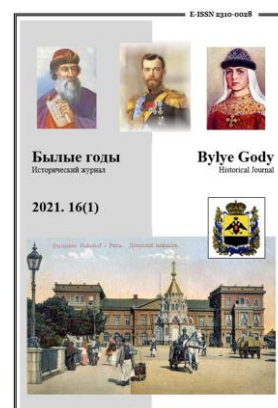


Copyright © 2021 by Cherkas Global University
 Copyright © 2021 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



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

E-ISSN: 2310-0028
 2021. 16(1): 404-412.
 DOI: 10.13187/bg.2021.1.404
 Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Planning the Blockade of the Bosphorus by the Black Sea Fleet in 1916. Part 1

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, Russian Federation

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

^d Plekhanov Russian University of Economics, Russian Federation

^e Sochi State University, Russian Federation

Abstract

The article deals with the 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 planning of the use of hydroaeroplanes in the operation to deliver massive bomb attacks on Constantinople.

The work is based on the documents of the Russian state naval archive (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 planning the operation to blockade the Bosphorus, it was assumed that the operation could last up to two months. The most favorable time of the year of the blockade was the end of spring, the beginning of summer, November and the beginning of December. The blockade must be established after the enemy completes any major submarine operation in the Black Sea. Battleships of the Black Sea Fleet blocking the Bosphorus could be located at a distance of 30-35 miles from the Strait. It was also taken into account that the barrier should be strongly stretched along the coast, and on its flanks there should be Russian submarines. A special role was given to the massive use of hydroaeroplanes, which had to be equipped with heavy bombs.

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

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). В связи с этим летом 1916 г. перед Ставкой Верховного главнокомандующего русской армией стояла задача о захвате Босфора, а для этого требовалось сперва блокировать Босфорский пролив. Этим и занялись старшие офицеры Черноморского флота. В данной части статьи мы рассмотрим место для проведения блокады, а также влияние на него погодных условий.

* Corresponding author

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

2. Материалы и методы

Работа выполнена на основе документов Российского государственного военно-морского архива (Санкт-Петербург, Российская Федерация), которые ранее не публиковались. Важное значение в ней имеет план блокады Босфора, подготовленный капитаном 2-го ранга Б. Тягиным 1 июля 1916 г. на Севастопольском рейде.

В методологическом плане данный труд опирается на базовые принципы исторического исследования, а именно на принципы объективности и достоверности. Большую роль в нем играет проблемно-исторический метод, который позволяет 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).

Теме подготовки и планирования Босфорской операции в конце XIX века уделили свое внимание В.В. Крестьянников (Крестьянников, 2011) и А.А. Черкасов (Cherkasov, 2011). Период до Первой мировой войны также изучался специалистами. Так, военная игра 1902 г. по захвату Босфора рассматривалась С.А. Чекмаревым (Чекмарев, 2019). Борьба за черноморские проливы происходила и на внешнеполитическом уровне, к некоторым ее аспектам обратился Б.С. Котов (Котов, 2011). Попытку сравнения планов по захвату Босфора 1897 г. и 1915 г. предприняла авторская группа О.В. Натолочной и др. (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

Блокада Босфора как самостоятельная операция преследовала цель – преградить доступ в Черное море неприятельскому флоту, подводному и надводному, на время предстоящей десантной операции в районе Босфора, а также на весь период войны.

В начале войны, в 1914 г., на черноморском театре войны у неприятельского флота имелась только одна сильно укрепленная база – Босфор.

Однако с присоединением Болгарии к центральным державам к портам неприятеля прибавились Бургас и Варна (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 1). Но и тот, и другой порт не были оборудованы достаточно сильным приморским фронтом укреплений и портовыми сооружениями, всегда доступны были для операции русского Черноморского флота и легко могли быть разгромлены или заблокированы сравнительно малыми силами и потому не могли быть выбраны неприятелем для базирования на них своего надводного флота. Таким образом, для надводного флота неприятеля по-прежнему оставалась только одна база – Босфор – и без него германо-турецкий флот был обречен на верную гибель в Черном море или на бездеятельность где-нибудь в Мраморном море.

