

## ВОЕННО-МОРСКОЙ ОТДѢЛЪ.

### Наши подводныя лодки во время войны.

Къ сожалѣнію, разразившаяся въ Россіи революція не дала возможности собрать всѣ матеріалы о дѣятельности русскихъ подводныхъ лодокъ и тѣмъ внести въ специальную литературу, можетъ быть и небольшой, но во всякомъ случаѣ цѣнный вкладъ. Все, что писалось до сихъ поръ о подводныхъ лодкахъ, все это преимущественно касалось англійскихъ, германскихъ и американскихъ лодокъ, работа которыхъ несомнѣнно была большою, ввиду широкаго для нихъ поля дѣятельности. Но необходимо въ этомъ случаѣ указать, что боевая работа англійскихъ, американскихъ и нѣмецкихъ лодокъ являлась, такъ сказать, вспомогательной, т. е. огромныя подводныя силы играли главную роль въ веденіи морской войны. Что же касается Россіи, то съ начала войны какъ разъ на долю подводныхъ лодокъ выпала тяжелая задача по защитѣ Финскаго залива и береговъ Балтійскаго моря. Надо сказать, что въ самомъ началѣ войны мы не имѣли въ дѣйствительности ни надводнаго, ни подводнаго флота, который могъ бы защищать наши морскія границы. Вновь строящійся флотъ долженъ былъ только только вступать въ строй. Вслѣдствіе этого вся защита Балтійскаго моря легла на 12 устарѣвшихъ подводныхъ лодокъ, нѣсколько десятковъ миноносцевъ и мины заграженія. Командующему Балтійскимъ флотомъ сразу было ясно, что на такія силы можно положиться только, какъ на средства сопротивленія первому натиску неприятеля.

И уже съ перваго момента войны вице-адмиралъ Эссенъ увидѣлъ, какую роль могутъ сыграть подводныя лодки и поэтому онъ все свое вниманіе обратилъ на этотъ родъ оружія. Въ самомъ срочномъ порядкѣ заканчивались заложенные ранѣе 30 п/л по 650 тоннъ водоизмѣщенія и заказаны были новыя. Всѣ эти лодки были системы Бубнова, т. е. того типа, который вырабатывался и совершенствовался у насъ почти въ теченіи 10 лѣтъ.

Они обладали своими достоинствами и недостатками. Къ числу первыхъ относится хорошее минное вооруженіе (12 мин. апп.) и достаточно быстрое погруженіе, большая емкость батарей аккумуляторовъ (30—40 тысячъ амп. часовъ), артиллерія (2 76 м/м орудія) и хорошая жизнеобитаемость, а къ числу вторыхъ отсутствіе водонепроницаемыхъ переборокъ и неудобная форма корпуса для форсированія подводныхъ съѣтъ. Какъ показалъ опытъ войны немнѣннымъ преимуществомъ нашихъ подводныхъ лодокъ была салповая минная стрѣльба. Наша лодка могла выпускать по радиу-

самъ или, желаемымъ направленимъ сразу 10 минъ, что при встрѣчѣ съ флотомъ непріятеля давало много шансовъ на успѣхъ. Къ сожалѣнію, на практикѣ это было только нѣсколько разъ, такъ какъ флотъ непріятеля появлялся чрезвычайно рѣдко, но зато въ большинствѣ случаевъ удачныхъ по своимъ результатамъ. Именно съ этой точки зрѣнія, съ точки зрѣнія активной борьбы противъ боевыхъ кораблей непріятеля будутъ описаны наиболее интересные случаи, имѣвшіе мѣсто за время войны въ Балтійскомъ и Черномъ моряхъ.

Кромѣ стрѣльбы самодвижущимися минами, въ русскомъ подводномъ флотѣ было обращено и большое вниманіе на постановку минъ загражденія съ подводныхъ лодокъ. Въ этомъ отношеніи въ русскомъ флотѣ была проявлена инициатива и еще задолго до войны началъ строиться подводный минный заградитель системы инженера Налетова въ 550 тоннъ водоизмѣщенія, съ 66 минами загражденія и 4 минами Уайтхеда. Хотя это былъ первый опытъ подобнаго корабля и онъ имѣлъ много конструктивныхъ недостатковъ, тѣмъ не менѣе его практическіе результаты были блестящи. Подводный минный заградитель „Крабъ“ послужилъ началомъ для широкаго примѣненія п/л такого типа, хотя и значительно меньшаго размѣра.

