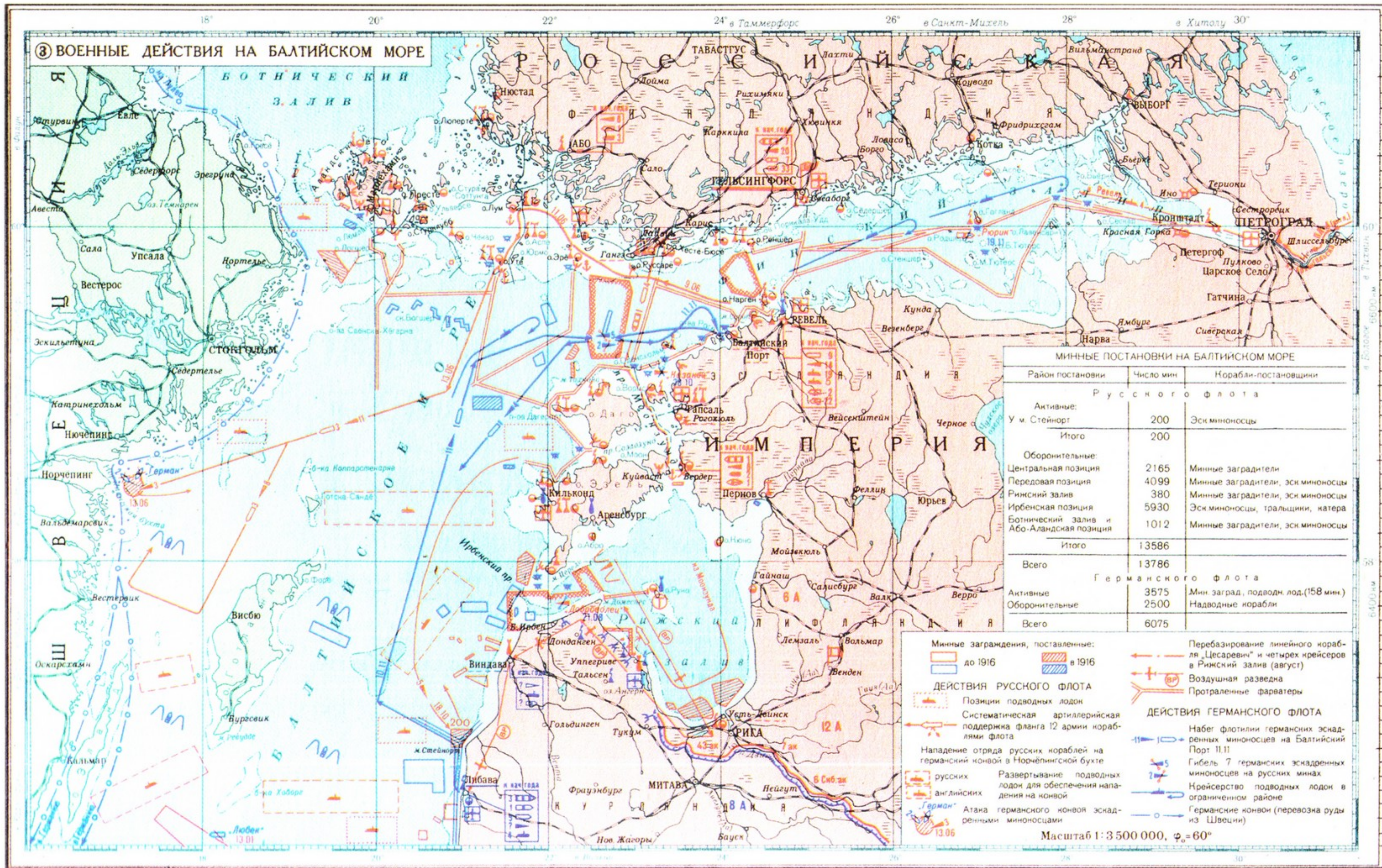


Д.Ю. Козлов

Цель – шведская руда

Действия надводных сил флота Балтийского моря на неприятельских коммуникациях в кампанию 1916 года





③ ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

МИННЫЕ ПОСТАНОВКИ НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

Район постановки	Число мин	Корабли-постановщики
Русского флота		
Активные:		
У м. Стейнорт	200	Эск миноносцы
Итого	200	
Оборонительные:		
Центральная позиция	2165	Минные заградители
Передовая позиция	4099	Минные заградители, эск миноносцы
Рижский залив	380	Минные заградители, эск миноносцы
Ирбенская позиция	5930	Эск миноносцы, тральщики, катера
Ботнический залив и Або-Аландская позиция	1012	Минные заградители, эск миноносцы
Итого	13586	
Всего	13786	
Германского флота		
Активные	3575	Мин заград, подводн. лод. (158 мин.)
Оборонительные	2500	Надводные корабли
Всего	6075	

Минные заграждения, поставленные:

- до 1916
- в 1916

ДЕЙСТВИЯ РУССКОГО ФЛОТА

- Позиции подводных лодок
- Систематическая артиллерийская поддержка фланга 12 армии кораблями флота
- Нападение отряда русских кораблей на германский конвой в Норчепингской бухте
- Развертывание подводных лодок для обеспечения нападения на конвой
- Атака германского конвоя эскадренными миноносцами

ДЕЙСТВИЯ ГЕРМАНСКОГО ФЛОТА

- Перебазирование линейного корабля „Цесаревич“ и четырех крейсеров в Рижский залив (август)
- Воздушная разведка
- Протраленные фарватеры
- Набег флотилии германских эскадренных миноносцев на Балтийский Порт 11.11
- Гибель 7 германских эскадренных миноносцев на русских минах
- Крейсерство подводных лодок в ограниченном районе
- Германские конвои (перевозка руды из Швеции)

Масштаб 1:3 500 000, φ₀ = 60°

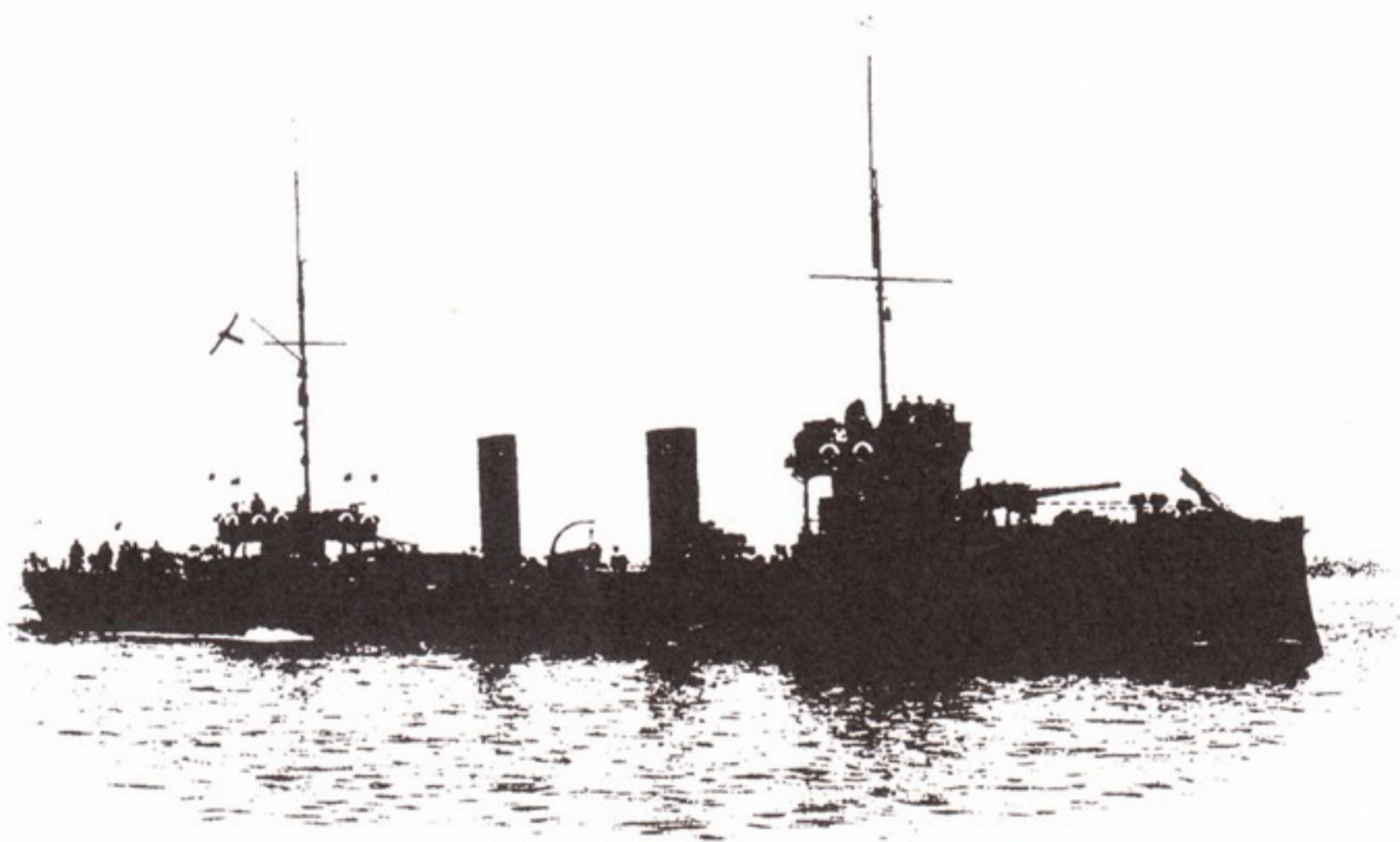
Военные действия на Балтийском море в кампанию 1916 года

Сражения Великой войны

Козлов Д.Ю.

ЦЕЛЬ – ШВЕДСКАЯ РУДА

**Действия надводных сил
флота Балтийского моря
на неприятельских коммуникациях
в кампанию 1916 года**



 **ЦЕНТРОЦЕНТР**

Москва • 2008

ДК 355
ББК 39.42
К21

Серия «Сражения Великой войны»

Ответственный редактор

А. Малов

Макет, верстка

А. Гусев

Руководитель проекта

А. Егоров

Рецензенты:

кандидат исторических наук, профессор **В.Ю. Грибовский**,
кандидат исторических наук, доцент **Е.Ф. Подсобляев**

Автор выражает глубокую признательность за содействие в подготовке настоящей работы К.Л. Кулагину, С.А. Липатову и М.А. Партале.

Все даты в книге приведены по юлианскому календарю (по старому стилю), в скобках – по григорианскому календарю (по новому стилю)

Козлов Д.Ю.

К21 Цель - шведская руда. Действия надводных сил флота Балтийского моря на неприятельских коммуникациях в кампанию 1916 года. — М.: ООО «Издательство «Цейхгауз», 2008. — 48 с.

Настоящая книга продолжает серию «Сражения Великой войны», посвященную важнейшим операциям Первой мировой войны. Уже вышли книги «Галицийская битва. Август 1914», «Варшавское сражение. 1914», «Брусилловский прорыв. 1916», «Крушение германского блицкрига в 1914 г.», «Лодзинское оборонительное сражение. 1914», «Штурм Карпат. 1915» и др. В рамках серии «Сражения Великой войны» издательство планирует осветить все сражения и операции Первой мировой войны, в первую очередь, русских фронтов этой войны.

В годы Великой войны английская морская блокада превратила нейтральную Швецию в единственного поставщика высококачественной железной руды в Германию. В 1916 году командование Балтийского флота попыталось помешать снабжению Германии и ее союзников шведским стратегическим сырьем путем проведения операций и боевых действий разнородных сил. Исследованию этих операций посвящена предлагаемая вниманию читателей книга.

Козлов Денис Юрьевич, кандидат исторических наук, начальник отдела Института военной истории Минобороны России, автор книг «Флот в румынской кампании 1916-1917 годов» (СПб., 2003), «Британские подводные лодки в Балтийском море. 1914-1918 годы» (СПб., 2006), «Сражение за Рижский залив. 1915 г.» (М., 2007), «Мемельская операция Балтийского флота. 1915 г.» (М., 2007) и более 70 научных публикаций по истории флота и военно-морского искусства

ISBN 978-5-9771-0085-4

ДК 355
ББК 39.42

© Д.Ю. Козлов, 2008

© ООО «Издательство «Цейхгауз», 2008

ООО «Издательство «Цейхгауз».

