgovskii, 1914](#) – *Myazgovskii, E.A.* (1914). Istoriya Chernomorskogo flota 1696–1912 gg. [The history of the Black sea fleet 1696–1912]. SPb. [in Russian]
- [Natolochnaya et al., 2020](#) – *Natolochnaya, O.V., Gordeev, I.A., Allalyev, R.M., Svechnikov, V.A.* (2020). The Preparation of the Bosphorus Landing Operations in 1897 and 1915 (the Operational Considerations, Calculations of Forces and Means). *Bylye Gody.* 56(2): 807-819.
- [Novikov, 1937](#) – *Novikov, N.* (1937). Operatsii flota protiv berega na Chernom more v 1914–1917 gg. [Fleet operations against the coast on the Black sea in 1914–1917]. M. [in Russian]
- [RGA VMF](#) – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv voенно-morskogo flota [Russian state archive of the Navy].
- [Rukavishnikov, 2014](#) – *Rukavishnikov, E.N.* (2014). Ekspeditsiya Chernomorskogo flota na Bosfor v 1833 g. i ee posledstviya [The expedition of the Black sea fleet to the Bosphorus in 1833 and its consequences]. *Vestnik Akademii voennykh nauk.* 1(46): 172-176. [in Russian]
- [Shornikov, 2016](#) – *Shornikov, P.M.* (2016). Pochemu ne sostoyalas' desantnaya operatsiya na Bosfore? [Why didn't the landing operation on the Bosphorus take place?]. *Rusin.* 2(44): 93-110. [in Russian]
- [Natolochnaya et al., 2020](#) – *Natolochnaya O.V., Gordeev I.A., Allalyev R.M., Svechnikov V.A.* (2020). The Preparation of the Bosphorus Landing Operations in 1897 and 1915 (the Operational Considerations, Calculations of Forces and Means). *Bylye Gody.* Vol. 56. Is. 2: 807-819.
- [Natolochnaya et al., 2021](#) – *Natolochnaya O.V., Allalyev R.M., Svechnikov V.A., Petrova S.V.* (2021). Planning the Blockade of the Bosphorus by the Black Sea Fleet in 1916. Part 1. *Bylye Gody.* 16(1): 404-412.
- [Polyakova et al., 2015](#) – *Polyakova L.G., Ageeva V.A., Balaniuk L.L.* (2015). The Evolution of Public Views of the Black Sea Province During the First World War 1. *Bylye Gody.* 38(4): 1093-1104.

Планирование блокады Босфора силами Черноморского флота в 1916 г. Часть 2

Ольга Васильевна Натолочная ^{a, b, *}, Руслан Мурадович Аллалыев ^c,
Владимир Александрович Свечников ^d, Светлана Владиславовна Петрова ^e

^a Черкас глобальный университет (Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований), Вашингтон, США

^b Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^c Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

^d Российский экономический университет им Г.В. Плеханова, Москва, Российская Федерация

^e Сочинский государственный университет, Сочи, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы планирования блокады Босфора силами Черноморского флота в кампании 1916 года Первой мировой войны. Особое внимание уделено расчетам элементов силы, а также соотношению турецкого и русского флотов.

В работе использованы документы Российского государственного архива военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация). Ранее они не были опубликованы. Важное значение в статье имеет план блокады Босфора, который был подготовлен капитаном 2-го ранга Б. Тягиным 1 июля 1916 г. на Севастопольском рейде. В методологическом плане работа опирается на базовые принципы исторического исследования, а именно – объективности и достоверности. Большую роль играет проблемно-исторический метод, который позволил рассмотреть планирование блокады Босфора в контексте конкретно-исторической обстановки, сложившейся в 1916 г.

В заключении авторы отмечают, что при рассмотрении элементов силы планирования операции по блокаде Босфора предполагалось, что ее будет вести Черноморский флот в три смены. Блокаду должно было сопровождать заграждение Босфора против подводных и надводных судов, и ей должна была предшествовать серьезная тайная и судовая разведки, а также одновременно активные операции против подлодок по всему Черному морю и оборона берегов и флота от атак подлодок в портах и море. Помимо этого, необходимо было усилить и специализировать отряд заградителей. И последнее, необходим был во время блокады сильный и многочисленный отряд боевых гидросамолетов с бомбами.

Ключевые слова: блокада Босфора, Первая мировая война, Черноморский флот, 1916 г., планирование операции, элемент силы.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: incfar.natolochnaya@gmail.com (О.В. Натолочная)