Что касается подводного флота, то он при своих малых размерах и требованиях мог удовлетвориться незначительными средствами временных баз и базы такие лишь с необходимыми запасами топлива и боевых припасов могли быть раскиданы по всему неприятельскому побережью Черного моря от Иероса до границы Румынии, но такие базы всегда могли быть уничтожены русским флотом и могли послужить даже ловушками для самих подлодок.

Кроме того, для более или менее крупного ремонта или для подъема в доки все подлодки когда-либо должны были вернуться на свои основные базы, которыми могли быть только Босфор или Варна.

Иными словами, для блокады доступа неприятельского подводного флота к Черному морю необходимо заблокировать один Босфор, для прекращения же движения по Черному морю неприятельских подводных лодок необходимо было, кроме блокирования Босфора от прорыва подлодок, обезвредить и все остальные мелкие базы по Черному морю. Из них базы, только снабжающие и более доступные с моря, просто постепенно уничтожить малыми силами флота и не допустить более базирования на них подлодок. Другие, более крупные и менее доступные случайным средствам флота потребуют для обезвреживания себя целой операции части флота с длительными разведками, тралением, бомбардировками с моря и воздуха и даже установлением постоянной блокады (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 1).

Такие операции при полном превосходстве в силах Черноморского флота легко могли быть организуемы и выполняемы и не вызывали особых сомнений в своей успешности. А при

уничтожении баз противник должен был сам по себе прекратить сопротивление, в особенности при развитии активной борьбы с ним, и также все те подлодки, уже выпущенные германо-турками в Черное море и оперирующие у русских берегов.

Таким образом, исходя из краткого рассмотрения одного только базирования неприятельского флота, можно было сделать следующие выводы. Для недопущения в Черное море неприятельского надводного и подводного флота необходимо: а) заблокировать Босфор; б) уничтожить и поставить под неослабное наблюдение все остальные базы неприятеля на Черном море; в) активными мерами Черноморского флота уничтожить оперирующие в Черном море неприятельские подводные лодки.

Для правильной организации блокады необходимо было учитывать совокупность разных факторов, таких как элементы места и времени.

Что касается места, то здесь важное значение имели глубины и течения. Глубины менее 216 метров (около 100 сажений) тянулись вдоль азиатского и европейского берега широкой полосой от десяти миль (у Шиле), двенадцати миль (у Кара-Бурну), пятнадцати миль (у Ривы), восемнадцати миль (у Килиоса) и двадцати и более миль (у Кара-Бурну Европ.) (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 10б.).

Глубины, благодаря находящимся в распоряжении штаба Черноморского флота точным и подробным картам Английского адмиралтейства (карта М.Г.Ш. № 19), а также местные условия способствовали тому, что разные минные или сетевые заграждения могли быть без всякого предварительного просмотра размещены на карты и выполнены в действительности по определениям по берегу или своевременному обозначению нужных точек на воде знаками. Таким образом, и минные заграждения, и сетевые против подлодок, и кольчужные боны против мин могли быть использованы здесь с успехом.

Значительную услугу блокирующему флоту должно было оказать сильное, доходящее до двух узлов¹ течение в Босфоре, что дает широкое поле деятельности для дрейфующих мин, разного рода плавучих заграждений, создания в устье Босфора всевозможных дымовых (днем), световых (ночью) и ядовитых газовых (всегда) завес. Наконец, то же течение могло быть использовано для уничтожения заграждений и бонов неприятеля в устье и самом Босфоре и для постановки русских заграждений в проливе вне сферы плавания судов Черноморского флота. И самое главное – все это без всякого риска для русского флота, так как каждая неудача, каждая сорвавшаяся мина или сеть в большинстве случаев должна была быть унесена в Босфор к неприятелю (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 20б.). Таким образом, сильное течение в Босфоре могло быть использовано Черноморским флотом при блокаде для применения всех способов и средств заграждения пролива и устья его.