Съ началомъ войны въ Балтійскомъ и Черномъ моряхъ начались непрерывныя крейсерства лодокъ въ морѣ и блокада непріятельскихъ береговъ. Эти крейсерства заключались въ томъ, что лодка уходила на 10—14 дней и держалась обычно въ опредѣленномъ районѣ, проводя большую часть сутокъ подъ водой. Въ Балтійскомъ морѣ лодки часто на отдыхъ ложились на грунтъ, въ мѣстахъ гдѣ это позволяла глубина, и оставались тамъ нужное имъ время, или крейсировали подъ водой, держась самымъ малымъ ходомъ. Особенно велики подводные хода были въ Черномъ морѣ, въ которомъ нѣтъ мѣстъ такой глубины, гдѣ можно было бы лежать на днѣ и поэтому при блокадѣ Босфора и береговъ, лодки проводили подъ водой всю свѣтлую часть сутокъ. Съ разсвѣтомъ начинался подводный ходъ и продолжался до темноты, т. е. такой промежутокъ времени, который, особенно лѣтомъ, равнялся 18—20 часамъ. Длительное пребываніе подъ водой было хорошей тренировкойъ для личнаго состава, который къ нему привыкалъ и не чувствовалъ тяжести такого состоянія.

Первый заслуживающій вниманія боевой случай произошелъ 21-го мая 1915 года съ п/л „Окунь“ (125 тоннъ водоизм. и 4 аппарата Джеветскаго) въ Балтійскомъ морѣ.

Командиръ „Окуна“ старш. лейтен. Меркушевъ получилъ приказаніе начальника минной дивизіи выйти на позицію передъ входомъ въ Рижскій заливъ съ цѣлью обезпечить проходъ въ проливъ нашимъ миноносцамъ. Но, считая вѣроятнымъ встрѣчу съ противникомъ въ другомъ мѣстѣ, онъ прошелъ на 10 миль дальше на западъ.

Такимъ образомъ „Окунь“ находился въ 30 миляхъ на западъ отъ входа въ Рижскій заливъ, гдѣ и произошла встрѣча съ герман-

скимъ флотомъ, идущимъ на сѣверъ. Германскій флотъ состоялъ изъ 10 линейныхъ кораблей, окруженныхъ миноносцами и шелъ въ строю кильватера, имѣя намѣреніе прорваться въ Рижскій заливъ и атаковать крѣпость Усть-Двинскъ (около Риги).

Вечеромъ, въ 8 ч. 30 мин. п/л „Окунь“ начала атаку, намѣреваясь пройти между линейей охранныхъ миноносцевъ и линейныхъ кораблей. Причемъ, проходя всего въ 15 саженьяхъ вдоль борта нѣмецкаго головного миноносца, замѣчена не была. Командиръ хотѣлъ выйти на боевой курсъ, склонился подъ корму головного миноносца, желая развернуться внѣ линіи и атаковать непріятели. Но вѣроятно въ этотъ моментъ лодка была замѣчена и головной линейный корабль типа „Брауншвейгъ“ вышелъ изъ строя, намѣреваясь таранить „Окунь“. Передъ этимъ лодка была на глубинѣ 50 футъ и командиръ, показавъ перископъ, чтобы ориентироваться, оказался въ этотъ моментъ всего въ 20 саженьяхъ отъ тарана непріятельскаго корабля. Командиръ выстрѣлилъ 4 минами. Сейчасъ же вслѣдъ за этимъ корабль таранилъ лодку. Къ счастью для „Окуня“, мины, выпущенные имъ, прошли подъ кораблемъ. Расходясь вѣеромъ въ 10 градусовъ, они направились вдоль колонны линейныхъ кораблей и одна изъ минъ попала въ линейный корабль „Виттельсбахъ“. Взрывъ произошелъ въ тотъ моментъ, когда лодка уже находилась на глубинѣ 90 ф. Поднявшись на 80 ф., командиръ осмотрѣлся. Хотя ударъ былъ очень силенъ, тѣмъ не менѣе въ лодкѣ течи и поврежденій не оказалось. Тогда лейт. Меркушевъ рѣшилъ всплыть и осмотрѣться вокругъ. Ему это сдѣлать не удалось вслѣдствіе того, что непріятельскіе миноносцы то въ одиночку, то группами носились по поверхности, очевидно отыскивая врага и не давали лодкѣ всплыть на поверхность. Какъ оказалось впоследствии, это было къ лучшему, такъ какъ перископъ вслѣдствіе столкновѣнія былъ согнутъ и увидѣть въ него ничего было нельзя. Между тѣмъ, поднявшись, лодка могла быть протараненной, такъ какъ трудно ожидать возможности второго счастливаго случая. Атака подв. лодки „Окунь“ имѣла огромное значеніе. Кромѣ взрыва линейнаго корабля „Виттельсбахъ“, была сорвана вся операція германскаго флота по прорыву въ Рижскій заливъ.

