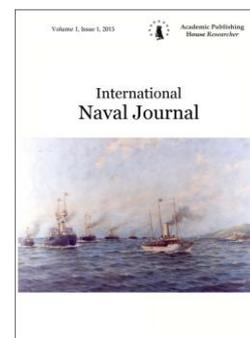


Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 4, № 2, pp. 63-68, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.63  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 94 (560)

### The "Trade's Fighter" of Admiral Souchon

Leonid G. Bashkirov

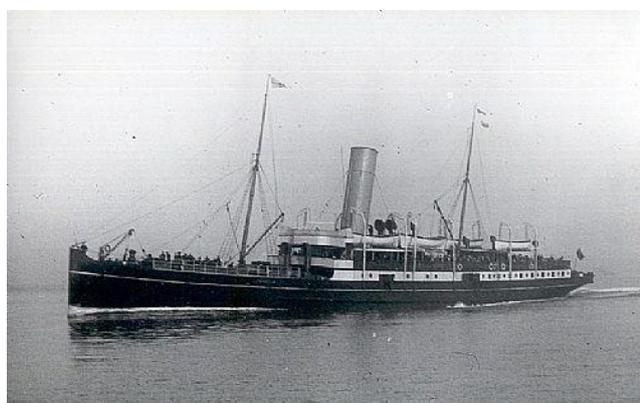
Independent investigator, Lviv, Ukraine

#### Abstract

The paper gives a brief history of the first Turkish mine layer "Nilufer": its refurbishment and military career.

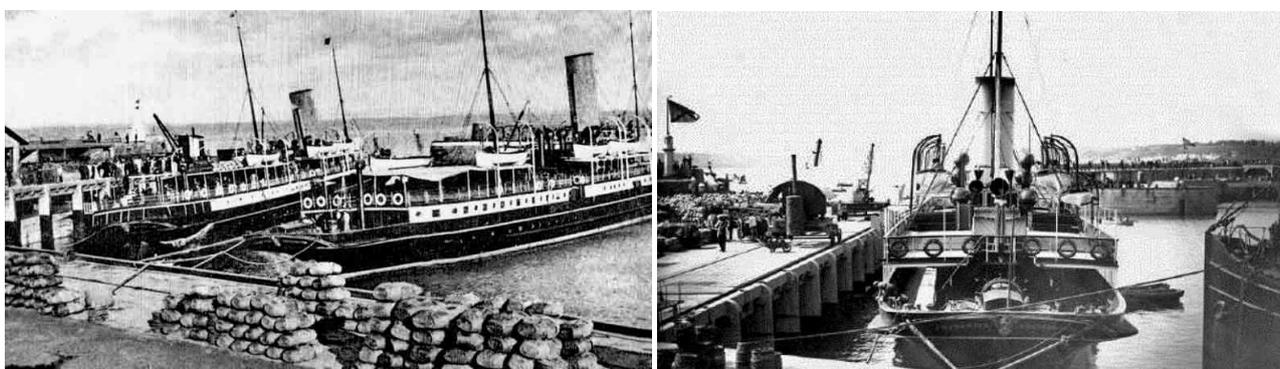
**Keywords:** World War I; Turkey; mine warfare.

5 июня 1890 года на верфи судостроительной компании J&G Thompson в Глазго на воду был спущен очередной пассажирский пароход, в бумагах фирмы числившийся под закладочным номером 250. Строили его по заказу Лондонской Юго-западной железнодорожной компании (London & South Western Railway Co., штаб-квартира в Саутгемптоне), при спуске окрестили "Frederica". Спустя полтора месяца, 27 июля, корабль вывели на ходовые испытания и в конце месяца передали заказчику. Впрочем, для нас отправной точкой станет событие, произошедшее более чем двадцать лет спустя, когда в июне 1911 года пароход был приобретен правительством Османской империи. Прибыв в июне в Стамбул, пароход перешел в собственность турецкой пароходной компании Osmanli SSI (Osmanli Seyri Sefain Idaren, Стамбул), был переименован в "Nilufer" ("Водяная лилия" по-турецки) и стал одним из многочисленных пароходов, курсировавших в то время в качестве паромов по Босфору и Мраморному морю.