Так называемая линия стосаженных глубин в прибосфорском районе Черного моря проходила, как выше было указано, в 10–20 милях от берега. При нормальной блокаде пролива это расстояние должно было как раз отгораживать район, занятый русскими заграждениями, от позиций Черноморского флота как при поддержании самой блокады, так и при бое с выходящим из пролива неприятелем. Иначе говоря, расположение линий стосаженных глубин позволяло Черноморскому флоту использовать во вред неприятелю все русские позиционные средства и одновременно оставить для маневрирования Черноморского линейного флота глубокие, недоступные для правильного минирования неприятелем пространства.

Значительное удобство для блокирующего флота представляло наличие только одного выхода для неприятеля в море. Внимание штаба Черноморского флота, как полагали офицеры, будет фиксироваться только на одной точке. В хорошую погоду и днем такое наблюдение могло быть осуществлено всего одним-двумя опытными гидроаэропланами с налаженной связью с блокирующим флотом. В ветреную погоду днем такое наблюдение можно было осуществлять с одного-трех малых мелкосидящих судов, держащихся от устья Босфора в недостижимости для береговых артиллерийских батарей.

Ночью подобное наблюдение можно было провести такими же малыми и мелкосидящими судами, с темной в плотную подходящими к устью, и в особо важные, по оперативным соображениям, ночи могло быть проведено, пользуясь течением, искусственное освещение устья Босфора зажженными шхунами, фелюгами и т.п. Кроме того, ночью тралить русское поле было бы не так-то легко, а без тралов германо-турецкий флот вряд ли решился бы прорываться ночью в море на верную гибель. Также здесь должны были быть применены новые средства противодействия выходу судов, плавучие минные боны, связанные мины, вахтенные мины, защитники и т.п.

Кроме развития боеспособности, радиуса действия и свободы маневрирования русских гидроаэропланов, немалую пользу блокирующему флоту должна была оказать близость к позициям Черноморского флота: столицы неприятельского государства – Константинополя, который находился в 15 милях; единственного у неприятеля адмиралтейства с доками, мастерскими и складами; главной и постоянной стоянки неприятельского флота и всех его вспомогательных средств.

Важное значение в блокаде Босфора отводилось гидроаэропланам. К 1916 г. подъем современных гидроаэропланов мог легко осуществляться почти на любой корабль, крейсер,

¹ Один узел – скорость, равная 1852 метрам в час.

заградитель, транспорт и т.д. (не говоря уже о специальных гидрокрейсерах), и при дешевизне и скорости постройки самих гидроаэропланов их количество у блокирующего флота могло и должно было быть доведено до подавляющего над неприятелем числа. С первого же дня блокады должны были проводиться постоянные налеты эскадрильями (с учетом опыта союзников по Антанте) русских гидроаэропланов на сам Константинополь и его государственные учреждения для создания паники среди населения и правительства. При этом не должна быть допущена никакая жалость: нужно было разрушать дворцы, министерства, мосты, вокзалы, базары, дороги, все перевозочные средства для ликвидации всякой возможности городу продолжать нормальный образ жизни. Одновременно для военных целей должны были самым интенсивным образом бомбардироваться прежде всего все мелкие суда неприятеля (пароходы, катера, миноносцы и другие способные тралению суда), затем доки и мастерские, потом склады пристани и вокзалы (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 30б.). Для прекращения сопротивления неприятеля необходимо было найти и уничтожить ангары врага.

Особое внимание русским гидроаэропланам надо было уделять неприятельским подводным лодкам, их базам, складам, топливу и, главное, заводам для сборки подводных лодок, привозимых из Германии.