117534, Москва, а/я 25

Тел.: (495) 776-97-46

E-mail: zeughaus@rambler.ru

www.zeughaus.ru

Подписано в печать 18.01.08. Формат 70x100/16. Бумага офсетная. Гарнитура «Балтика».
Печать офсетная. Усл.печ.л. 6,5. Тираж 2000 экз. Заказ №125

Отпечатано в ГУП ППП «Типография «Наука», 121099, г. Москва, Шубинский пер. д. 6

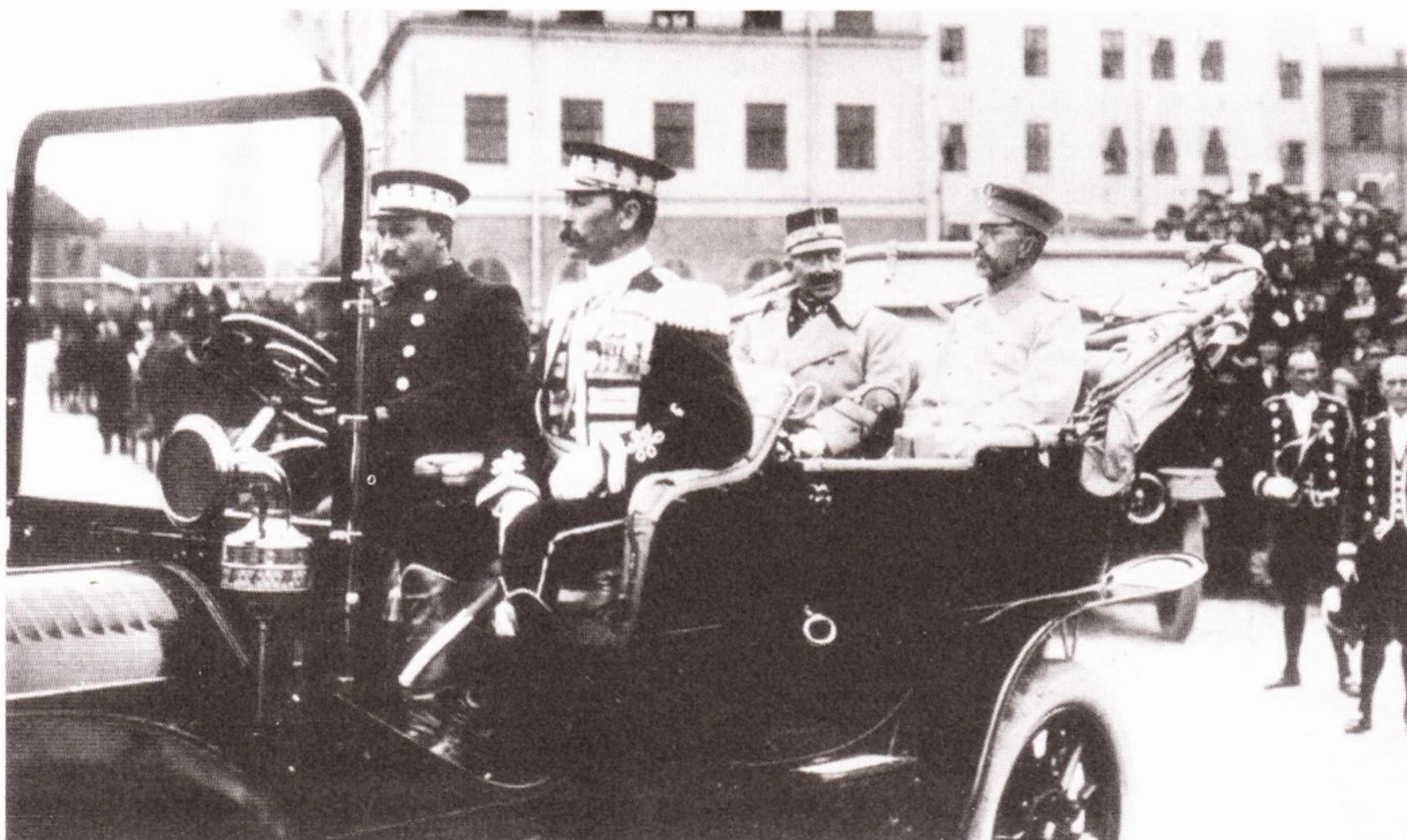
Господство на море... не означает ничего, кроме обладания морскими сообщениями, одинаково - военными или торговыми. Объект морской войны - это контроль над коммуникациями.

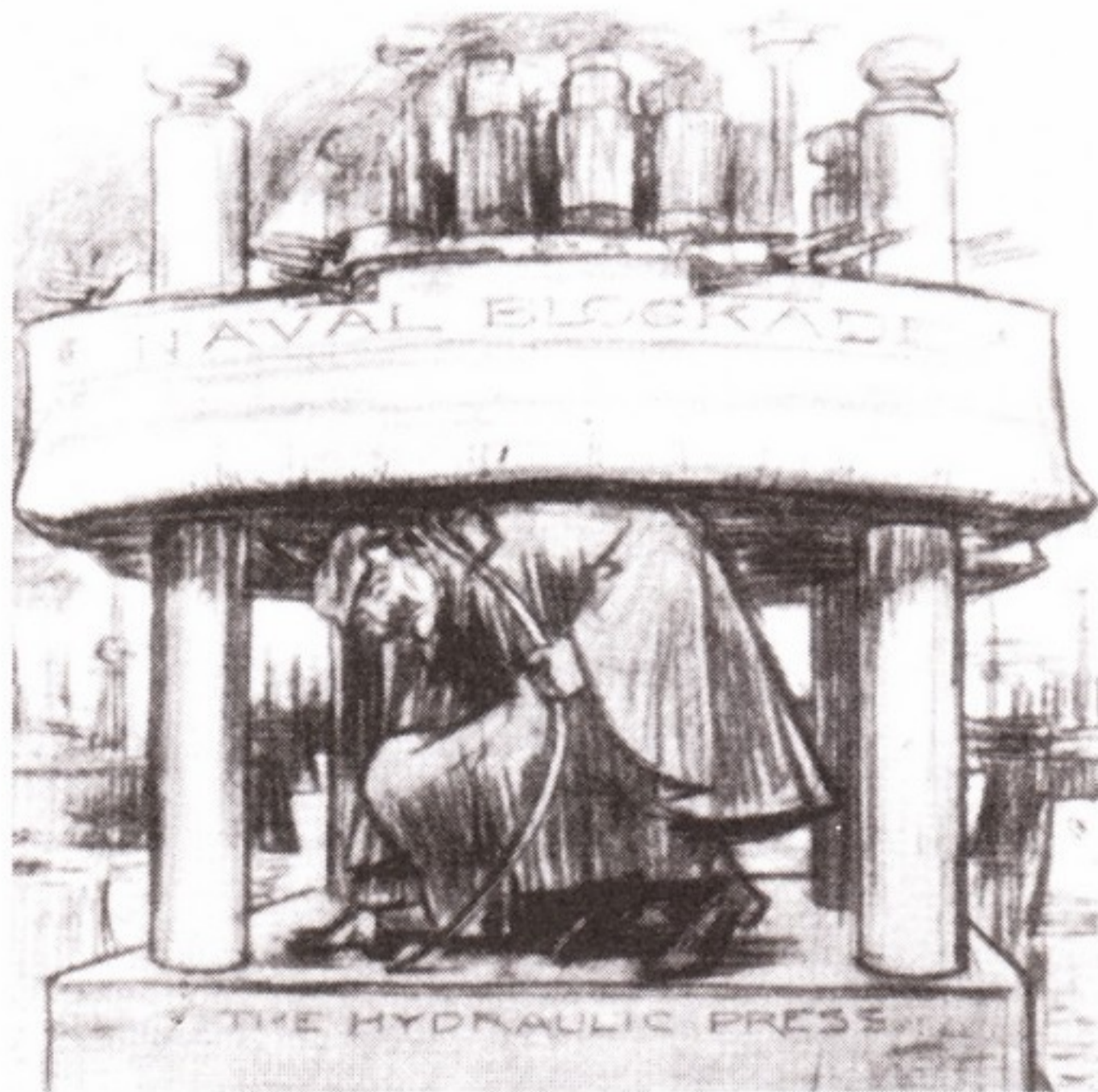
*Джулиан Корбетт.
«Некоторые принципы морской стратегии» (1911)*

Исходная обстановка и постановка задачи

В кампанию 1916 года затягивание войны и увеличение потребности Германии и ее союзников в вооружении и военной технике требовали дальнейшего увеличения объемов ввоза в Центральные державы высококачественной железной руды. В годы Великой войны, когда английская морская блокада лишила германцев возможности ввозить этот вид сырья из Испании, единственным источником импорта железной руды в Германию и Австро-Венгрию осталась нейтральная Швеция.* Поэтому поддержание бесперебойных экономических перевозок на Балтийском море переросло для немцев в проблему, без преувеличения, стратегического масштаба. С началом войны даже на фоне общего резкого снижения импорта (до 40 процентов от довоенного уровня) объемы поставок шведского стратегического сырья в Германию, и без того весьма внушительные, еще более возросли: в 1914 году

*Кайзер Вильгельм II и шведский король Густав V
во время визита германского императора в
Стокгольм (1908 год)*





Кайзер Вильгельм под «гидравлическим прессом» морской блокады (голландская карикатура времен Первой мировой войны)

они составили 6600 тыс. тонн, в 1915 году – 6800 тыс. тонн, в 1916 году – 6900 тыс. тонн. Кроме того, шведы поставляли в Германию значительное количество древесины, а в апреле 1915 года продали для нужд кайзеровской армии более 10 тысяч лошадей, что, кстати, вызвало интенсивную переписку между Петроградом, Парижем и Лондоном. Союзники обсуждали целесообразность дипломатического давления на Стокгольм, но оставили намерения принудить Швецию отказаться от сделки, опасаясь ужесточения условий транзита союзнических военных грузов через территорию нейтрального королевства.

Со своей стороны немцы увеличивали количество вывозимого в Швецию угля – в 1915 году Германия почти полностью вытеснила Великобританию из шведского угольного импорта. Достаточно сказать, что в 1916 году объем поставок германского угля в скандинавские страны в три раза превысил уровень 1913 года.

В начале 1915 года в дипломатической канцелярии при Верховном главнокомандующем был поднят вопрос о целесообразности закупки части шведской руды державами Антанты. По инициативе управления генерал-квартирмейстера Ставки внешнеполитическим ведомством было сделано соответствующее представление официальному Стокгольму. Однако, как писал впоследствии автор идеи – юрисконсульт дипканцелярии Ставки статский советник К. Карасев, – «главным препятстви-

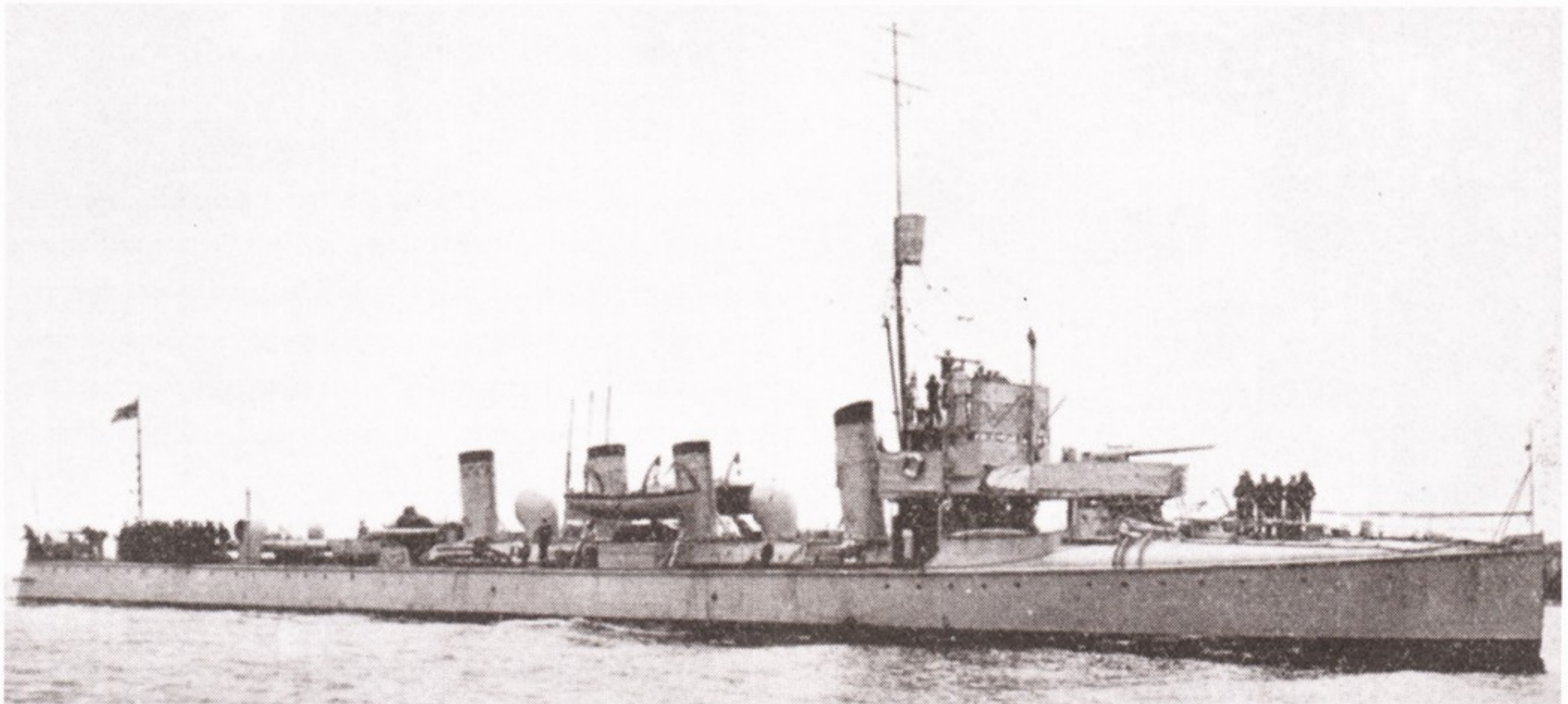
ем к осуществлению этого проекта, по сообщению нашего посланника, являлось то обстоятельство, что в Главное Акционерное Общество Гренгесберг (Aktiebolaget Grängesberg Oxelesund), эксплуатирующее залежи железной руды, вложены германские капиталы и, если бы шведское правительство согласилось исполнить нашу просьбу, то тем в высшей степени обострило бы свои отношения с Германией». Шведское сырье, служащее, по мнению русской Ставки, «серьезным подспорьем для германской военной промышленности», продолжало уходить в рейх.

По данным российской военно-морской разведки, в конце 1915 – начале 1916 годов между шведскими и немецкими портами курсировало свыше 250 германских, шведских и норвежских судов. В апреле 1916 года на пути из Швеции в Германию было обнаружено 28 транспортов и в обратном направлении – 21 транспорт, в мае – соответственно 109 и 74, в июне – 79 и 76, в июле – 128 и 126, в августе – 114 и 94, в сентябре – 138 и 121 и в октябре – 126 и 100. При этом германские суда систематически использовали территориальные воды нейтрального королевства, прибегая при этом к услугам шведских лоцманов. Лишь на некоторых участках трассы (Эстрабанкен – Эггергрунд, Симпнеклубб – Архольм, Альмагрундет, Ландсорт, Акребадан и к западу от острова Эланд) навигационно-гидрографические условия этой коммуникационной линии вынуждали немецких судоводителей выходить за пределы спасительной трехмильной прибрежной полосы.

Спасительной, потому что российский Морской генеральной штаб, Ставка Верховного главнокомандующего и особенно Министерство иностранных дел весьма трепетно относились к неприкосновенности шведского нейтралитета.

В этой связи полезно вспомнить о том, что с началом Великой войны российское военно-политическое руководство вынуждено было считаться с возможностью выступления шведов на стороне Центральных держав, которое грозило катастрофи-

* На территории Германии находилось почти 25 процентов всех разведанных на то время в Европе залежей железной руды, и накануне Первой мировой войны по ее добыче (в 1913 году – 28,6 млн. тонн) Германия уступала лишь Северо-Американским Соединенным Штатам. Однако германская руда была бедна железом и богата фосфором, поэтому около половины потребной для тяжелой промышленности руды приходилось импортировать – в основном, из Швеции. Кроме того, немецкая сталелитейная индустрия почти всецело зависела от импорта марганца и некоторых других компонентов, необходимых для выплавки высококачественной стали.