Пароход "Frederica"

Впервые понюхать пороху кораблю довелось уже во время Балканской войны – в сентябре незадолго до начала боевых действий "Nilufer" вместе с другими восемью быстроходными пароходами стамбульских судовладельцев был зафрахтован военно-морским флотом для перевозки войск по Мраморному морю. После не особо удачного для оттоманского флота сражения у мыса Элли комфортабельный "Nilufer" на короткое время стал импровизированным штабным судном: 19 декабря 1912 года пароход доставил из столицы группу высокопоставленных чинов турецкой армии во главе с морским министром в распоряжение турецкого флота в Дарданеллах. Здесь на борту, вставшего на якорь возле флагманского броненосца "Haireddin Barboross", состоялось посвященное дальнейшим операциям совещание между армейским и флотским командованием, на котором, собственно, и была зарезана на корню идея армии отвоевать ряд захваченными греками островов в Эгейском море при деятельном содействии флота. Как известно, командование оттоманского флота веру армии в успех наступательных операций не разделяло и, ссылаясь на вполне очевидную низкую боеготовность собственных кораблей, благоразумно отказалось от подобного предприятия. В итоге высокопоставленная делегация убыла обратно в Стамбул.



"Frederica" в порту, слева фото вместе с однотипной "Lydia"

Два месяца спустя "Nilufer" получил уже по-настоящему боевое крещение. Хотя идея десантной операции в Эгейском море оказалась несостоятельной, стамбульское правительство, невзирая на сопротивление собственного главнокомандующего генерала Ахмета Иззета, не отказало себе в удовольствии организовать нечто подобное в пределах проливов и потому в феврале 1913 года наметило крупномасштабную высадку войск в районе местечка Шаркёй на берегу Мраморного моря. Силами двух пехотных дивизий из состава 10-го армейского корпуса (всего около 15 тыс. штыков) предполагалось оттеснить болгарские войска вглубь побережья и, таким образом, снять угрозу блокированной на Галлиполийском полуострове турецкой армии.

Чтобы переправить на северный берег сосредоточенные в Измите и Бандирме части, турецкое командование задействовало двенадцать быстроходных босфорских паромов, включая и "Nilufer". Погрузка войск продолжалась три дня и широко освещалась столичными газетами, что во многом способствовало неудачному исходу всей операции. Штабы обеих дивизий разместили на борту транспорта "Baslangic", а на "Nilufer" откомандировали офицера для связи с флотом.

Покинув около пяти утра 8 февраля 1913 года Измит, Бандирму и Эрдек, транспорты направились в западную часть Мраморного моря и выстроились на линии Шаркёй – Инкебурну в ожидании не прибывших вовремя боевых кораблей. Злая звезда оттоманского флота дала знать о себе и здесь – выделенные для огневой поддержки корабли исхитрились покинуть свою якорную стоянку в Дарданеллах только через час после выхода транспортов в море! В результате все двенадцать пароходов простояли ввиду болгарских позиций до девяти утра, пока наконец-то подошедшие броненосцы и минный крейсер "Berk-i Satvet" не открыли губительный огонь по вражеским траншеям по обе стороны от Шаркёй.

Хотя в первый день операции переправленная на понтонах турецкая пехота встретила лишь слабое сопротивление, дальнейшее развитие событий во многом предвосхитило несчастливый для Оттоманской империи исход войны в целом – к исходу следующего дня ту-

реки части под яростным натиском болгар были прижаты к берегу, а начавшееся 11-го числа болгарское наступление на галлиполийском фронте заставило турецкое командование в срочном порядке высвободить войска, прекращать выгрузку оставшихся на транспортах батальонов и вместо этого спешно организовывать эвакуацию десанта. Последняя, впрочем, прошла вполне успешно, и утром 12 февраля под Шаркёй остались лишь четыре из зафрахтованных пароходов, в том числе и "Nilufer". Они сняли с берега авангардные части.