Второй разъ „Окунь“ встрѣтилъ случайно, 15/28 іюня, германскій крейсеръ типа „Бременъ“, который преслѣдовалъ 16 нашихъ старыхъ миноносцевъ у м. Люзерортъ въ Балтійскомъ морѣ. Лодка оказалась между миноносцами и крейсеромъ, шедшимъ въ это время 23—24 узлами. Въ моментъ, удобный для выстрѣла, носовой горизонтальный рулевой не удержалъ лодки на нужной глубинѣ и выпущенныя въ догонку три мины не попали. Но тѣмъ не менѣе непріятельскій крейсеръ, замѣтивъ мины, повернулъ на Востъ и ушелъ, оставивъ преслѣдованіе нашихъ миноносцевъ. Подходившій въ это время съ юга германскій крейсеръ „Аугсбургъ“, открывъ лодку, тоже повернулъ на Востъ. Такимъ образомъ наши миноносцы были спасены.

Къ числу интересныхъ случаевъ съ подводными лодками надо

отнести и плаваніе и боевую работу подводнаго миннаго зградителя „Крабъ“.

Я уже сказалъ выше, что онъ обладалъ большими конструктивными недостатками и кромѣ того еще не успѣлъ закончить свое испытаніе, какъ обстоятельства потребовали его срочнаго выхода въ море. Въ это время выходилъ, только что законченный своей постройкой первый Черноморскій дреднаутъ „Императрица Марія“. Онъ еще не плавалъ и не произвелъ артиллерійскихъ испытаній, поэтому нежелательно было подвергать его всякимъ случайностямъ. Несмотря на то, что „Крабъ“ еще не былъ готовъ, имъ было получено приказаніе выйти и поставить мины загражденія въ Босфоръ, южнѣ входныхъ маяковъ поперекъ всего пролива.