Таким образом, блокада флотом главного центра политической, хозяйственной и боевой жизни неприятельского государства позволила бы русской армии наносить нескончаемые удары по столице неприятеля, причем при блокаде Босфора планировалось широко использовать все возможные на данное время средства и силы воздушного флота, столь же необходимого и для целей разведки блокады.

Значение заблокирования неприятельского флота именно в Босфоре является еще и потому важным, что никаких железных дорог от Зунгулдака и Гераклийских угольных копей к Константинополю до сих пор противником не было построено. Все снабжение углем неприятельского флота шло только морем, и при сравнительной близости угольного района к Босфору никакие другие меры Черноморского флота, кроме блокады Босфора, подвоз угля вдоль берега окончательно не прервут. Блокада же Босфора даст возможность оставить не только весь его флот, но и заводы боевых припасов и снабжения без топлива, в итоге единственный снабжающий боевым снаряжением и припасами всю турецкую армию центр скоро останется без движущей силы. Отсюда вывод, что при блокаде Босфора должны были быть приняты все меры для прекращения какого бы то ни было подвоза угля морем вдоль берега (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 40б.).

Как известно, от Севастополя до Босфора дистанция была в 280 миль. В 1916 г. практически для любого боевого судна Черноморского флота это был менее чем суточный переход. Исходя из того, что каждое русское военное судно имело при себе запасы топлива не менее чем на пять суток, даже при необходимости две трети флота держать у Босфора, одна треть всегда успевала бы сходить на свою базу, пополнить все запасы и вернуться к проливу. Кроме того, так как операция блокады должна быть приурочена к наиболее тихому времени года, то вполне возможна погрузка всякого рода снабжения и в открытом море, миноносцы угольные могли бы принимать уголь непосредственно с кораблей и мелких вспомогательных судов, нефтяные – с нефтеналивного парохода, большие суда вообще не нуждались в частой погрузке или тоже могли подгрузиться в море со специально приспособленного угольщика.

Черноморский флот должен был быть поделен на части, приходить к Босфору на смену и все свое снабжение, ремонт и отдых иметь в Севастополе в период подмены. Но одновременно с боевыми судами флота в блокаде должны были принять участие и разного рода мелкие суда не боевые, в виде тральщиков, бомбардирских судов, катеров, самоходов, шхун и т.п.

И если с глубинами, течением и снабжением ситуация в общих чертах была ясна, то нужно было учитывать еще и погодные факторы.

Метеорологические наблюдения показывали, что штормы от норда даже в самое тихое время года все-таки были возможны. Так как они по большей части в этот период были очень кратковременны, то для боевых судов опасности не представляли, а для мелких не боевых судов могли быть обезврежены путем временной постановки их на буксиры к судам, более крупным. Боевая деятельность таких судов во время шторма и не нужна, т.к. главная их обязанность – мешать неприятелю тралить заграждения. В шторм от норда не покажется в море и ни один неприятельский тральщик. Таким образом, как полагали офицеры Черноморского флота, шторм от норда не нарушал блокады, а закреплял ее на все время шторма, т.к. в это время тралить было бы невозможно, а навстречу неприятелю, рискующему прорваться без тралов, должны были дрейфовать по течению сорванные мины, плавучие минные боны, бочки, концы и т.п. (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 50б.). Все это должно было затруднить выход из пролива, а не облегчить его.

Одним из самых крупных неудобств при выполнении блокады выхода из Босфора являлось наличие на флангах и в тылу блокирующего флота мелких неприятельских баз, которые могли быть использованы врагом для помехи блокаде с тыла. Иначе говоря, флот, блокирующий Босфор, должен быть всегда готов к ударам не только с фронта, т.е. из Инады, Бургаса, Варны, Шиле, Эрегли, Зунгулдайка, Синопа и т.д.