Гибель парохода "Stella", однотипного "Frederica"

По окончании войны на Балканах "Nilufer" вернули компании-судовладельцу, под флагом которой пароход проплавал до июля 1914 года, когда его вторично мобилизовали для нужд турецкого военно-морского флота. В это время быстро надвигающаяся угроза войны с Россией и ее союзниками поставила перед турецкими моряками очевидную задачу – надежно защитить черноморские проливы от проникновения вражеских флотов. Идеальное средство для решения такой задачи, а именно заграждения из якорных мин, требовало по меньшей мере двух вещей – специальных кораблей и опытных специалистов на них. И если с кадрами вопрос удалось решить более или менее оперативно – в августе из Германии прибыла группа специалистов по минному делу, то с кораблями дело обстояло куда как сложнее. Перед войной османский флот располагал одним-единственным минзагом специальной постройки, еще один пароход был переоборудован в минный транспорт в 1910 г. ("Nusret" и "Giresun" соответственно). Жестокий дефицит заградителей во флоте привел к тому, что в августе месяце первые минные заграждения в проливах пришлось ставить силами наспех оборудованных для этих целей стамбульских буксиров, так что туркам в срочном порядке пришлось поряе пополнять собственный флот переданными из обычных пароходов вспомогательными минными заградителями. Первыми их список дополнили бывшие буксиры "Muzzafer" и "Gayret", а также сам "Nilufer" – 7 августа его перевели в военноморскую верфь в Стамбуле (Tersane-i Amire) на переоборудование, а 4 сентября 1914 г. передали флоту. К концу года в строй ввели еще три корабля – "Samsun", "Intibah" и "Ron".

Осенью согласно боевому расписанию турецкого флота, "Nilufer" числился в составе так называемого Минного отряда (турецк. *Mayın Grup*, командующий – капитан второго ранга Назми Эмин). В него включили минный заградитель "Nusret", буксирный пароход "Intibah" (тогда еще не минный заградитель) и миноносец "Yunus". Фактически же отряд как единое боевое соединение существовал главным образом на бумаге, поскольку в сентябре отправились "Nusret" и "Intibah" в Чаннакале для брандвахтенной службы при старом броненосце "Messudieh" – его собирались превратить в плавучую батарею.

Ценность "Nilufer" для турецкого флота трудно переоценить – среди разношерстной флотилии вспомогательных минных заградителей этот пароход оказался единственным кораблем, способным принять на борт сразу шестьдесят мин. Кроме него, такое количество смертоносного груза мог нести лишь знаменитый "Midilli"-"Breslau", минным заградителем, как известно, не являвшийся. По скорости хода "Nilufer" тоже превосходил своих собратьев – в 1914 году проплававший почти двадцать пять лет пароход все еще давал 15-узловой ход. Поэтому неудивительно, что именно "Nilufer" довелось принять участие в набеговой операции на российские порты 29 октября 1914 г. Поскольку слабовооруженному (с артиллерийской точки зрения) минзагу с какого-то момента предстояло действовать самостоятельно, было решено применить традиционную уловку многих рейдеров-одиночек и закамуфлировать заградитель под русский пароход. Для этого весь корпус корабля выкрасили в черный, а дымовую трубу – в желтый цвет, после чего "Nilufer" стал напоминать пароходы РОПиТа.

Перечислять в который раз детали и подробности первого дня войны не имеет смысла, они хорошо известны. Покинув 28-го числа Босфор, главные силы турецкого флота вскоре разделились и направились к намеченным целям. Утром 29 октября "Nilufer" выставил южнее Севастополя заграждение из 60 мин (такая же минная банка ставилась "Midilli" в Керченском проливе). Минную постановку провели уверенно и спокойно – внимание вражеского флота было сосредоточено на обстреливавшем Севастополь линейном крейсере "Yavuz".

На обратном пути, пересекая днем центральную часть Черного моря, "Nilufer" перехватил русский пароход "Великий князь Александр" водоизмещением 1852 брт. По приказу командира заградителя судно утопили, предварительно пересадив команду в шлюпки и расстреляв пароход из единственного орудия, после чего "Nilufer" с победным известием направился к Босфору. Успех турецкого заградителя, одержавшего свою первую и последнюю победу, разделяли не все – сильной критике подверглись действия капитан-лейтенанта Леверхорна, который чересчур поспешно решил топить русский пароход, лишая тем самым Турцию и оттоманский флот такого роскошного трофея. В тот же день он захватил пароход "Ида" (1708 брт) и привел его в Стамбул в качестве приза. И еще один факт – по странной прихоти судьбы, именно в это утро недалеко от "Nilufer" под огнем линейного крейсера погиб самый крупный минный заградитель Черноморского флота "Прут".