Принявъ почти полный запасъ минъ, всего 60 штукъ и 4 мины Уайтхеда, онъ вышелъ изъ Севастополя, разсчитывая днемъ открыть Босфоръ. Первымъ условіемъ задачи было секретность. Нельзя было быть открытымъ, такъ какъ тогда пропадалъ весь смыслъ операціи. Поэтому, погрузившись въ 15 миляхъ отъ пролива, чтобы въ сумеркахъ входить въ него, лодка пошла подъ водой, изрѣдка показывая перископъ. Глубина все время мѣнялась командиромъ для практики рулевыхъ, ходъ подъ электромоторами держался не болѣе 4 узловъ. На третьемъ часу подводнаго хода обнаружилась одна изъ самыхъ непріятныхъ сторонъ этого корабля, которая отзвучивалась болѣзненно на всемъ личномъ составѣ. Такъ какъ двигатели надводнаго хода работали на керосинѣ, то спустя нѣкоторое время послѣ погруженія, пары керосина наполнили кормовую часть лодки и начали проникать въ носъ и въ рубку. Становилось непріятно дышать, керосиновые пары ѣли глаза и изъ нихъ непрерывно текли слезы, такъ что совершенно невозможно было смотрѣть. Появившаяся у большинства экипажа сильная головная боль и легкое головокруженіе отнимало ясность соображенія столь необходимое въ такой обстановкѣ. Черезъ нѣкоторое время отъ ужасной ѣдкости паровъ керосина въ кормѣ люди начали терять сознаніе, ихъ обливали холодной водой и они продолжали свое дѣло. Осталось идти еще болѣе часа, воздухъ и жара становились едва выносимыми. Къ тому же насыщенные керосиновые пары могли воспламениться отъ замыканія и замыканія рубильниковъ, тогда положеніе на глубинѣ 70—80 футъ было бы совсѣмъ непріятнымъ, а всплытіе подъ непріятельскими батареями не обѣщало ничего хорошаго. Но выполненіе задачи было крайне важно, поэтому всѣ напрягали усилія, чтобы довести дѣло до конца. При входѣ въ проливъ, какъ разъ на курсѣ „Краба“ стояло сторожевое судно, повидимому, старая канонерка. Его ничего не стоило утопить, но гораздо важнѣе было поставить мины незамѣченными, поэтому, погрузившись на 100 футъ, лодка прошла подъ днищемъ непріятельскаго корабля. Были уже сумерки и хотя послѣдній разъ перископъ былъ показанъ совсѣмъ близко отъ него, но онъ не замѣтилъ и продолжалъ стоять совершенно спокойно. Выйдя уже по счисленію на необходимый курсъ для постановки линіи загражденія, заработалъ элеваторъ и мины по-

очередно съ обоихъ бортовъ выходили изъ минной надстройки. Въ это время глубина была 60 — 70 футъ и ходъ три узла; мины становились въ разстоянн другъ отъ друга около ста футъ и на глубинѣ 14 футъ отъ поверхности. Осталось всего поставить двѣ мины, какъ вдругъ сильный ударъ на глубинѣ 70 футъ потрясъ все судно. Лодка накренилась и потомъ съ большимъ дифференномъ пошла на глубину; со столовъ и коекъ посыпались веци и посуда, часть лампочекъ потухла, носовые глубомѣры показывали 150 футъ. Затѣмъ три послѣдовательныхъ удара въ носовой части ясно указали на то, что лодка наскочила на подводную скалу. Продувъ воздухомъ аварийную цистерну, командиръ показалъ перископъ. Было совсѣмъ темно, близко стоялъ маякъ, но за темнотой никто перископа видѣть не могъ и лодка, погрузившись, вновь ушла на глубину. Между тѣмъ, по неизвѣстной причинѣ она не слушалась горизонтальныхъ рулей и рѣзко мѣняла глубины; хотя поврежденій не было обнаружено въ самомъ корпусѣ, но можно было предположить, что повреждены минные аппараты или нос. дифферен. цистерна. Выбросивъ двѣ послѣднія мины, командиръ сначала пошелъ атаковать стоящій турецкій корабль, но не будучи увѣренъ въ цѣлости минныхъ аппаратовъ, рѣшилъ отказаться отъ этого и вышелъ изъ пролива въ море. Невѣроятно тяжелая атмосфера въ лодкѣ принудила всплыть какъ можно скорѣе и очистить воздухъ. Какъ только былъ открытъ рубочный люкъ, люди, потерявшіе сознание, были вынесены наверхъ, гдѣ освѣжающій вѣтеръ и чистый воздухъ привелъ ихъ въ чувство.

Первое порученіе, данное „Крабу“, было выполнено отлично, выходъ изъ Босфора загражденъ для германо-турецкаго флота и „Императрица Марія“ благополучно прибыла въ Севастополь. Спустя три дня послѣ постановки миннаго загражденія, крейсеръ „Бреслау“ взорвался на минномъ загражденн при выходѣ изъ пролива. Это донесеніе было получено отъ секретныхъ агентовъ. Такъ какъ извѣстіе совпадало съ моментомъ постановки минъ „Крабомъ“, вполне естественно было предположить, что „Бреслау“ взорвался на этомъ загражденн. Къ сожалѣнню, всѣ послѣдующія событія не дали возможности провѣрить достовѣрность этого предположенія, почему оно и осталось невыясненнымъ и по настоящее время. Остается фактомъ только то, что, послѣ взрыва, „Бреслау“ не появлялся въ морѣ въ теченн нѣсколькихъ мѣсяцевъ.