Шведский эскадренный миноносец «Видар»

ческими для России последствиями на Балтийском морском театре военных действий и вообще на северном крыле русского фронта. В этом контексте выглядит вполне объяснимой весьма несдержанная реакция Верховного главнокомандующего великого князя Николая Николаевича на так называемую «шведскую авантюру» командующего Балтийским флотом адмирала Н.О. фон Эссена, пресеченную Ставкой буквально в последний момент.**

Напомним, что Швеция в качестве потенциального союзника Германии фигурировала во всех предвоенных оперативных планах морских сил Балтийского моря начиная с 1906 года, при этом российское командование полагало военно-морской потенциал шведов важным фактором обстановки на театре. Как значилось в докладе Морского генерального штаба с обоснованием необходимости учреждения должности морского агента в скандинавских странах, «в настоящее время (осенью 1906 года. – Д.К.), когда наш флот в Балтийском море настолько ослаблен, ... с морскими силами Швеции нам приходится считаться как с серьезным противником».

Кстати, опасения по поводу участия шведских вооруженных сил во враждебной коалиции вполне разделялись и «сухопутным» Генеральным штабом. Показательно, что в «Записке о силах и вероятных планах наших западных противников», со-

ставленной в отделе генерал-квартирмейстера Генштаба в апреле 1914 года, указывалось: «Швеция – хотя до сего времени и уклоняется от заключения союзного договора с Германией, однако приходится считаться с возможным выступлением ее против России, на что указывает ее недружелюбие, проявляемое в последнее время по отношению к нам».

Операторы Генерального штаба признавали весьма вероятным участие шведских войск (до шести пехотных и одной кавалерийской дивизии) в десантной операции противника на побережье Финского залива. «Главнейшим объектом» такой операции считался Петербург, захват которого, по мнению генштабистов, «несомненно, оказал бы огромное влияние на ход войны». Учитывалась и вероятность самостоятельного десанта шведов с целью «захвата западного побережья Финляндии».

На этом фоне в первые месяцы Первой мировой войны устойчивость нейтралитета Швеции, который сами немцы характеризовали как «благожелательный и даже прогерманский», представлялась российскому военно-политическому руководству далеко не очевидной. Так, в декабре 1914 года морской агент в Швеции, Норвегии и Дании капитан

** В первые дни войны, полагая весьма вероятным выступление Швеции на стороне немцев, адмирал Н.О. фон Эссен принял самостоятельное решение упредить угрозу со стороны шведского флота, который, насколько было известно, отмобилизовался и сосредоточился у острова Готланд. 28 июля (10 августа), оповестив о своих планах главнокомандующего 6-й армией генерала-от-артиллерии К.П. Ван дер Флита, Н.О. фон Эссен вывел флот в море, намереваясь предъявить командующему шведским флотом ультимативное требование перейти в Карлскрону и не выходить оттуда во все время войны между Россией и Германией, в противном случае урожая шведам применением силы. Утром 29 июля (11 августа) операция была отменена распоряжением Ставки, которая запретила командующему флотом «активные действия при настоящей политической обстановке». Верховный главнокомандующий счел проект ультиматума «вызывающим актом и незаслуженным оскорблением шведов». «В этом походе, несомненно нецелесообразном с точки зрения политической конъюнктуры момента, виновато прежде всего само главное командование, недостаточно ориентировавшее Эссена, благодаря чему последний был вынужден сам оценивать обстановку и сам искать решения», – справедливо замечает по этому поводу М.А. Петров.



Командующий флотом Балтийского моря вице-адмирал В.А. Канин

второго ранга В.А. Сташевский сообщал из Стокгольма: «Военная партия Швеции, пользуясь печатью, постепенно выигрывает почву, и к апрелю война более чем вероятна». О «неопределенном отношении Швеции к нам в настоящее время» писал и морской министр адмирал И.К. Григорович в письме шефу внешнеполитического ведомства С.Д. Сазонову 19 декабря 1914 г. (1 января 1915 г.). Поэтому и в дальнейшем официальный Петроград с особым вниманием относился к неприкосновенности нейтралитета сопредельного королевства, что, в частности, нашло свое отражение в организации действий Балтийского флота на неприятельских морских сообщениях.

С началом кампании 1916 года в штабе Верховного главнокомандующего и у Певческого моста опасались новых дипломатических осложнений со Швецией, тем более что в отношениях со Стокгольмом в прошедшем году и без того возникли серьезные проблемы. Весной 1915 года русский Балтийский флот начал милитаризацию Аландских островов (здесь спешно создавалась Або-Аландская «шхерная» минно-артиллерийская позиция с постоянным базированием корабельных сил), что шло вразрез с требованиями сервитута, наложенного на этот архипелаг Парижским дого-

вором 1856 года. Хотя эта мера являлась вынужденной и временной, о чем не уставал повторять императорский посланник в Швеции А.В. Неклюдов, она спровоцировала в сопредельном королевстве мощную антирусскую кампанию и активизацию сторонников политического сближения с Германией.

Таковое сближение, действительно, явно обозначилось – об этом свидетельствовал, в частности, состоявшийся в мае 1915 года вояж в Берлин шведского риксмаршала (председателя парламента) графа Людвиг Дугласа, предложившего немцам, хотя и неофициально, идею захвата Аландских островов в качестве первой совместной военной акции против России. Через несколько месяцев Швецию посетил германский банкир Макс Варбург, обрисовавший официальному Стокгольму перспективы германо-шведского союза с компенсацией в виде приобретения тех же Аландов. Осенью 1915 года эта проблема прорабатывалась в берлинском Адмирал-штабе, где захват островов рассматривали прежде всего как средство вовлечения Швеции в войну. В ноябре германцы еще раз озвучили «аландский вопрос» – на сей раз устами принца Макса Баденского, кузена шведской королевы Виктории. Трудно сказать, насколько далеко готовы были зайти немцы на самом деле. Как явствует из германского официального описания балтийских кампаний 1916-1918 гг., на реальную военную помощь шведов при высадке на Аландские острова германское командование не рассчитывало. Поэтому весьма вероятно, что инициативы Берлина имели не столько военный, сколько политический характер и преследовали цель поддержать в шведах враждебность по отношению к России. Однако в Петрограде и Могилеве полагали совершенно неуместным лишней раз «дразнить» нейтральных соседей.

* В кампанию 1916 года гросс-адмирал принц Генрих Прусский полагал необходимым постоянно держать на Балтийском море линейный крейсер «Фон дер Танн», два старых линейных корабля («Брауншвейг» и «Эльзас»), броненосный крейсер «Роон», три флотилии миноносцев, два дивизиона тральщиков, двенадцать подводных лодок. В случае невозможности перевода на Балтику «Фон дер Танна», способного противостоять русским крейсерам, главнокомандующий требовал передать в его распоряжение шесть малых крейсеров, из них четыре новых (со 150-мм артиллерией). Однако начальник Адмирал-штаба адмирал Г. фон Хольцендорф, хотя и понимал обоснованность требований балтийского командования, смог удовлетворить лишь малую их часть. Новых крупных кораблей принц Генрих не получил вовсе, к единственному исправному малому крейсеру («Аугсбург») прибавились еще два («Кольберг» и «Страсбург»), в третьей флотилии миноносцев было отказано, количество подводных лодок ограничилось пятью (из них один – подводный минный заградитель). К этому остается добавить, что «Роон» в 1916 году был выведен из первой линии, а «Брауншвейг» и «Эльзас» имели экипажи сокращенного состава и могли быть использованы только для обороны Либавы. Эти старые броненосцы являлись временной заменой тяжелым береговым батареям, сооружение которых началось после посещения захваченного российского порта Вильгельмом II в декабре 1915 года. В этой связи должность начальника 5-й эскадры линейных кораблей была преобразована в должность «начальника морских сооружений Либавы и Курляндии», этот пост занял контр-адмирал Бегас. Строительство двух береговых батарей (по четыре 240-мм орудия) в Либаве было завершено в сентябре 1916 года.

Соседи между тем явно злоупотребляли своим нейтральным статусом. Полученные русским Морским генеральным штабом агентурные сведения свидетельствовали о заключении между Швецией и Германией специального соглашения, согласно которому шведы брали на себя обязательство обеспечивать охранение германских судов боевыми кораблями в пределах своих территориальных вод. Для немцев это было как нельзя кстати, поскольку германский флот на Балтике испытывал ощутимый недостаток в эскортных кораблях, хотя в кампанию 1916 года именно задача обороны морских коммуникаций стала для него главной.*

Для ее решения главнокомандующий морскими силами Балтийского моря гросс-адмирал принц Генрих Прусский развернул подвижные корабельные дозоры между южной оконечностью острова Готланд и южной оконечностью острова Эланд, между островом Борнхольм и маяком Утклишпан, к западу от мыса Аркона и вдоль померанского побережья против Данцигской бухты, у Мемеля, Либавы и Виндавы. Несение дозорной службы возлагалось на миноносцы и сторожевые суда (вооруженные рыболовецкие траулеры и малые каботажные пароходы), а поддержка дозоров – на немногочисленные крейсера «разведывательных сил Балтийского моря» вице-адмирала Ф. Шульца, подводные лодки и авиацию.

При организации обороны морских коммуникаций в 1916 году немцами было реализовано еще одно важное новшество. Потери, понесенные германским судоходством на Балтике в предыдущей кампании (главным образом, от действий английских подводных лодок), заставили немцев поставить на повестку дня вопрос о введении конвойной системы. Во второй половине октября (в первых числах ноября) 1915 года первая дюжина транспортов в охранении боевых кораблей проследовала от маяка Ландсорт до острова Борнхольм. Некоторые немецкие судовладельцы предлагали поставить подобную практику на постоянную основу, однако воспротивился принц Генрих. Августейший гросс-

адмирал полагал, что это невыполнимо хотя бы из-за отсутствия потребного количества миноносцев; кроме того, конвой, по мнению главнокомандующего, представлял для подводных лодок лучшую цель, нежели одиночный пароход. Наконец, не исключалась возможность того, что суда, конвоируемые боевыми кораблями, и, что было особенно опасно, скопления транспортов в районах формирования конвоев будут атакываться противником без предупреждения. Главнокомандующий учитывал и то, что организовать сквозное конвоирование транспортных судов ему не удастся из-за ограниченной дальности плавания эскортных кораблей (прежде всего миноносцев); поэтому, как справедливо замечает германский историк, «охрану рудовозов во время длительного перехода по Ботническому заливу надводные силы обеспечить не могли».**

Уместно помнить и о том, что капитаны и команды торговых судов, имевших разное водоизмещение, размерения и маневренные качества, не были подготовлены к совместному плаванию, особенно ночью и в сложных гидрометеорологических условиях. Многие военно-морские специалисты того времени весьма скептически оценивали способность «купцов» удерживать место в сложных строях и прогнозировали гибель изрядной части судов – до 15-20 процентов! – в результате столкновений друг с другом.***



П.Л. Трухачев (в 1916 году - начальник 1-й бригады крейсеров)

** «Сквозное» конвоирование – наиболее эффективный из способов организации конвойной службы, при котором караван транспортных судов сопровождается постоянными эскортными силами на всем пути следования. Кроме того, различают «частичное» и «поэтапное» конвоирование. В первом случае охранение организуется только на наиболее опасных участках трассы. Во втором случае маршрут перехода делится на зоны, в каждой из которых в охранение вступают эскортные силы, «ответственные» за данный участок.

*** В 1922 году германский исследователь Ф. Лютцов опубликовал данные, согласно которым около 12 процентов потерь союзных конвоев в 1917 и 1918 гг. стали следствием столкновений судов.



Но главная проблема состояла в весьма значительном – иногда на треть – сокращении оборачиваемости тоннажа и, следовательно, объема грузоперевозок. Столь существенное снижение «продуктивности торгового судоходства» (в формулировке Отто Грооса) было обусловлено затратами времени на сбор судов в пунктах формирования конвоев, затягиванием погрузочно-разгрузочных работ при скоплении транспортов в портах, не всегда целесообразным с экономической точки зрения выбором маршрутов, назначением скорости движения конвоя по самому тихоходному судну и тому подобными факторами.

К слову, воссоздание конвойной системы, изрядно подзабытой со времен каперов парусной эпохи, сопровождалось подобными дискуссиями и в других воюющих державах – достаточно вспомнить дебаты в великобританском государственном и военно-морском руководстве между Б. Лоу, М. Хэнки и В. Симсом с одной стороны и Дж. Джеллико, Г. Оливером, С. Николсоном с другой или полемику между российскими адмиралами А.И. Русиным и А.А. Эбергардом. У немцев же возобладала точка зрения Генриха Прусского, и осенью 1915 года судоводителям было вновь предписано держаться в пределах шведских территориальных вод и проходить открытые участки маршрута по возможности ночью.

*Начальник минной дивизии Балтийского моря
контр-адмирал А.В. Колчак, 1916 год*

Теперь же мнение германского военно-морского командования изменилось. В марте 1916 года Адмирал-штаб, который фактически руководил всем торговым судоходством на Балтике через союз гамбургских судовладельцев, ввел в действие специальное положение об охране судоходства в Балтийском море. Документ предусматривал организацию с 7 апреля системы конвоев на обеих основных коммуникационных линиях – трассе вдоль побережья Швеции и коммуникации в южной и юго-восточной частях театра, по которой осуществлялись воинские перевозки в интересах оперирующей в Курляндии группировки сухопутных войск.

Конвои из портов Германии в Швецию должны были отправляться три раза в неделю и с такой же периодичностью – в обратном направлении. Пунктами формирования конвоев были определены Либава, Свиномюнде, район плавучего маяка Гиедзер (в западной части моря, приблизительно на меридиане Росток) и южный выход из пролива Кальмарзунд. В последних двух пунктах предусматривалась зональная оборона районов формирования конвоев радиусом до трех миль силами эскортных кораблей. Отдельно охранялся паром Зассниц – Треллеборг. Транспортным судам разрешалось присоединяться к каравану по пути следования, для чего требовалось предварительно запросить согласие командира эскорта. К положению прилагались таблицы времен переходов конвоев, инструкции командиру эскорта, памятка капитанам транспортов и элементарные правила уклонения от подводных лодок и торпед. В целях маскировки судам рекомендовалось закрасить все знаки национальной принадлежности. Еще раньше – во второй половине 1915 года – началось вооружение транспортов артиллерией.