Как уже говорилось выше, такой удар могли пытаться нанести лишь подводные лодки неприятеля, оказавшиеся к моменту установления блокады Босфора в Черном море, или подлодки, постоянно базирующиеся в неприятельских портах Черноморского побережья. Надводный флот в данном случае не мог применяться, т.к. в каком бы порту, кроме Босфора, он ни укрылся, как бы ни был неуловим в открытом море, при существовавшем превосходстве русского флота и в силах, и в средствах, он все-таки был бы скоро или заблокирован в одном из портов и уничтожен тесной блокадой, или пойман в море и уничтожен в неравном бою с русскими линейными кораблями. Речь могла идти только о подводных лодках. Их наличие в тылу блокирующего флота, конечно, было опасно, но был и целый ряд мер, которым можно было эту опасность или уничтожить совсем, или частью локализовать, а частью обезвредить (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 60б.).

Первая мера была указана выше и заключалась в обследовании всего неприятельского побережья Черного моря с точки зрения базирования на нем неприятельских подводных лодок, постепенном, но всегда внезапном уничтожении и разгроме таких второстепенных баз, истреблении в этих базах укрывающихся в них подлодок. Это так называемый захват подлодок в их базах. При превосходстве в силах Черноморского флота над противником операции такие в большинстве портов вполне возможны и должны лечь в основное задание деятельности русского отряда «противолодочной обороны», который должен был изменить свое назначение с «обороны» на «истребление подводных лодок неприятеля на Черном море». Почти все порты, бухты и заливы Черного моря, кроме, может быть, Варны и Бургаса, легко поддавались такому истреблению.

Второй мерой против подлодок в тылу блокирующего флота должен был быть разгром более крупных портов неприятеля, таких как Варна и Бургас, где были и довольно солидный приморский фронт укреплений, и ряд минных заграждений, и организованная служба охраны рейдов, и портовые сооружения, и соответствующие гарнизоны, и стапели или доки для сборки подлодок. Такие базы легкому набегу отряда истребителей не поддаются, и тут придется разработать, подготовить и провести целую, хотя и небольшую, операцию со всеми ее элементами. Здесь должна быть произведена разведка, пододвинуты тральщики для очистки подходов, заградители для обеспечения своего подхода, корабли для уничтожения батарей неприятеля, боевые гидроаэропланы для борьбы с воздушными защитниками базы неприятеля или для бомбардировки заблокированных подлодок, сети для закупорки этих подлодок, малые суда для блокады такого порта до уничтожения подлодок, так как оба эти порта болгарские. Для выполнения этого дела ответственным начальнику должен быть выделен особый болгарский отряд со всеми необходимыми силами и средствами для разгрома этих портов, уничтожения в них подлодок и блокады этих портов до конца главной блокады – Босфора.

Третья мера должна была защитить суда блокирующего флота от последствий атак подводных лодок на позициях блокады. Это, так сказать, мера местная и последняя и должна она заключаться в следующем: все пространство позиций больших судов блокирующего флота должно быть прикрыто со стороны пролива системой минных заграждений, противолодочных сетей и, наконец, противоминными бонами. Производство этих простых средств уже было налажено (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 60б.-70б.).

Для обеспечения же и защиты от атак подлодок, приходящих с моря, должны были быть применены изобретенные и испытанные движущиеся противоминные боны лейтенанта Салова, или щиты лейтенанта Длусского, или что-либо в этом роде, все весьма несложное и требующее только настойчивости и труда по известному плану.

Одновременно у всех держащихся на позиции судах должна быть охрана из миноносцев или катеров и гидроаэропланов.

В том и другом случае корабли должны были ходить у позиции всегда с опущенными своими сетями, которые, конечно, теперь должны были быть переделаны по системе того же лейтенанта Салова, испытанной комиссией на линейном корабле «Пантелеймон» в 1915 г. и признанной весьма действенной, к этим же мерам необходимо было отнести осуществление на деле удачных опытов контр-адмирала Каськова – пришивания к бортам судов особых помещений для приема на себя силы взрыва и т.д. Кроме того, отражению атак значительно могла помочь русская противоминная артиллерия с ныряющими снарядами.