Въ одномъ изъ крейсерствъ около Босфора п/л „Нерпа“ произошелъ слѣдующій случай. Погода была довольно пасмурной съ небольшимъ вѣтромъ и зыбью, въ которую даже опытному глазу очень трудно замѣтить перископъ. Лодка шла въ надводномъ положенн. Вдругъ вахтенный начальникъ замѣтилъ совершенно ясно слѣдъ идущей мины прямо въ бортъ. Оставалось только одно, положить руль на бортъ и потомъ погружаться. Лодка начала поворачивать, какъ вдругъ мина подъ острымъ угломъ ударила въ кормовую баластную цистерну и вахтенный начальникъ успѣлъ только увидѣть, какъ зарядное отдѣленіе ея отломилось, а сама мина вер-

тикально начала тонуть. „Нерпа“ погрузилась и враги благополучно разошлись другъ отъ друга, только въ бору у нея осталась глубокая вмятина, свидѣтельствующая о счастливомъ для нея случаѣ.

Въ сентябрь 1915 года нѣмцы рѣшили прорваться въ Рижскій заливъ и овладѣть имъ. Главная защита его легла на подводныя лодки. Для этой цѣли были сосредоточены всѣ лодки, могущія плавать въ этотъ моментъ; ихъ было очень немного: три малаго водоизмѣненія (Макрель, Минога и Окунь) въ самомъ заливѣ и 4 со стороны моря (Гепардъ, Барсъ и двѣ англійскаго типа Е). Легкіе крейсера и миноносцы съ тральщиками успѣли прорваться черезъ Ирбенскій проливъ, а большіе линейные крейсера типа „Мольтке“ дѣйствовали съ моря.

Какъ я уже указалъ, въ Рижскомъ заливѣ было всего на всего три малыхъ лодки, но тѣмъ не менѣе онѣ сыграли большую роль въ защитѣ залива. Прорвавшіеся германскіе крейсера и миноносцы сразу встрѣтили перископы этихъ лодокъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ, почему у нѣмцевъ сложилось впечатлѣніе, что ихъ окружають со всѣхъ сторонъ подводныя лодки. Это произвело на нихъ такое большое впечатлѣніе, что германскій адмиралъ, командовавшій прорвавшимся отрядомъ, далъ радіо слѣдующаго содержанія: „Ввиду большого числа подводныхъ лодокъ непріятели держаться не могу и оставляю заливъ“. Послѣ чего дѣйствительно заливъ былъ совершенно оставленъ нѣмцами. Между тѣмъ, находящіяся со стороны моря п/л „Гепардъ“ и „Барсъ“ атаковали корабли непріятели. „Гепардъ“ залпомъ пяти минъ утопилъ крейсеръ типа „Бременъ“, а „Барсъ“ своими, хотя и неудачными въ смыслъ попаданія, атаками внесъ замѣшательство между нѣмцами и, такимъ образомъ, обѣ лодки сыграли свою роль.

По этимъ случаямъ можно судить насколько существенна не только атака подводныхъ лодокъ, но даже только присутствіе ихъ въ виду непріятельскихъ кораблей. У этого рода судовъ, кромѣ дѣйствительнаго оружія, опаснаго при встѣчъ съ ними, есть огромное преимущество въ смыслѣ моральномъ, — это страхъ, который они внушаютъ противнику.

Во второй половинѣ ноября 1915 года п/л „Акула“ (350 тоннъ), вышла въ районъ Данцигской бухты. Долго ждали ее возвращенія, но она не вернулась и судьба ее осталась неизвѣстной почти два года. Только послѣ нѣмецкой оккупации о ея гибели были получены первыя свѣдѣнія отъ самихъ же нѣмцевъ. Во время своего пребыванія въ районѣ Данцигской бухты, однажды она появилась передъ самымъ гордомъ, всплыла и изъ своей маленькой 37 м/м пушки обстрѣляла городъ. Какъ разъ въ это время германская императрица посѣщала госпиталя города. Поднялся переполохъ и началась погоня: миноносцы, тральщики и гидропланы бросились на поиски. Она своевременно успѣла погрузиться и уходя, встрѣтивъ по дорогѣ канонерскую лодку, утопила ее миной. Въ теченіи нѣсколькихъ часовъ шла погоня за „Акулой“. Она пыталась всплывать, но атакованная со всѣхъ сторонъ, должна была немедленно погруз-