Для непосредственного охранения конвоев немцы смогли сформировать одиннадцать эскортных корабельных групп (по три вооруженных траулера в каждой), сведенных в полуфлотилии с базированием в Свиномюнде, Либаве и Варнемюнде. Командование всем соединением – «флотилией охраны торгового судоходства» – было возложено на фрегаттен-капитана П. Вольфрама.

В 1916 году, который германский морской офицер М. Бастиан назвал «годом ярко выраженной

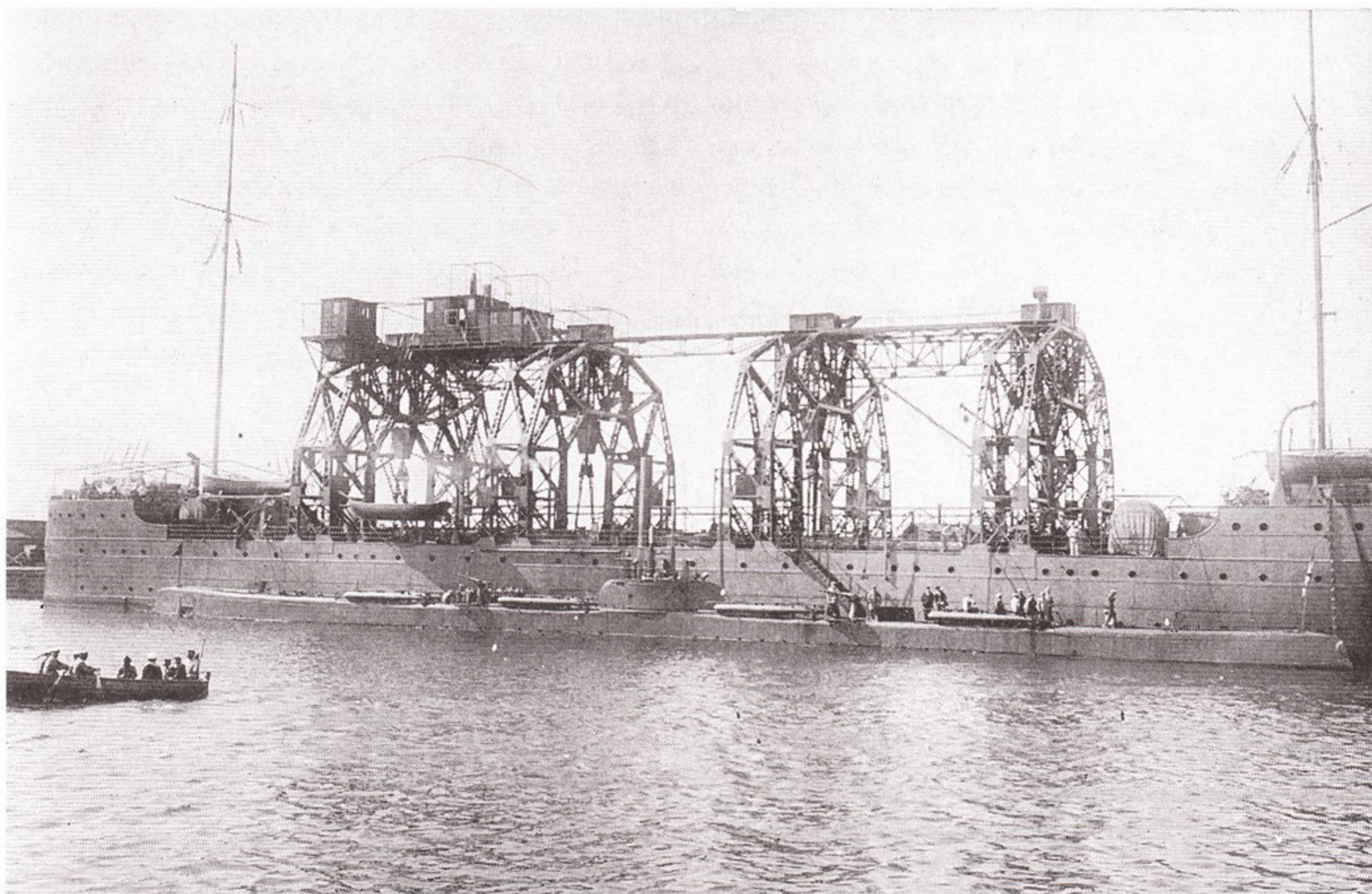
партизанщины», немцам пришлось мобилизовать «все средства и средствашки, которые только можно было использовать при отсутствии мощных боевых средств». Но этих сил было явно недостаточно, и на первых порах принцу Генриху пришлось ограничиться охранением судов только до момента их входа в шведские территориальные воды. Участки, на которых германские транспорты вынуждены были выходить за пределы трехмильной прибрежной полосы, могли патрулироваться только одним судном-ловушкой.*

В мае, с открытием навигации в Финском заливе, в южной и средней Балтике появились английские и русские подводные лодки, которые, по выражению германского адмирала Э. фон Гагерна, вывели немецкую морскую торговлю из состояния «беззаботности». Более того, первые успехи союзных подводников наглядно продемонстрировали, что отказ части судоводителей от следования в составе конвоев из соображений экономической целесообразности чреват катастрофическими последствиями. Так, все три парохода, потопленные подводной лодкой «Волк» под командованием старшего лейтенанта И.В. Мессера 4 (17) мая в Норчепингской бухте – «Гера», «Кольга» и «Бианка» суммарной грузместимостью 5940 брт, – совершали само-

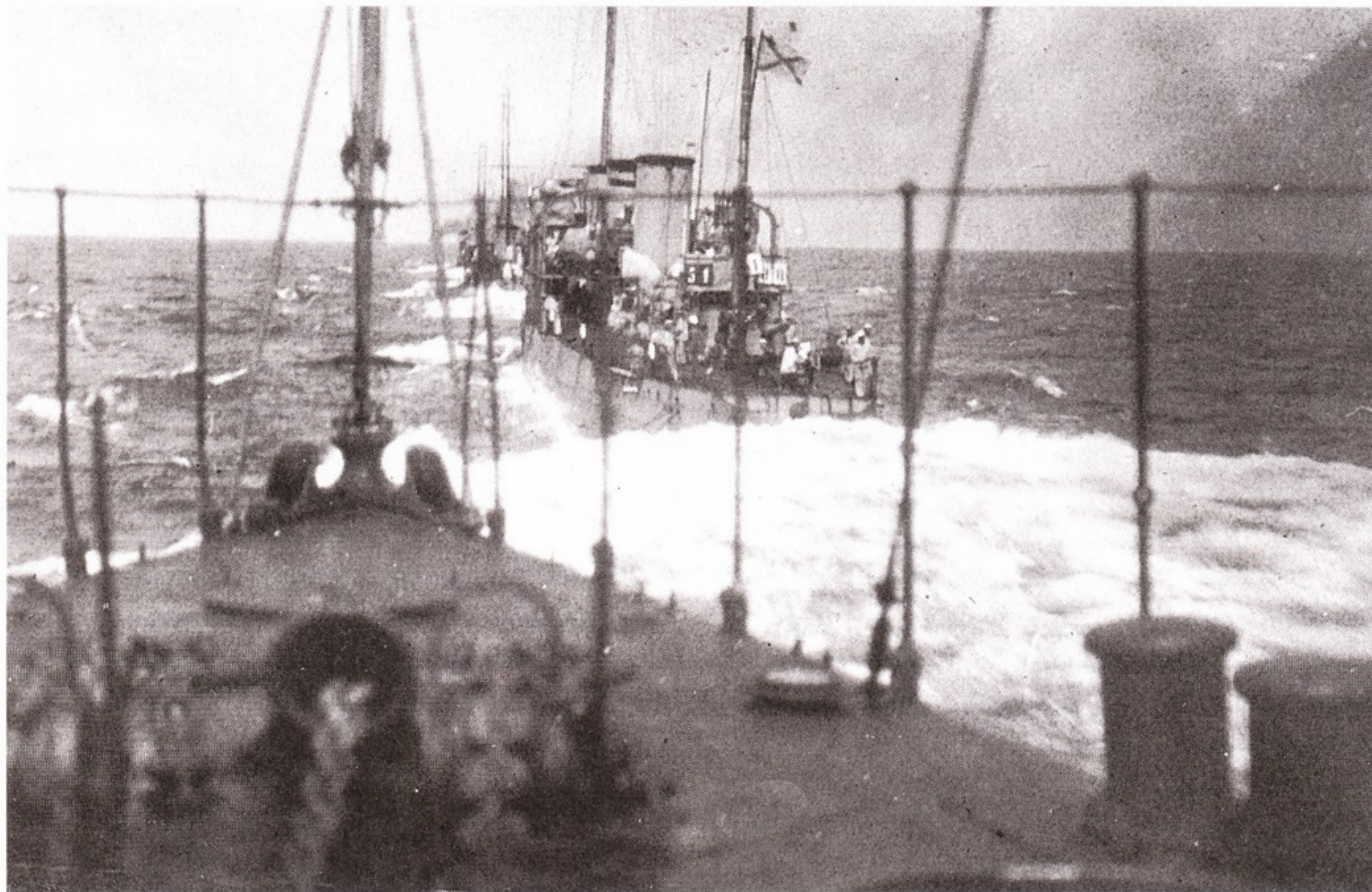
стоятельные переходы без охранения боевыми кораблями.

Летом 1916 года германское правительство, обеспокоенное проблемой обеспечения бесперебойного импорта стратегического сырья, выделило для перевозок железной руды из Швеции дополнительно три десятка крупных транспортных судов, доукомплектованных личным составом военного флота. 23 июня число еженедельных конвоев из Свинемюнде к Ландсарту увеличилось с трех до шести, что, естественно, привело к предельному росту напряжения эскортных сил. Поскольку пополнения корабельного состава ждать было уже неоткуда (в строй морских сил Балтийского моря вступили лишь несколько новых тральщиков типа «М»), германскому командованию пришлось свернуть конвойную службу в юго-западном «углу» Балтики. Теперь в водах к западу от мыса Аркона боевые корабли сопровождали только паром, курсирующий между островом Рюген и побережьем Швеции.

Подводная лодка «Волк» и спасательное судно «Волхов»



* В первой половине 1916 года немцы оборудовали суда-ловушки «Германн» («Н»), «Кронпринц Вильгельм» («К») и «Александра» («А»), вооруженные четырьмя 105-мм орудиями каждый, и «Примула» («Р») – двумя такими же орудиями. Осенью 1916 года к ним прибавились два парусника и буксир «Одер» с лихтером, вооруженным двумя 105-мм пушками.



Эскадренные миноносцы флота Балтийского моря в походе

Кажется очевидным, что оперативная обстановка, сложившаяся на Балтике к началу навигации 1916 года, позволяла русскому флоту развернуть ширококомасштабные и, весьма вероятно, эффективные действия на германских морских коммуникациях. Однако в директиве, преподанной командующему флотом Балтийского моря 3 (16) марта, начальник Морского штаба Верховного главнокомандующего адмирал А.И. Русин не упомянул о действиях на неприятельских сообщениях вовсе. Ставка,

таким образом, проигнорировала ценный опыт предыдущей балтийской кампании. Заметим, что желание во что бы то ни стало избежать недоразумений с официальным Стокгольмом и лишней раз не провоцировать шведских «активистов» (так в российской дипломатической переписке именовали сторонников вступления Швеции в войну на стороне германского блока) стало одной из основных причин весьма скептического отношения российского правительства к предложению союзников о формальном объявлении морской блокады Германии. Общее на сей счет мнение военно-политического истеблишмента было кратко, но емко выражено в помете, сделанной начальником штаба Верховного

Директива начальника Морского штаба Верховного главнокомандующего командующему флотом Балтийского моря от 3 (16) марта 1916 года

Собственною Е. И. Величества рукой начертано «утверждаю».

Царская Ставка, 3 марта 1916 года.

Начальник Морского штаба Верховного главнокомандующего Вице-адмирал Русин

Флоту Балтийского моря:

- 1) Не допустить проникновения противника к востоку от главной морской (Нарген-Поркалаудской) позиции в Финский залив.
- 2) В развитие этой главной задачи, в целях усиления подступов с моря к главной морской позиции, выполнять следующие частные задачи:
 - а) прочно удерживать Або-Оландскую шхерную позицию, препятствуя вместе с тем проникновению противника в Ботнический залив и к юго-западному побережью Финляндии;
 - б) прочно удерживать Моонзундскую позицию и острова Моонзунда;
 - в) при первой возможности восстановить ранее занимаемое флотом положение в Рижском заливе, дабы, по восстановлении такового, всеми силами, сосредоточенными в Рижском заливе, оказать упорное сопротивление проникновению в залив противника, а в случае прохода его туда всеми мерами затруднить его операции в Рижском заливе.
- 3) Выполнять возможные активные операции, не идущие в ущерб главной задаче, поставленной флоту, и наносить возможный вред противнику.
- 4) Действиями на море и у берегов оказывать возможное содействие операциям наших армий.
- 5) Поддерживать связь с 6-й и 12-й армиями.

Вице-адмирал Русин

Марта 3 дня 1916 года.

РГАВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 60. Л. 25-25об.