Исходя из этих соображений, можно сделать вывод, что держаться русским даже линейным судам на позиции у Босфора не так уж и опасно, если принять соответствующие меры охраны по испытанным методам с испытанными средствами (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 70б.).

Таким образом, блокада Босфора с моря была верным средством не допустить в Черное море неприятельский подводный и надводный флот во время десантной операции. Прибосфорский район был вполне удобен для установления и поддержания эффективной блокады пролива. В штабе Черноморского флота отдавали себе отчет, что такая блокада вполне возможна для русского флота при базировании на Севастополь и малую плавучую базу. Вспомогательными к блокаде Босфора операциями должны были быть истребление неприятельских: подводных лодок на Черном море активными операциями и охрана блокирующих Босфор частей флота с временными средствами.

Несколько слов необходимо сказать и о длительности блокады. По основному заданию операции не допустить выход неприятельского флота в Черное море надо с момента начала и до

момента завершения десантной операции на неприятельское побережье. Так как такая крупная операция с силами не менее 4-х армейских корпусов¹ (Natolochnaya et al., 2020: 811), очевидно, имеет своей целью столь же крупный объект действий, то таковым по понятным причинам на Черном море может быть только Босфор, ибо взятием Босфора решаются все задачи, какие только можно поставить флоту на Черном море. Поэтому офицеры штаба Черноморского флота считали, что длительность операции блокады измеряется длительностью десантной операции, а именно – если она будет произведена где-либо вблизи Босфора, не далее Эрегли, может потребоваться не более 2-х месяцев. На этот срок и должна быть установлена блокада.

Длительность блокады как фактор, затрудняющий ее, играл роль в трех вопросах: утомление личного состава, задержка в снабжении, а также материальные потери блокирующего флота (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 8об.).

Черноморский флот должен был блокировать Босфор, работая в три смены, базируясь на Севастополь, чем исключалось отрицательное влияние двух первых вопросов.

Что касается третьего вопроса, т.е. возможных потерь блокирующего флота во время длительной блокады, то, во-первых, таковые потери неизбежны на войне, они могли быть доведены превентивными мерами до минимума. Во-вторых, наибольшую роль при поддержании блокады должны были иметь всякие вспомогательные средства и суда, которых у Черноморского флота было много, они были не так уже дороги и могли служить расходным материалом при ведении крупномасштабной операции. И в-третьих, русское превосходство в силах над неприятельским флотом было так велико, что если бы русские и понесли какие-либо потери в своем линейном флоте, то это далеко не поражение, а известная страховая плата за достижение наконец основной цели существования Черноморского флота – помощи десантной армии захватить Босфор.

Отсюда можно сделать следующий вывод, что даже двухмесячная блокада Босфора Черноморским флотом вполне возможна, она не вызывает каких-либо особых сомнений и не потребует для выполнения своего никаких сверхъестественных средств и сил. Вся блокада могла вестись посменно, каждой сменой всей системы блокады должен был командовать один определенный и ответственный начальник, и длительность такого дежурства у Босфора определялась радиусом действий в сутках и милях такого специального соединения флота.

Целью блокады являлось недопущение неприятельского флота в Черное море во время десантной операции. По местным атмосферным условиям можно было быть уверенным в успехе высадки на Анатолийское побережье крупных масс войск только на весеннее и раннее летнее время или глубокой осенью в ноябре, когда северный ветер – большая редкость и обычно длительно стоит тихая погода. Таким образом, в эти же месяцы необходимо было ожидать и операцию блокады, то есть она будет происходить в оптимальных условиях, когда такая погода позволяет свободно произвести необходимые разведки, протралить под заградители целые поля, ставить днем и ночью всякого рода минные, сетевые и боновые заграждения и держаться у заграждения малым мелкосидящим судам (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 9об.). Как вывод – условие одновременности блокады и десанта выгодно для успешности блокады.