жаться. Такъ было нѣсколько разъ. Наконецъ, въ послѣдній моментъ ее видѣли всплывшей до половины и съ большимъ креномъ на лѣвый бортъ. Вскорѣ она погрузилась и исчезла навсегда. Таковы германскіе источники о судьбѣ этой героической лодки, на которой погибъ одинъ изъ лучшихъ командировъ — подводниковъ капитанъ 2 ранга Гудимъ.

Въ маѣ 1917 года п/л „Барсъ“ встрѣтила въ морѣ германскій пароходъ и, всплывъ на поверхность, выстрѣломъ изъ орудія приказала ему остановиться. Но не успѣла она подойти, какъ борта мнимага парохода откинулись и онъ началъ стрѣлять. Было поздно погружаться и „Барсъ“, пробитый снарядами коварнаго, врага пошелъ на дно.

Въ томъ же году „Гепардъ“ погибъ, забросанный бомбами быстроходнаго катера. Подводная лодка АГ—14, (старшій лейтенантъ Эссенъ) была разстрѣяна береговыми батареями подъ Ливавой. П/л „Львица“ исчезла безъ слѣда. „Моржъ“ повидимому погибъ отъ мины загражденія у Босфора въ маѣ 1917 года.

Въ Черномъ морѣ п/л „Тюлень“ (ст. лейт. Кितिцынъ) встрѣтила у входа въ Босфоръ большой турецкій транспортъ въ сопровожденіи миноносца типа „Милетъ“. Состояніе моря позволило лодкѣ подойти на минный выстрѣль. Хотя миноносецъ уже замѣтилъ лодку, но было поздно. Выпущенная мина попала въ середину транспорта и утопила его. Миноносецъ бросилъ тонущій транспортъ и скрылся въ проливѣ, не пытаясь спасти людей и атаковать лодку.

Въ теченіи войны нашимъ подводнымъ лодкамъ довольно часто приходилось пользоваться своей артиллеріей. Необходимость пушекъ на подводныхъ лодкахъ обнаружилась съ самаго начала войны, но не имѣя опыта въ этомъ отношеніи, приходилось увеличивать калибръ орудій, такъ сказать, экспериментальнымъ путемъ. Начали съ 37. м/м орудій и дошли на нашихъ лодкахъ до 2—75 м/м пушекъ, но на этомъ не остановились и если бы не революція, то на 650 тонн. лодкахъ стояли бы 105 м/м орудія въ 60 калибровъ. Описываемый ниже случай относится къ артиллерійскому бою между лодкой и болѣе сильнымъ въ артиллерійскомъ отношеніи кораблемъ непріятеля.

Это было въ Черномъ морѣ въ концѣ сентября 1916 года. П/л „Тюлень“ (старш. лейт. Кितिцынъ), находясь близко отъ непріятельскаго берега, ночью, въ надводномъ положеніи замѣтила силуэтъ приближающагося корабля. Такъ какъ онъ находился мористѣе, то на фонѣ берега не могъ замѣтить лодки и поэтому продолжалъ спокойно идти, направляясь изъ Босфора. Его курсъ приближался къ берегу и черезъ нѣкоторое время онъ могъ войти въ зону защиты береговыхъ батарей, такъ какъ шелъ полнымъ ходомъ. Погода была тихая и луна достаточно хорошо его освѣщала, но съ лодки все таки не было видно на немъ орудій за дальностью разстоянія. Несмотря на то, что на лодкѣ работали оба Дизеля, было видно, что транспортъ обгоняетъ лодку. Поэтому командиръ приказываетъ въ придачу къ Дизелямъ пустить электромоторы и уве-