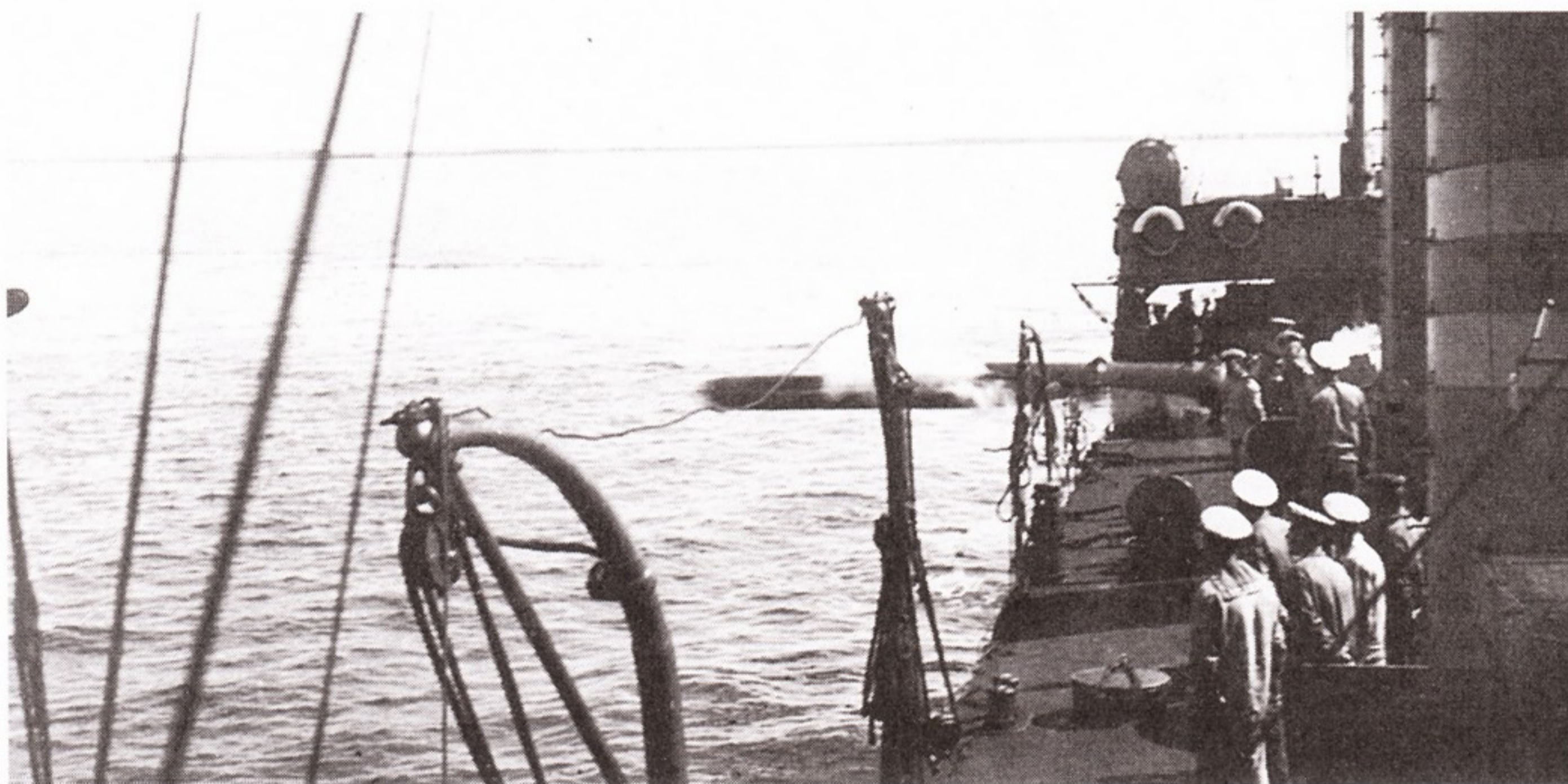
главнокомандующего генералом-от-инфантерии М.В. Алексеевым на депеше А.В. Неклюдова от 19 октября (1 ноября) 1915 г.: «Нужно оставить шведов в покое. Нам важен их нейтралитет».*

Отсутствие внятных директив сверху заставило командование Балтийского флота во главе с адмиралом (с 10 (23) апреля 1916 г.) В.А. Каниным самостоятельно формулировать задачу нарушения неприятельских морских коммуникаций. Однако в плане кампании это было сделано неконкретно, без определения цели и способов действий на сообщениях противника и выделяемого для решения данной за-

дачи наряда сил и средств. Составители оперативно-го плана Балтфлота на 1916 год ограничились весьма расплывчатым указанием «...стремиться к уничтожению... всех коммерческих его (неприятеля. — Д.К.) судов каждый раз по выходе их в море».

Причину такого положения следует, видимо, искать в том, что В.А. Канин и его подчиненные, памятуя о прошлогоднем прорыве германского

Торпедная стрельба на эсминце «Забайкалец»



* Вопрос об официальном объявлении блокады побережья Германии был возбужден по инициативе французского правительства в октябре 1915 года, после первых успехов английских подводных лодок в борьбе с германским судоходством на Балтике. Против выступило британское адмиралтейство, выдвинувшее два аргумента. Во-первых, такой шаг выглядел не вполне уместным на фоне протестов Англии против германских методов «подводной войны». Во-вторых, с окончанием навигации на Балтике английские подводные лодки выходили из игры – таким образом, не обеспечивалась «действительность» блокады, которая, по условиям Парижской (1856 года) и Лондонской (1909 года) деклараций, являлась непременным условием ее формального объявления. В отказе союзного руководства от этой меры сыграли роль и энергичные протесты со стороны нейтралов, в том числе Северо-Американских Соединенных Штатов, по поводу «неразборчивости» некоторых английских командиров-подводников. Резоны российской стороны сформулированы в приведенном здесь докладе министра иностранных дел императору от 4 ноября 1915 года.

Доклад министра иностранных дел С.Д. Сазонова императору Николаю II

от 22 октября (4 ноября) 1915 года

[...] Приемлю смелость доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что вопрос об объявлении блокады германского побережья Балтийского моря возбужден был нашими союзниками.

Предположение это и соображения о приведении его в исполнение при помощи наших и английских подводных лодок сообщены были английским морским агентом Морскому генеральному штабу. Для рассмотрения этого вопроса у Морского министра состоялось при моем участии совещание.

В соответствии с мнением посланника нашего в Стокгольме, [...] объявление блокады Балтийского побережья Германии, как непосредственно затрагивающее интересы шведской торговли, признано было при существующей обстановке мерою нежелательной и даже опасною, так как она несомненно была бы использована как нашими противниками, так и враждебными нам элементами в Швеции для побуждения последней к выступлению против нас.

Помимо этого основного соображения против предложенной нашими союзниками меры, по мнению Морского ведомства, подобная блокада оказалась бы малодействительной, особенно ввиду приближения зимы. Вместе с тем, она отвлекла бы военно-морские силы наши от непосредственных их задач и подвергла бы их самих значительному риску.

Ввиду сего я почел бы долгом уведомить английского посла, что ИМПЕРАТОРСКОЕ Правительство не считает возможным дать ход указанному предложению.

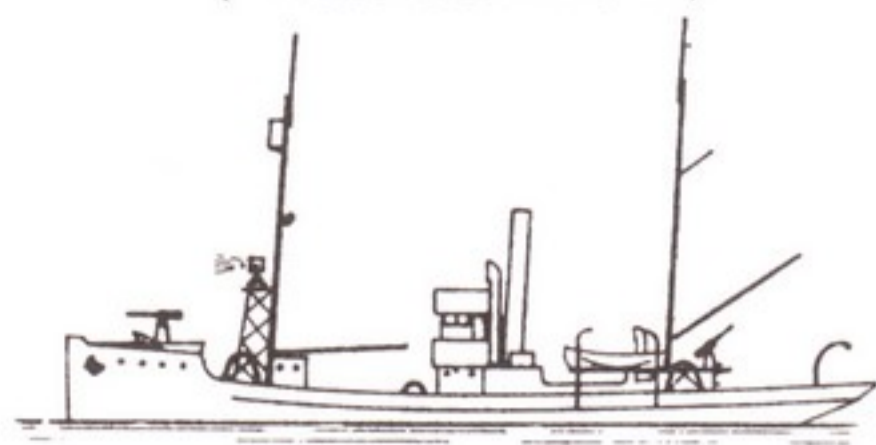
Сазонов

Петроград, 22 октября 1915 г.

Резолюция: «Одобряю. Царское Село. 22 октября 1915»

ЛВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 418. Л. 13-14.

Admiralty Trawlers.
("Wachtschiffen.")



About 250 tons gross. H.P. 450 = 10 kts. Guns: 1 or 2 small.

флота в Рижский залив, сосредоточили все свое внимание на расширении и совершенствовании системы позиционной обороны. При этом командование флота несколько недооценило значение активных операций вообще и действий на неприятельских морских сообщениях в частности. Основные силы Балтфлота в течение всей кампании не проявляли наступательного порыва, укрываясь за оборонительными рубежами в Финском и Рижском заливах, что дало отечественному иссле-

Крейсер «Адмирал Макаров»

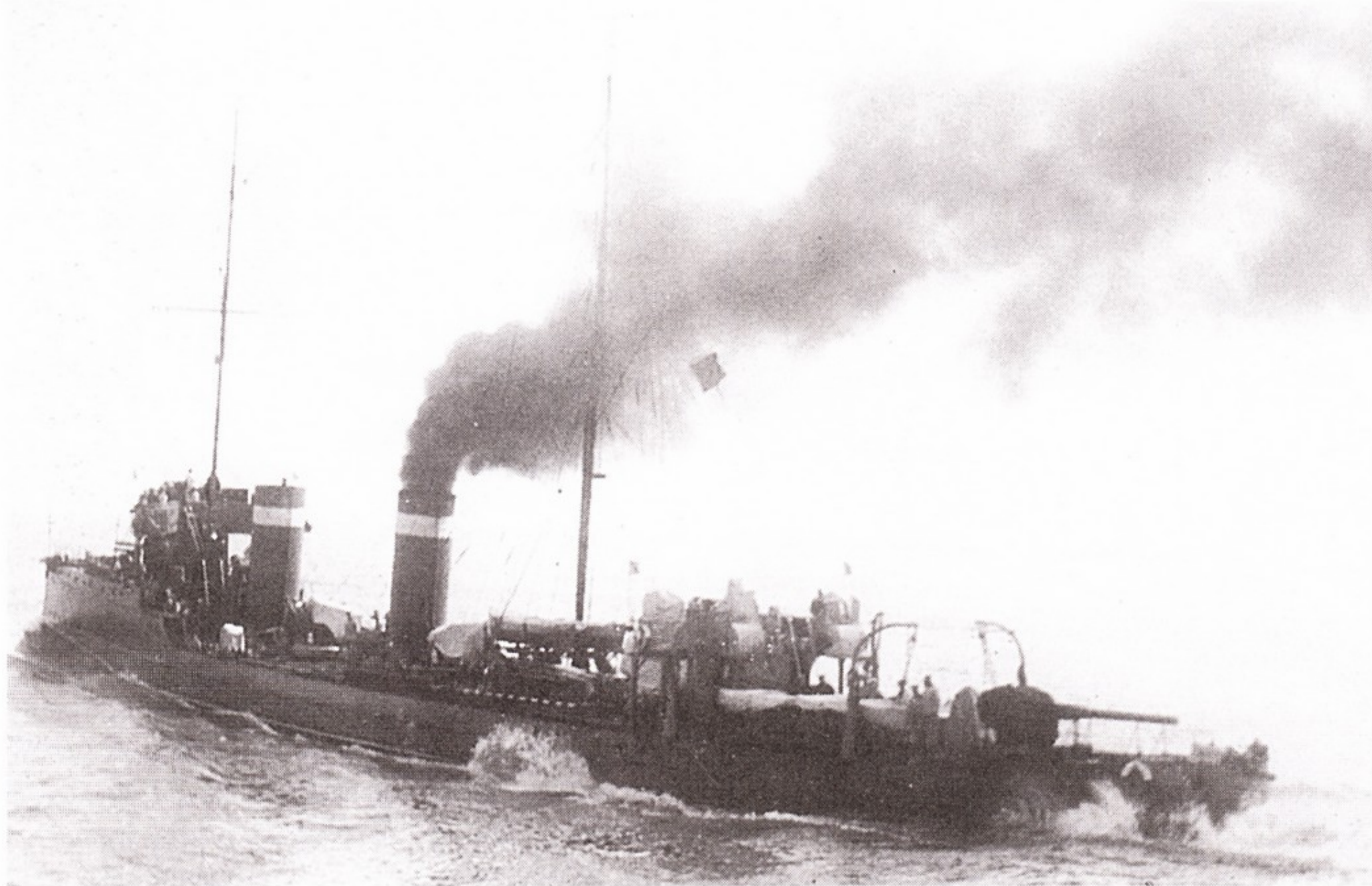


Схема бокового вида германского вооруженного траулера. Корабли этого типа входили в состав сил охранения «шведских» конвоев (из справочника «Jane's Fighting Ships of World War I»)

дователю повод назвать кампанию 1916 года «полосой стратегического затишья». Причем балтийское командование не изменило своей позиции даже летом 1916 года, когда германский Флот открытого моря, изрядно потрепанный в Ютландском сражении с британским Гранд Флитом, стоял в ремонте и, следовательно, не мог оказать полноценной поддержки слабым морским силам Балтийского моря.

Тем не менее, действия русского Балтфлота на германских морских коммуникациях, несмотря на ограниченность по целям и масштабам, представляют значительный интерес с точки зрения развития военно-морского искусства. Это связано прежде всего с тем, что в 1916 году русским флотом была апробирована новая форма применения военно-морских сил на неприятельских сообщениях – морская операция по нарушению коммуникаций противника. В предыдущей кампании поисковые

* В 1915 году надводные корабли Балтфлота дважды выходили на коммуникации противника. 15-16 (28-29) октября крейсера 1-й бригады («Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь») в сопровождении пяти эсминцев 7-го дивизиона осмотрели прилегающую к шведскому побережью часть Ботнического залива и захватили германский пароход «Фраскити» (1750 брт). В ночь на 8 (21) декабря «полудивизион особого назначения» (эсминцы «Сибирский стрелок», «Пограничник», «Генерал Кондратенко» и «Охотник») произвел безрезультатный поиск в проливе Оландсгаф и Ботническом заливе. Любопытно, что в первом случае предусматривалось прикрытие поисковой группы подводными лодками «Дракон» и «Кайман», развернутыми в пролив Южный Кваркен. Однако подводные лодки, опоздавшие с занятием позиций из-за шторма, действовали самостоятельно, при этом «Кайман» (командир – старший лейтенант И.В. Мессер) захватил германское грузовое судно «Шталек» (1127 брт), впоследствии включенное в состав Балтийского флота как транспорт «Печора».



действия надводных сил на сообщениях неприятеля имели эпизодический характер, ограничивались акваторией Ботнического залива и велись однородными тактическими группами.* В 1916 же году для выполнения операций на коммуникациях командованием флота впервые специально создавались разнородные группировки, ядро которых составляли ударные и обеспечивающие тактические группы надводных кораблей.