Следующий поход "Nilufer" предпринял 6-7 ноября в качестве участника очередной вылазки Сушона к Севастополю. Операция разворачивалась примерно по той же схеме, что и 29 октября – "Yavuz" в сопровождении минного крейсера "Berk-i Satvet" должен был провести демонстрацию у главной базы русского флота, в то время как "Nilufer", с трех часов пополудни крейсировавший перед входом Босфор, отправлялся перерезать подводный кабель Севастополь–Варна. С этой задачей команда турецкого заградителя не справилась, и вытравить телеграфный кабель пришлось уже флагманскому крейсеру во время своего следующего выхода в море. Последнему повезло много больше, и 10-го числа эта коммуникация была успешно перерезана.



Пароход "Frederica", 1905 г.

17 ноября 1914 года "Nilufer", будучи выслан *"для действий против неприятельской морской торговли в западную часть Черного моря вплоть до устья Дуная включительно, до тех пор пока позволял запас угля"*, вышел из Босфора и взял курс на Варну. Поскольку около полудня того же дня "Yavuz" в сопровождении "Midilli" ринулся на перехват русской эскадры, обстрелявшей утром Трапезунд, германские источники, включая хорошо известный труд Г. Лорей (откуда и позаимствована только что приведенная цитата), специально подчеркивают, что минный заградитель был послан в крейсерство *"независимо от этой операции"*. Иной кандидатуры для роли импровизированного вспомогательного крейсера в турецком флоте не имелось – все пригодные для *"истребления торговли"* боевые корабли требовались для прикрытия морских коммуникаций у собственного побережья, а благодаря приличному ходу и хорошему радиопередатчику (качества, отсутствующий у большинства его собратьев) "Nilufer" имел достаточные шансы улизнуть от противника.

Спустя два дня (уже после боя германо-турецких крейсеров с Черноморским флотом у мыса Сарыч) следовавший вдоль анатолийского побережья вице-адмирал Сушон послал на "Nilufer" искровую телеграмму с приказом прекращать крейсерство и возвращаться назад в Босфор. Однако находившийся где-то у берегов Болгарии заградитель получение этого сообщения не подтвердил. Только спустя несколько дней после 19-го числа в районе Килии (10 миль севернее Босфора) штормом к берегу были прибиты его обломки, флаг и трупы двух германских матросов. Что стало причиной гибели "Nilufer", осталось для Сушона и его штаба загадкой, хотя сейчас очевидно, что пропавший без вести минный заградитель затонул в результате столкновения с русской якорной миной. Вместе с кораблем погибла и вся его команда – 55 турецких и 8 германских матросов и офицеров во главе с обоими командирами Д. Леверхорном и Хасаном Мурадом. Удар для оттоманских моряков был жестоким – даже Лорей, вовсе не склонный расписывать успехи вражеского флота (за исключением разве что достижений в точной стрельбе), хмуро отмечает: *"...турецкий флот понес тяжелую потерю: заградитель Nilufer не вернулся из своей операции у западного побережья Черного моря"*.

За всю кампанию 1914 года оттоманский флот лишился двух минных заградителей – "Nilufer", и погибший 30 декабря близ Босфора "Ron". Оба они были потеряны в Черном море и оба погибли на русских минах...

ТТХ вспомогательного минного заградителя "Nilufer": водоизмещение 1088 т (1545 брт), корпус стальной, 80,7 (ПП 77,1) × 10,6 × 3,6 м. Силовая установка – 2 паровых машины тройного расширения, 5500 инд. л.с. = 15 уз. (1914), 3 вертикальных цилиндра, 2 винта. Вооружение 1 57-мм, 60 мин, экипаж 55 чел.

УДК 94(560)

**"Истребитель торговли" адмирала Сушона**

Леонид Георгиевич Башкиров

Независимый исследователь, Львов, Украина

**Аннотация.** В работе дается краткая история первого турецкого минного заградителя "Nilufer": его переоборудование и боевая карьера.

**Ключевые слова:** Первая мировая война; Турция; минное оружие.