Что касается действий ночью и днем, то при блокаде они должны были носить несколько разный характер. Прорыв в море линейных судов штабом флота не рассматривался совсем, так как он был бы бесцелен и обречен на провал. Оставались, следовательно, только миноносцы, мелкие заградители и подводные лодки.

Днем со стороны неприятеля должны были действовать подводные лодки, ночью миноносцы. Следовательно, днем все внимание блокирующего флота должно было быть направлено на подводные лодки неприятеля и использование всех средств для противодействия им: наблюдения, гидроаэропланов, привязанных шаров и сторожевых судов, противолодочных сетей, минных малых заграждений на большие глубины, буксирных мин быстроходных катеров и миноносцев, гидростатических бомб, противоминных бон, судовых сетей и, наконец, соответствующего маневрирования и самозащиты судов.

Учитывалось также, что ночью со стороны неприятеля могли быть использованы миноносцы для внезапных атак судов блокирующего флота. В этом случае главное внимание должно было быть обращено на те же средства заграждения, затем на специальные плавучие минные боны, приближение к устью Босфора вплотную русских сторожевых судов с артиллерией и отходе больших судов в открытое море, каждый раз в новое место на большие глубины, а в лунные ночи наблюдение и за подлодками (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 9об.).

Так как блокада преследовала своей целью запереть в Босфоре подводные лодки неприятеля и подлодки эти, главным образом, собирались и базировались на Босфоре, то момент установления блокады должен был быть назначен так, чтобы наибольшее количество подлодок к этому моменту было в Босфоре. Конечно, угадать такой момент было нелегко, но до некоторой степени вероятности можно было судить о нем по обычному радиусу действий немецких подлодок и по обычаю их оперировать в Черном море не поодиночке, а целой группой сразу во всех концах Черного моря. Для

¹ Цифра о четырех армейских корпусах фигурировала в планах русской ставки еще в 1915 г.

назначения момента установления блокады полезно было вести подробную статистику операций и плаваний неприятельских подводных лодок, и блокаду устанавливать тогда, когда закончилась какая-либо явно замеченная операция подлодок и после нее прошло дня два на уход лодок в Босфор на ремонт, отдых и снабжение.

При этом условии будет иметься некоторый шанс, как полагали морские офицеры, что часть лодок блокирована в Босфоре.

Штабом Черноморского флота учитывалось, что если заграждение будет занимать поле не менее десяти миль глубиной от устья Босфора на север, а флот неприятеля обычно будет стоять в Буюк-Дере, то, принимая во внимание необходимость идти за тралами на этом выходе, потребуется не менее 2 часов.

Отсюда можно заключить, что русским дежурным линейным судам нужно держаться на таком расстоянии от позиции, чтобы успеть на нее через 1–1,5 часа.

Иными словами, русским линейным дежурным судам достаточно было держаться от Босфора в 30–35 милях, чтобы успеть встретить выходящий неприятельский корабль еще на заграждении. А при этом условии офицеры штаба Черноморского флота не сомневались, что неприятель будет утоплен в несколько минут (РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 172. Л. 100б.). Ему останется только один путь из Босфора вдоль берега на запад или на восток, идя долгое время по малым глубинам. Для противодействия такому маневру неприятеля минное заграждение должно иметь наибольшую глубину вдоль берега, доходя до Кара-Бурну и Килиоса, и заграждения эти должны образовать препятствие для больших и малых судов и подводных лодок, т.е. оно должно было состоять из сетей и мин на разные глубины, на флангах таких заграждений для их усиления должны дежурить подводные лодки при дежурном корабле; ночью – особые сторожевые суда, которые бы мешали тралению их и уничтожению.

Итак, как вывод из рассмотрения быстроты выхода неприятельского флота в море был

- 1) линейный дежурный корабль не мог приближаться в обычное время к Босфору ближе 30–35 миль;
- 2) заграждение должно иметь до 10 миль по широте на север, и до Кара-Бурну на запад, и на восток до Шиле;
- 3) на флангах заграждения должны дежурить подводные лодки.