Набег на германский конвой в Норчепингской бухте 31 мая (13 июня)

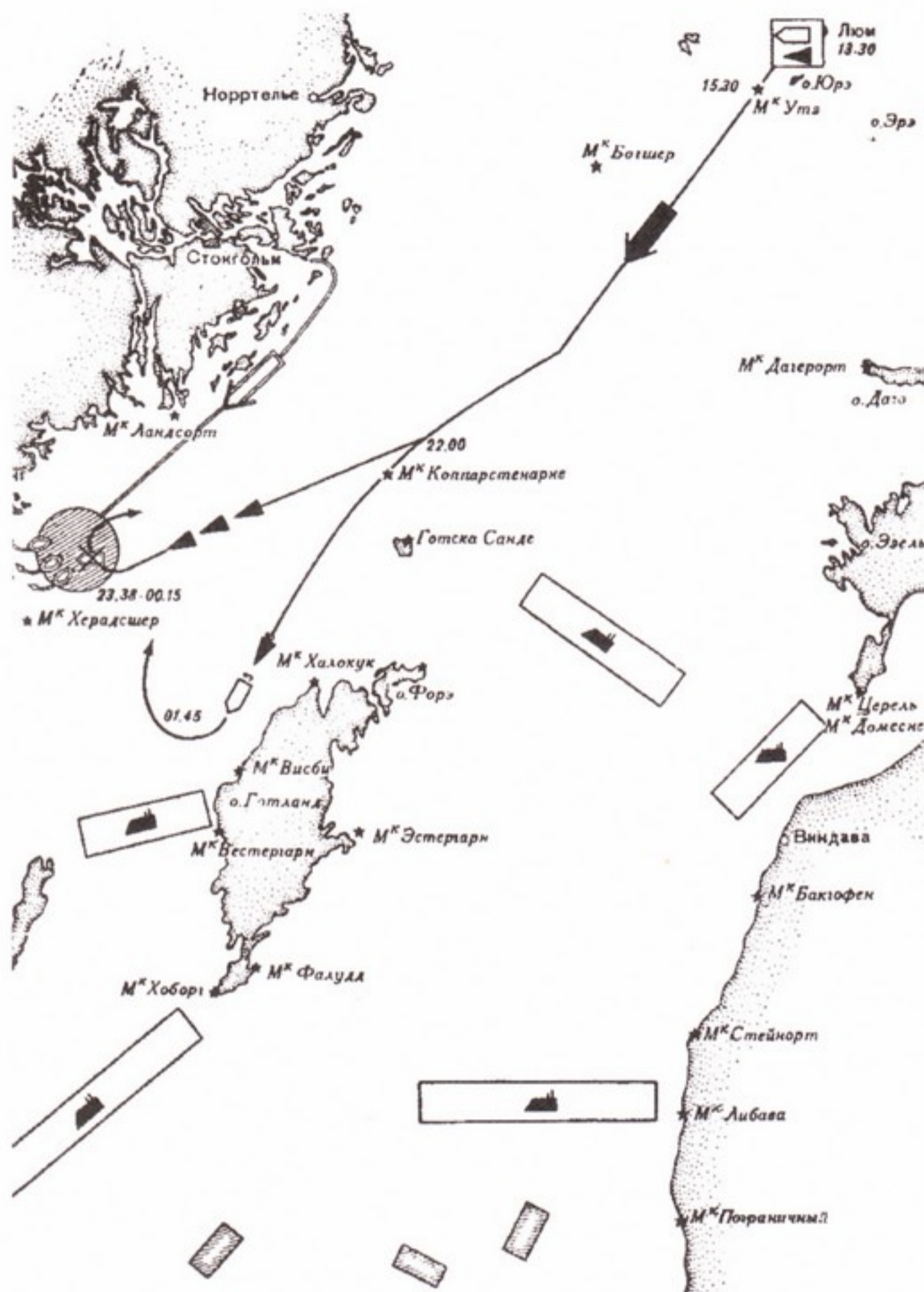
В первых числах июня 1916 года русское командование было проинформировано великобританским посольством в Стокгольме о планируемой отправке из Швеции в Германию крупной партии стратегического сырья – 84 тысяч тонн железной руды. Перевозки, по данным англичан, планировались на 23, 28 и 31 мая (5, 10 и 13 июня) из Стокгольма и Оклезунда на германских транспортах. По сведениям российской разведки, конвой из этих портов выходил, как правило, в светлое время суток и между 7 и 8 часами вечера находился в районе мыса Ландсорт – на одном из коротких участ-

Эсминец «Охотник»

ков трассы, пролегающих вне территориальных вод Швеции.

Учитывая, что в состав эскортных сил противника входили вооруженные траулеры и «вспомогательные крейсера», предназначенные для противодействия подводным лодкам, но не способные эффективно противостоять надводным боевым кораблям основных классов, командование Балтийского флота предприняло первую попытку привлечь к борьбе с неприятельским судоходством крейсера и эскадренные миноносцы. На основании полученной разведывательной информации командующий флотом адмирал В.А. Канин принял решение «произвести обследование района Ландсорт – Готланд – северная оконечность острова Эланд с целью уничтожения обычно находящихся в этом районе дозорных и сторожевых судов и конвоев и захвата или уничтожения неприятельских коммерческих судов, караван которых, в частности с большим грузом железной руды, должен выйти от Ландсорта к югу в 19-20 часов 28 мая».

Для решения этих задач был сформирован «отряд особого назначения» в составе броненосного крейсера «Рюрик» (командир – капитан первого ранга А.М. Пышнов), крейсеров «Олег» (капитан



Набег на германский конвой в Норчепингской бухте 13 июня 1916 года

«Казанец» (капитан второго ранга М.И. Смирнов) и «Донской казак» (капитан второго ранга А.О. Старк). Командование этой группировкой было возложено на начальника 1-й бригады крейсеров контр-адмирала П.Л. Трухачева* (флаг на «Рюрике»). Корабельная ударная группа в составе трех новых «нефтяных» эскадренных миноносцев была вверена начальнику минной дивизии контр-адмиралу А.В. Колчаку.**

Суть замысла командующего флотом сводилась к поиску неприятеля двумя корабельными отрядами на встречных направлениях в районе, расположенном между островом Готланд и побережьем материковой Швеции. Для этого крейсера отряда в сопровождении миноносцев 6-го дивизиона выходят из Утэ и, следуя по протрассированным фарватерам, а затем по большим глубинам, разворачиваются в пролив между Готландом и шведским берегом. Там корабли контр-адмирала П.Л. Трухачева осуществляют поиск военных кораблей и транспортных судов противника в южном направлении вплоть до параллели северной оконечности острова Эланд. В свою очередь корабельная группа контр-адмирала А.В. Колчака (эскадренные миноносцы «Новик», «Победитель» и «Гром») с упреждением основных сил отряда выходит от Дагерорта в пролив между островами Готска-Сандэ и Готланд, затем спускается к Эланду и оттуда следует на север. С присоединением эсминцев А.В. Колчака к крейсерам П.Л. Трухачева поисковые действия прекращаются, и все корабли возвращаются в Утэ.

Кроме того, для оперативного прикрытия отряда особого назначения и, попутно, для уничтожения транспортов и военных кораблей неприятеля командование флота предполагало развернуть в юго-восточную часть моря английские подводные

первого ранга А.С. Полушкин) и «Богатырь» (капитан первого ранга Д.Н. Вердеревский), флагманского эсминца начальника минной дивизии «Новик» (капитан первого ранга М.А. Беренс), новых эскадренных миноносцев 1-го дивизиона «Победитель» (капитан второго ранга И.Н. Дмитриев) и «Гром» (капитан первого ранга Н.Д. Тырков), а также восьми более заслуженных «угольных» эсминцев 6-го дивизиона капитана первого ранга Н.И. Паттона – «Стерегущий» (капитан второго ранга Н.Н. Азарьев), «Страшный» (капитан второго ранга Г.К. Старк), «Украина» (капитан первого ранга А.В. Салтанов), «Войсковой» (капитан второго ранга В.А. Кузминский), «Забайкалец» (капитан второго ранга Д.Д. Тыртов), «Туркменец-Ставропольский» (капитан второго ранга Н.П. Анжу),

* Трухачев Петр Львович (1867-1916) – вице-адмирал (1916). Окончил Морское училище (1887). В русско-японскую войну командовал миноносцем «Бесстрашный», в 1906 году исполнял должность заведующего миноносцами Владивостокского порта. С 1906 года в Гвардейском экипаже. Командир яхты «Марево» (1909-1910), эскадренного миноносца «Войсковой» (1910-1912), крейсера «Олег» (1913-1915). Командующий под брейд-вымпелом, затем начальник минной дивизии (1915), начальник 1-й бригады крейсеров Балтийского моря (1916). Скончался в Новороссийске от болезни. Кавалер Георгиевского оружия и ордена Св. Георгия IV ст. (1915).

** Колчак Александр Васильевич (1874-1920) – адмирал (1918). Окончил Морской кадетский корпус (1894). Участник Русской полярной экспедиции (1900), начальник экспедиции на Новосибирские о-ва и Землю Беннета для поисков барона Э.В. Толя (1903). Участник русско-японской войны (командир миноносца «Сердитый», затем артиллерийской батареи на сухопутном фронте). После возвращения из японского плена прикомандирован к Академии наук для обработки материалов Русской полярной экспедиции (1905-1906). Заведующий отделом русской статистики Морского генерального штаба (1906-1908). Командир транспорта «Вайгач» (1908-1911), на котором совершил переход из Балтийского моря в Тихий океан. Возвращен в МГШ (1911). Командир эсминцев «Уссуриец» (1912-1913), «Пограничник» (1913-1914). Флаг-капитан по оперативной части штаба командующего морскими силами (с 1914 – флота) Балтийского моря (1913-1915). Начальник минной дивизии Балтийского моря (1915-1916). Командующий флотом Черного моря (1916-1917). Руководитель морской миссии в США (1917). Военный и морской министр омской Директории (1918), Верховный правитель России (1918-1920). После выдачи чехословацкими войсками Иркутскому РВК расстрелян. Кавалер Золотого оружия «За храбрость» (1905), ордена Св. Георгия IV ст. (1915) и III ст. (1919).

лодки «Е19» (к Виндаве) и «Е9» (к Либаве), позиция между Либавой и южной оконечностью острова Готланд предназначалась подводной лодке «Тигр», а «Вепря» и «Волка» планировалось расположить соответственно у южного и северного входов в пролив Кальмарзунд. В ходе проведения «набега» функции сил оперативного прикрытия выполняли и крейсера «Баян» и «Адмирал Макаров», выдвинутые из Финского залива в Або-Аландский район. (Это было сделано, по всей вероятности, по инициативе самого П.Л. Трухачева.) Противоминное обеспечение развертывания крейсеров и эскадренных миноносцев из Утэ и от Дагерорта командующий флотом возложил на командующего подбейд-вымпелом дивизией траления капитана первого ранга П.П. Киткина.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что решением командующего флотом не было предусмотрено включение в состав сил прикрытия линейных кораблей, хотя к этому времени даже дредноуты 1-й линейной бригады контр-адмирала М.К. Бахирева были вполне боеготовы и уже выходили в среднюю Балтику для обеспечения минно-заградительных действий осенью 1915 года. Напомним, что к началу кампании 1916 года Ставка Верховного главнокомандующего сняла с командующего Балтфлотом все ограничения в использовании по своему усмотрению новых линейных кораблей. Остается лишь предположить, что после получения сведений о результатах Ютландского сражения 18-19 мая (31 мая – 1 июня) 1916 года (или, как его называют немцы, «битвы при Скагерраке») ад-

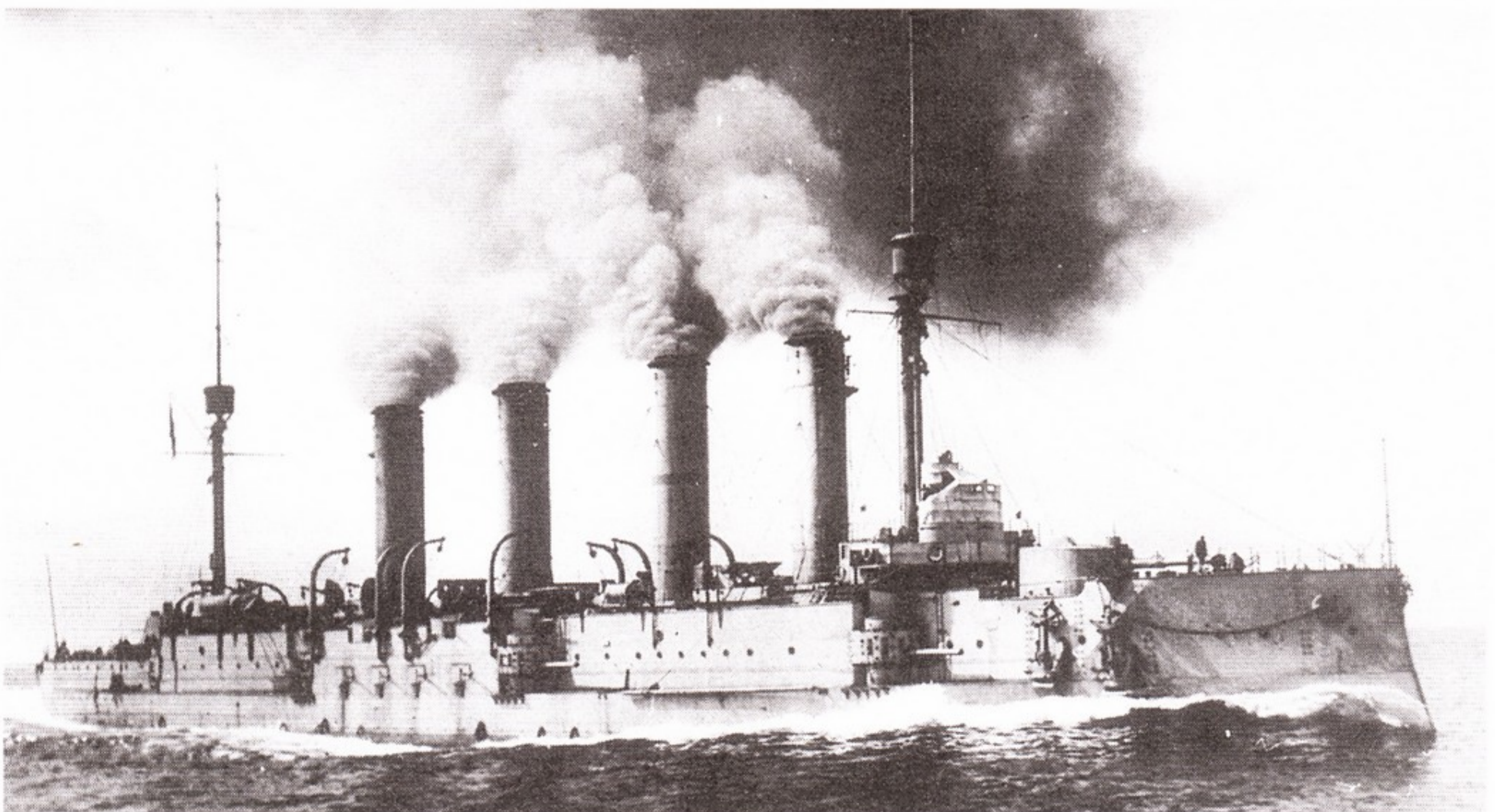
мирал В.А. Канин был уверен в том, что ему нечего опасаться появления в Балтийском море линкоров и линейных крейсеров Флота открытого моря.