личиваетъ этимъ ходъ до 12—13 узловъ, все время стараясь держаться подъ самымъ берегомъ. Сблизившись настолько, что стали видны орудія довольно крупнаго калибра и несмотря на ясно видимое преимущество на сторонѣ противника, командиръ рѣшаетъ принять бой, не желая упустить добычу. Поэтому, выйдя нѣсколько впередъ курса противника, „Тюлень“ открываетъ огонь изъ своего 76 м/м и 57 м/м орудія. Первые снаряды ложатся близко отъ противника и онъ, увеличивъ ходъ до самага полнаго, начинаетъ стрѣльбу. Его снаряды ложатся близко отъ лодки и по разрывамъ уже видно, что преимущество артиллеріи на сторонѣ противника. Но такъ какъ для лодки было поздно погружаться, командиръ взялъ инициативу боя въ свои руки. Увеличивъ ходъ еще болѣе, „Тюлень“ идетъ на сблизеніе съ противникомъ и открываетъ бѣглый огонь въ то же время стараясь отжать противника отъ берега. Транспортъ отвѣчаетъ такимъ же бѣглымъ огнемъ, но, не оцѣнивъ разстоянія, все время на большихъ перелетахъ. Бой продолжался уже около 40 минутъ и „Тюлень“ разстрѣливаетъ почти весь запасъ своихъ снарядовъ, остается всего 4. Какъ вдругъ изъ котельнаго отдѣленія транспорта выскакиваетъ пламя и дымъ, носовое орудіе его перестаетъ стрѣлять и онъ останавливается. Видно какъ на немъ поднялся переполохъ, часть людей съ крикомъ бросается въ море, а другая спускаетъ шлюпки. На „Тюлень“ остается всего два снаряда. Онъ подходитъ ближе къ непріятелю, спускаетъ шлюпку и посылаетъ первую партію въ 4 человекъ для осмотра. Судно оказывается турецкимъ транспортомъ „Родосто“ подъ командой германскаго командира и офицеровъ. Немедленно командиръ и офицеры были перевезены на лодку, а также и часть команды, главнымъ образомъ нѣмцы. На „Родосто“ оказалось два автоматическихъ 88 м/м и 57 м/м орудія, въ одно было попаданіе снаряда и оно перестало стрѣлять, а въ другомъ было легкое поврежденіе. Одинъ снарядъ лодки попалъ въ машинное отдѣленіе, а другой въ рулевую машину. Но въ дѣйствительности серьезныхъ поврежденій не было, такъ какъ послѣ тушенія пожара экипажемъ „Тюленя“ и исправленія рулевой машины, транспортъ съ частью команды лодки пошелъ самостоятельно въ Севастополь. Этотъ артиллерійскій бой между подводной лодкой и сильнѣйшимъ противникомъ являлся первымъ и, кажется, единственнымъ за всю войну эпизодомъ подобнаго рода. Онъ можетъ служить достаточнымъ доказательствомъ къ тому, что артиллерійское вооруженіе для подводной лодки такъ же необходимо, какъ и минное, такъ какъ всегда могутъ произойти встрѣчи, подобныя описанной выше.

Настоящій краткій очеркъ, является весьма незначительнымъ въ сравненіи съ тѣмъ, что дала бы военная морская литература, если бы наше отечество не постигло несчастье. Именно по этой причинѣ и потому что большинство морскихъ офицеровъ оказались разбросанными по всему свѣту и не было возможности собрать болѣе полныхъ и подробныхъ свѣдѣній на этотъ счетъ. Что же касается матеріаловъ, собранныхъ за время войны, то таковые вѣроятно на-



ходятся въ настоящее время въ Совѣтской Россіи и достать ихъ пока невозможно. Если бы эти матеріалы были бы опубликованы, то было бы видно, какъ много труда и энергіи было затрачено въ русскомъ подводномъ флотѣ для совершенства подводнаго искусства. Какъ результатъ этихъ трудовъ и опыта въ боевой обстановкѣ была въ 1916 году готова закладка двухъ подводныхъ крейсеровъ въ 2200 тоннъ каждый и мы были совсѣмъ наканунѣ постройки подводнаго крейсера въ 5.000 тоннъ, спроектированнаго инженеромъ Журавлевымъ еще въ 1911 году, съ большой артиллеріей, 36 минными аппаратами и 150 минъ загражденія.

Капитанъ II ранга МОНАСТЫРЕВЪ.

---