От позиции блокирующего флота до Константинополя всего 25 миль. Следовательно, для полета туда и обратно должно было потребоваться менее часа, т.е. для полета гидроаэроплана можно было брать только четверть своего запаса топлива, а вес остального запаса топлива мог быть использован для увеличения числа бомб, что было важно для надежности разрушения той или иной цели.

По этим соображениям следовало создать для назначенных в операцию гидроаэропланов особую тяжелую бомбу и снабдить такими бомбами гидро-суда.

Для того чтобы при установлении блокады быть уверенным, что в Черном море не осталось ни одного неприятельского боевого надводного судна, конечно, должна была быть произведена соответствующая разведка. Она перед самым моментом установления блокады должна была захватить как можно большее пространство Черного моря, чтобы затралить своей завесой все то подводное, что могло бы выйти в море из Босфора в текущий день и предыдущую ночь. Для этого к рассвету суток установления блокады завеса разведки должна быть в наибольшем расстоянии от объекта блокады, на таком, чтобы, идя большим ходом на Босфор, еще засветло дойти до пролива. С подходом завесы к Босфору, для того чтобы в следующую ночь не потерять результаты судовой разведки, должна фактически начаться блокада пролива всеми подходящими средствами.

Ввиду слабости этих сил и рискованности подхода к Босфору до окончания разведки все русские заградители первое минирование должны были произвести вечером с первой темнотой, принимая все меры, чтобы и слабые силы добились за эту ночь осуществления действительной блокады. Итак, установление блокады и первое минирование необходимо было назначить на первый час темноты.

5. Заключение

Таким образом, при планировании операции по блокаде Босфора предполагалось, что операция может тянуться до двух месяцев. Наиболее выгодным временем для блокады были конец весны, начало лета, ноябрь и начало декабря. Блокада должна была быть установлена после завершения неприятелем какой-либо крупной операции подлодок на Черном море. Линейные корабли Черноморского флота, блокируя Босфор, могли находиться на расстоянии в 30–35 миль от пролива. Учитывалось также, что заграждение должно быть сильно растянуто вдоль берега, а на его флангах должны находиться русские подлодки. Особая роль отводилась массивированному применению гидроаэропланов, снабженных тяжелыми 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.

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 voenno-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 voenno-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]

Планирование блокады Босфора силами Черноморского флота в 1916 г. Часть 1

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 кампанию 1916 г. Первой мировой войны. Особое внимание уделено планированию применения в операции гидроаэропланов для нанесения массированных бомбовых ударов по Константинополю.

Работа выполнена на документах Российского государственного военно-морского архива (Санкт-Петербург, Российская Федерация). Ранее эти документы не публиковались. Важно значение в работе имеет план блокады Босфора, который был подготовлен капитаном 2-го ранга Б. Тягиным 1 июля 1916 г. на Севастопольском рейде. В методологическом плане исследование опирается на базовые принципы исторического исследования, а именно на принципы объективности и достоверности. Важное значение в исследовании имеет проблемно-исторический метод, который позволил рассмотреть планирование блокады Босфора в контексте конкретно-исторической обстановки сложившейся в 1916 г.

В заключении авторы отмечают, что при планировании операции по блокаде Босфора предполагалось, что операция может тянуться до двух месяцев. Наиболее выгодное время года блокады был конец весны, начало лета, ноябрь и начало декабря. Блокада должна быть установлена после завершения неприятелем какой-либо крупной операции подлодок на Черном море. Линейные корабли Черноморского флота блокируя Босфор могли находиться на расстоянии в 30-35 милях от пролива. Учитывалось также, что заграждение должно быть сильно растянуто вдоль берега, а на его флангах должны были быть русские подлодки. Особая роль отводилась массированному применению гидроаэропланов, которые должны были быть снабжены тяжелыми бомбами.

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

* Корреспондирующий автор

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