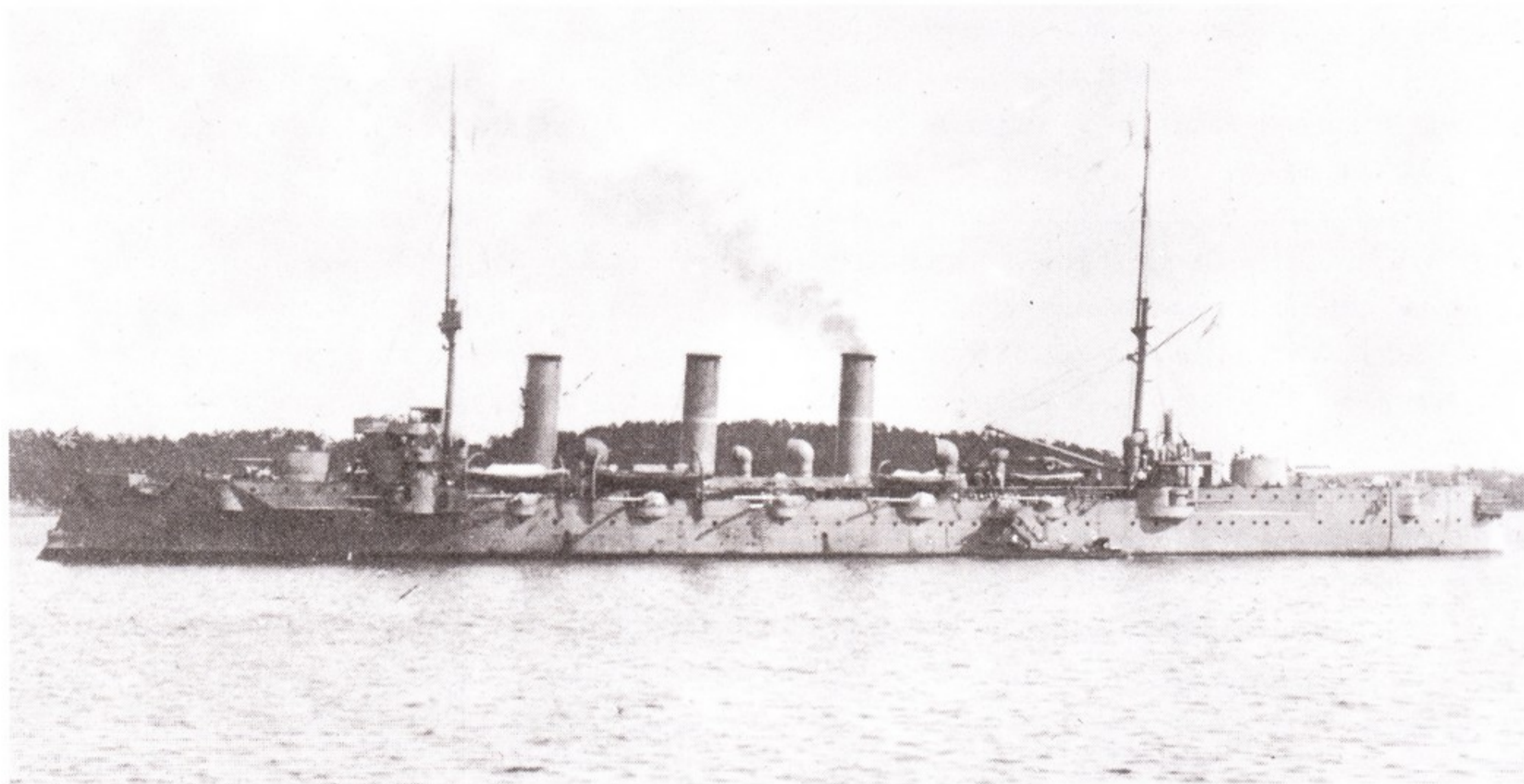
9 июня подводные лодки начали развертывание в районы боевого предназначения, а отряд контр-адмирала П.Л. Трухачева сосредоточился в Лапвике, куда из Ревеля перешли крейсера 1-й бригады и из Моонзунда – 6-й дивизион эскадренных миноносцев. 7-й дивизион капитана первого ранга В.К. Кедрова, также привлеченный к операции, был переведен в Або-Аландский район еще раньше.

В тот же вечер начальник отряда особого назначения собрал совещание командиров крейсеров и начальников дивизионов миноносцев, где ознакомил участников операции с планом предстоящих действий. Начальник 6-го дивизиона получил приказ с 8 часов утра следующих суток оборонять от неприятельских подводных лодок рейд Лапвик, 7-му дивизиону поручалось наблюдение за выходными фарватерами из Утэ.

Крейсера и 6-й дивизион эскадренных миноносцев снялись с якоря в 8 часов 10 июня. На траверзе южной оконечности полуострова Гангэ крейсера «Баян» (капитан первого ранга А.К. Вейс) и «Адмирал Макаров» (капитан первого ранга П.П. Владиславлев), не включенные в состав отряда особого назначения, отделились от бригады и направились

Крейсер «Баян»





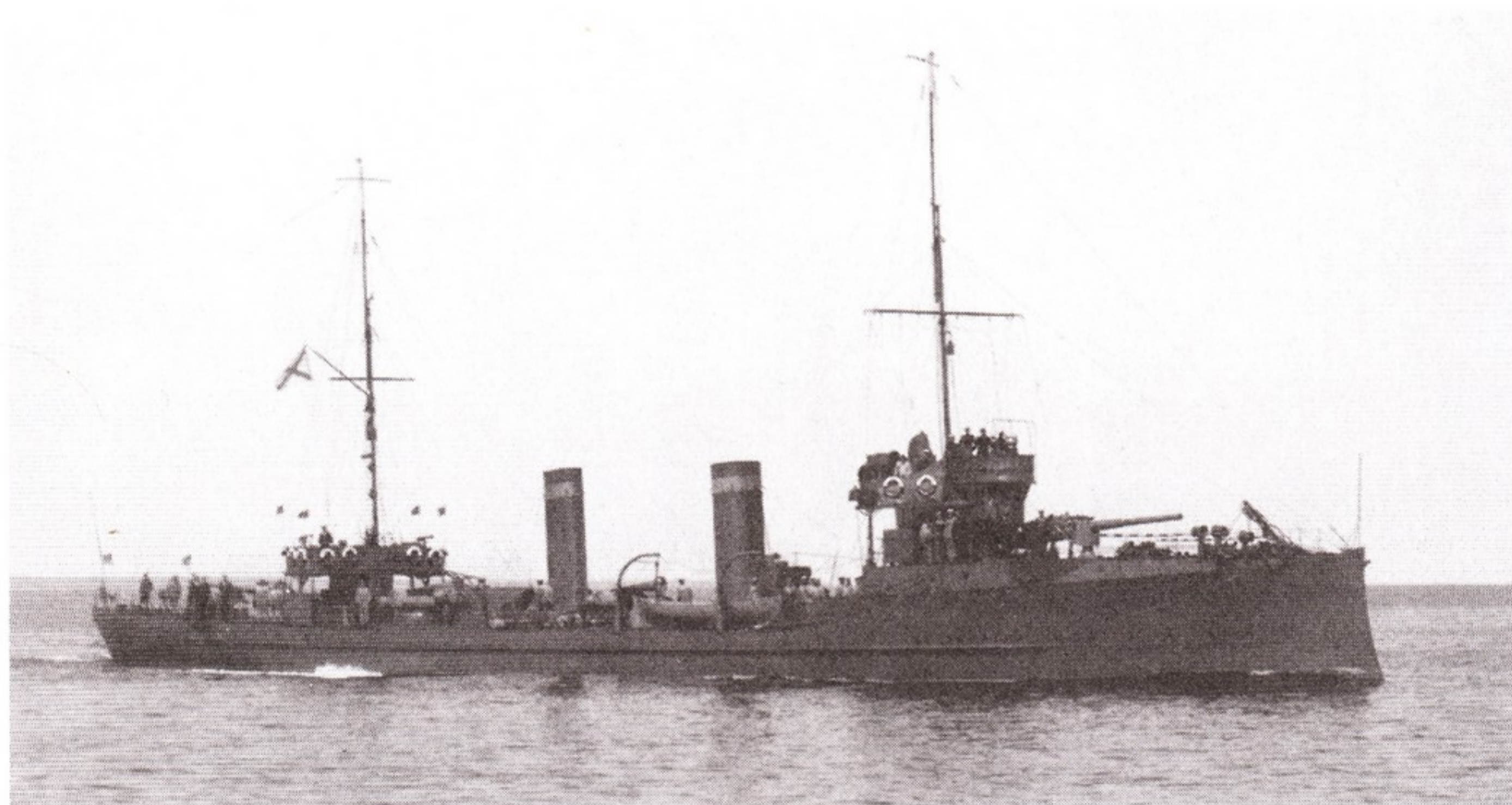
на рейд Люм – пункт маневренного базирования, расположенный на опушке финляндских шхер в районе Або. Там крейсера оставались в готовности к выходу на подмогу по требованию контр-адмирала П.Л. Трухачева. У последнего же дело сразу не заладилось: в скором времени отряд вошел в полосу густого тумана и стал на якорь, а в 4 часа пополудни с разрешения командующего флотом вернулся в Люм.

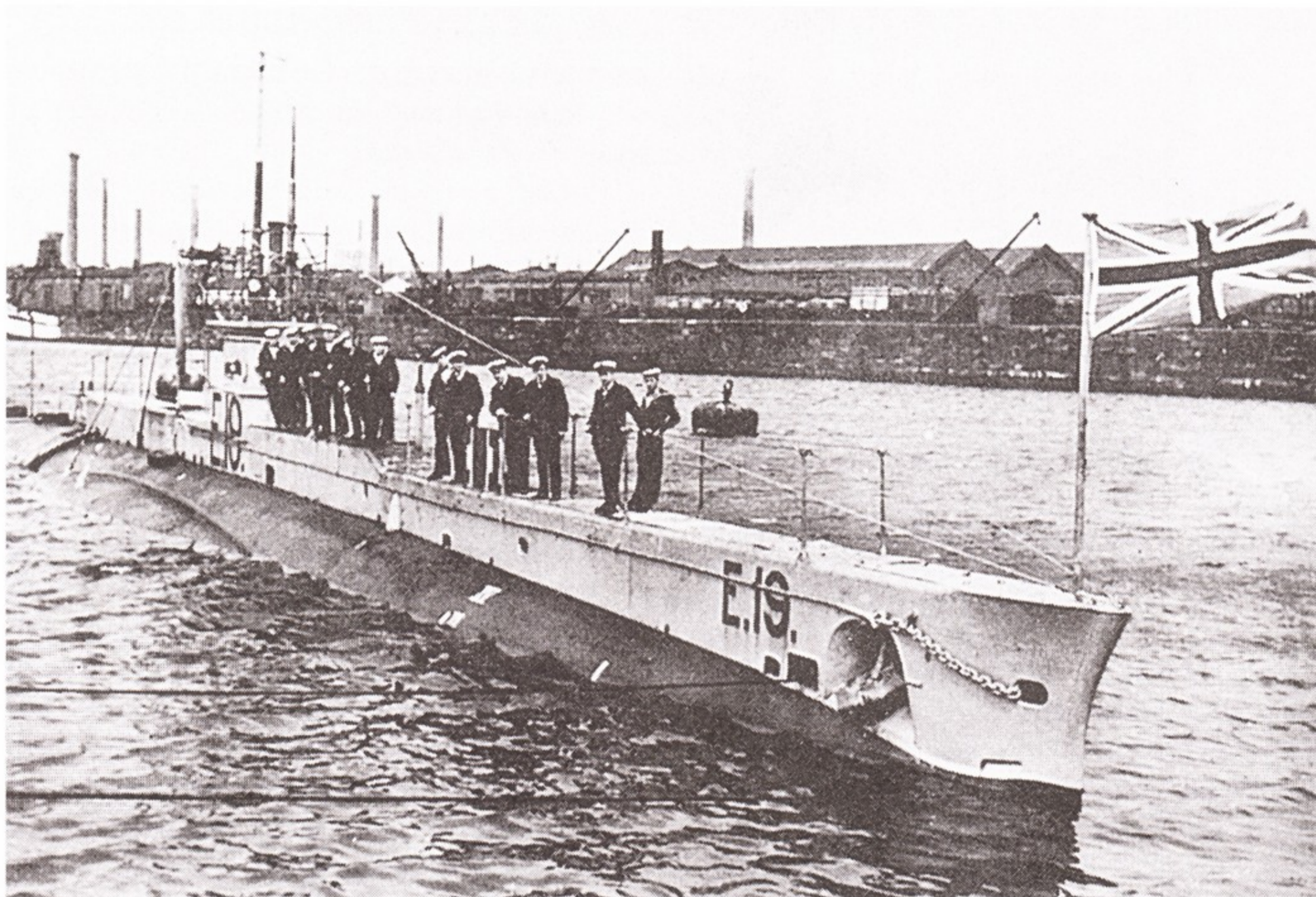
Начальник минной дивизии контр-адмирал А.В. Колчак в 14 часов выступил из Ревеля с эскадренными миноносцами «Новик» (флаг), «Победи-

Эскадренный миноносец «Стерегущий»

Крейсер «Богатырь»

тель» и «Орфей» (капитан второго ранга князь Д.Н. Голицын) – последний был назначен в операцию вместо «Грома», не успевшего завершить докование. Однако корабли дошли лишь до Дагерорта. Из-за возвращения крейсеров П.Л. Трухачева и неисправности механизмов «Орфея» – миноносец не мог поддерживать назначенный 24-узловый ход – начальник минной дивизии отпустил «Победителя» и «Орфея» в Ревель, а сам на «Новике» спустился в Моонзунд. В Рогокюле контр-адмирал А.В. Колчак перенес свой флаг на эсминец «Сибирский стрелок».





«На этот раз не повезло: помешали различные обстоятельства, а главное – туман. Будем надеяться, что следующая попытка будет удачнее», – свидетельствует участник событий.

Таким образом, к вечеру 27 июня (10 июля) – в соответствии с планом операции – выдвинулись в назначенные районы только подводные лодки.

«E19», прибывшая в район Виндавы, вскоре была обнаружена германским самолетом и в течение пяти часов четырежды подвергалась атакам с воздуха. Двумя днями позже немецкие аэропланы вновь атаковали лодку командера Ф. Кроми (в общей сложности на «E19» было сброшено 34 бомбы), и на этот раз англичане открыли по одному из самолетов огонь из своей единственной 47-мм пушки – столь же неэффективный, как и воздушные атаки неприятеля. Усмотрев в либавской гавани неприятельские крейсера, командир английской лодки попытался разведать систему выходных фарватеров противника. Тщательно наблюдая за тральщиками и патрульными миноносцами в течение нескольких суток, Ф. Кроми выявил расположение безопасных от мин путей и организацию дозорной службы немцев.

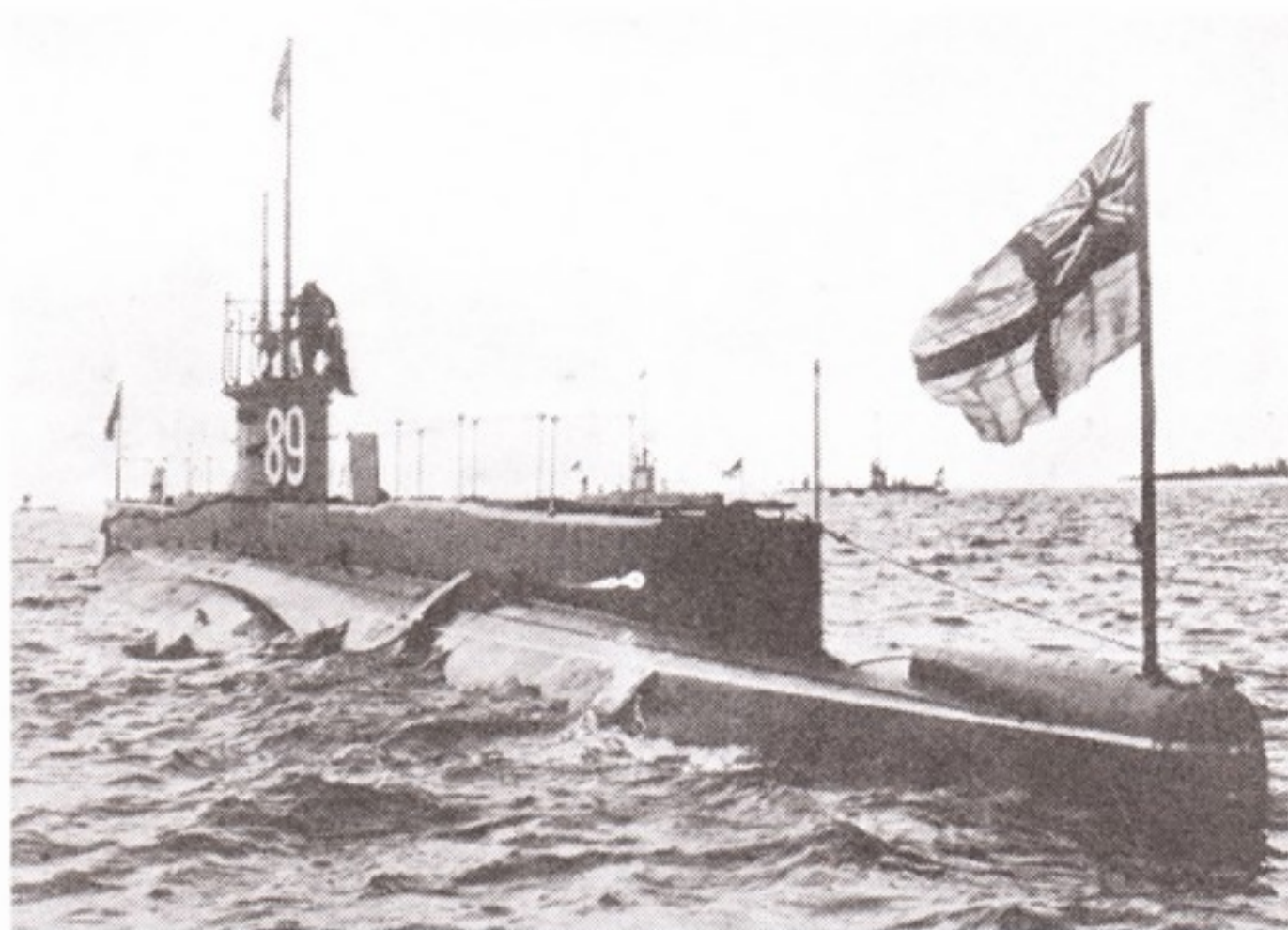
Что же касается «E9», которой была назначена позиция перед Либавой, то утром 30 июня (13 июля) лейтенант-командер Х. Воган-Джонс атаковал двумя торпедами один из десяти встреченных

Английская подводная лодка «E19»

германских тральщиков 2-го дивизиона (бывших малых миноносцев), но ни одна из выпущенных мин Уайтхеда цели не достигла.

Не удалось пополнить свой боевой счет и русским субмаринам. «Тигр» (старший лейтенант В.В. Соллогуб) и «Волк» (старший лейтенант И.В. Мессер) неприятеля не наблюдали вовсе. Подводная лодка «Вепрь» под командованием старшего лейтенанта В.Н. Кондрашева утром 29 мая (11 июня) атаковала торпедой один из двух обнаруженных транспортов, а вечером того же дня стреляла двухторпедным залпом по конвою, но все без результата.

Около этого времени стало известно о гибели английской подводной лодки «E18», которая 25 мая вышла в море с задачей поиска и уничтожения германских транспортных судов и боевых кораблей в районе Мемеля. На второй день своего последнего похода в 40 милях северо-западнее Стейнорта лодка лейтенант-командера Р. Хэлаха обнаружил и атаковала неприятельские миноносцы 16-й полуфлотилии. Выпущенная с «E18» торпеда попала под мостик большого (1843 тонны) германского эсминца «V100», взрывом оторвало носовую часть корабля, которая, подоб-



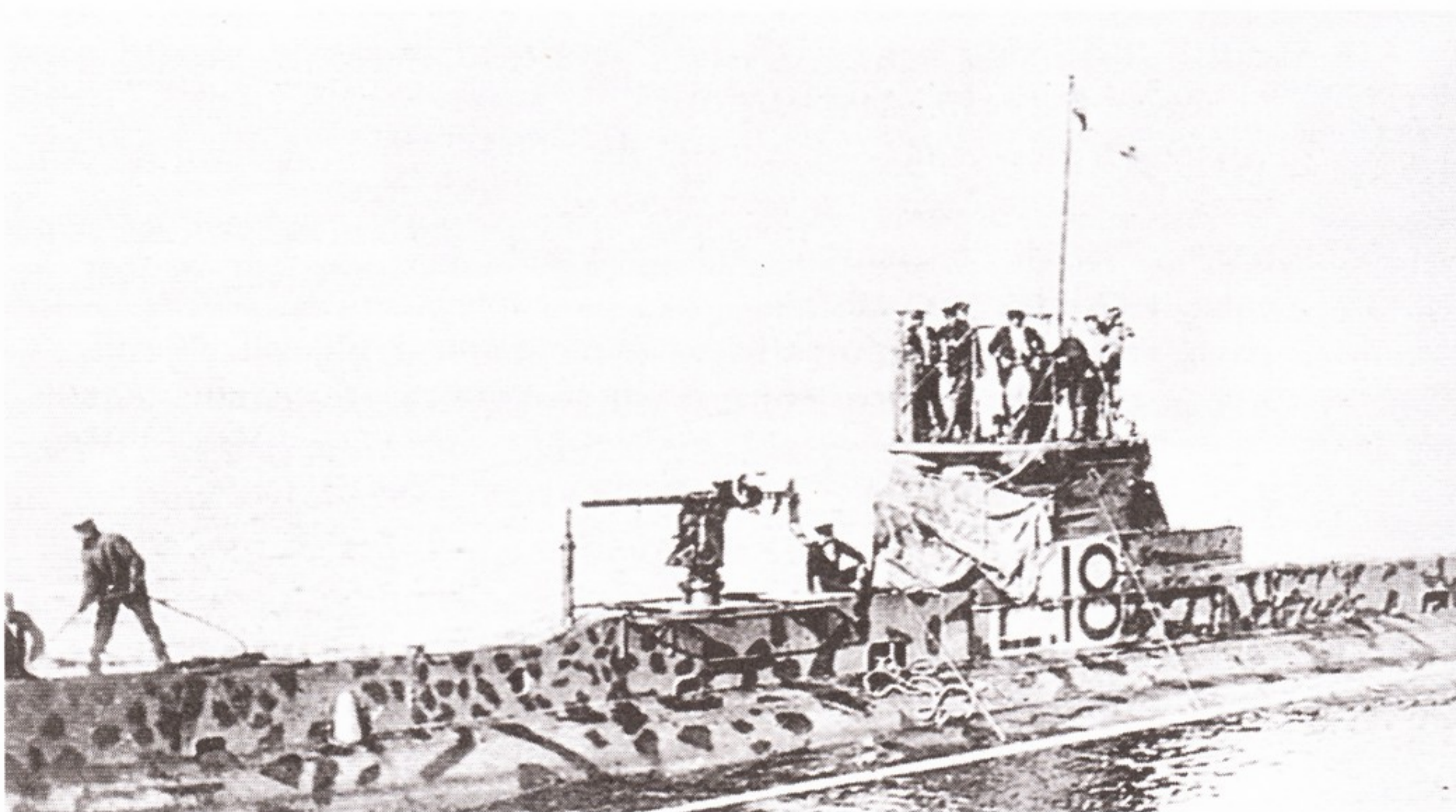
Английская подводная лодка «E9»

но водолазному колоколу, несколько минут держалась на поверхности, а потом затонула вместе с четырьмя десятками унтер-офицеров и матросов. Эта картина, как свидетельствует германский историк, явила собой «жуткое зрелище для оставшихся в живых». Бывшие на мостике командир полуфлотилии корветтен-капитан Хунтермарк и командир корабля капитан-лейтенант Линдау были выброшены за борт, машинное отделение было затоплено, однако оставшийся экипаж во главе с инженер-механиком Гернером смог спасти корабль. К счастью для немцев, вторая торпеда британской лодки прошла мимо цели, и миноносец «S176» взял поврежденный корабль на буксир и в сопровождении «S178» и «V180» отвел «V100» кормой вперед в Либаву. Там для аварийного эс-

минца соорудили деревянную носовую оконечность, и в скором времени подбитый эсминец своим ходом благополучно перешел в Штеттин на родной завод «Вулкан».

15 (28) мая «E18» была усмотрена у Мемеля германским самолетом, а 19 мая (1 июня) северо-западнее Стейнорта англичан обнаружила немецкая субмарина «UB30». Радиоразведывательная информация об атаке германских эсминцев у Виндавы, подтвержденная донесением командира «E8» лейтенант-командера Ф. Гудхарта (последний также наблюдал неприятельскую полуфлотилию и даже слышал взрыв выпущенной «E18» торпеды), стала последним известием о «восемнадцатой». Из похода лодка не вернулась, подорвавшись, по-видимому, на одном минных заграждений, которыми изобиловали воды у берегов Курляндии и Моонзундских островов. 28 мая (10 июня) командующий флотом доложил в Морской штаб Верховного главнокомандующего, что считает английскую субмарину погибшей. Российский император направил в адрес командера Ф. Кроми – старшего из командиров оперирующих на Балтике английских подводных лодок – письмо с соболезнованиями и посмертно наградил командира погибшей британской субмарины орденом Св. Георгия IV степени, обоих его офицеров – орденами Св. Владимира и всех матросов – медалями.

Английская подводная лодка «E18»



Корабли сосредоточенного в Люме отряда особого назначения вновь снялись с якоря в половине второго пополудни 31 мая (13 июня). К этому времени контр-адмирал П.Л. Трухачев основательно переработал свое решение на «набеговую операцию» в части порядка развертывания сил в районы боевого предназначения. Теперь эсминцы группы контр-адмирала А.В. Колчака следовали к побережью Швеции совместно с крейсерами и отделялись от отряда только в районе маяка Копперстенарне. Вероятно, этим Петр Львович стремился по возможности упростить порядок действий подчиненных ему сил и минимизировать время маневрирования корабельных отрядов в отрыве друг от друга, что в условиях туманных погод было чревато неприятными, а возможно и опасными последствиями (достаточно вспомнить «блуждания» германских кораблей коммодора И. Карфа, приведшие к бою с российской 1-й бригадой крейсеров у острова Готланд 19 июня (2 июля) 1915 года).

Походный ордер отряда выглядел следующим образом: впереди в строю кильватера – эскадренные миноносцы «Новик», «Победитель» и «Гром», за ними крейсера «Богатырь», «Олег» и броненосный крейсер «Рюрик», на траверзах крейсеров – по четыре эсминца 6-го дивизиона, впереди отряда в строю фронта – миноносцы 7-го дивизиона «Внушительный» (капитан второго ранга Л.М. Пуцин), «Внимательный» (старший лейтенант В.Д. Погожев), «Боевой» (капитан второго ранга Б.Н. Рыб-

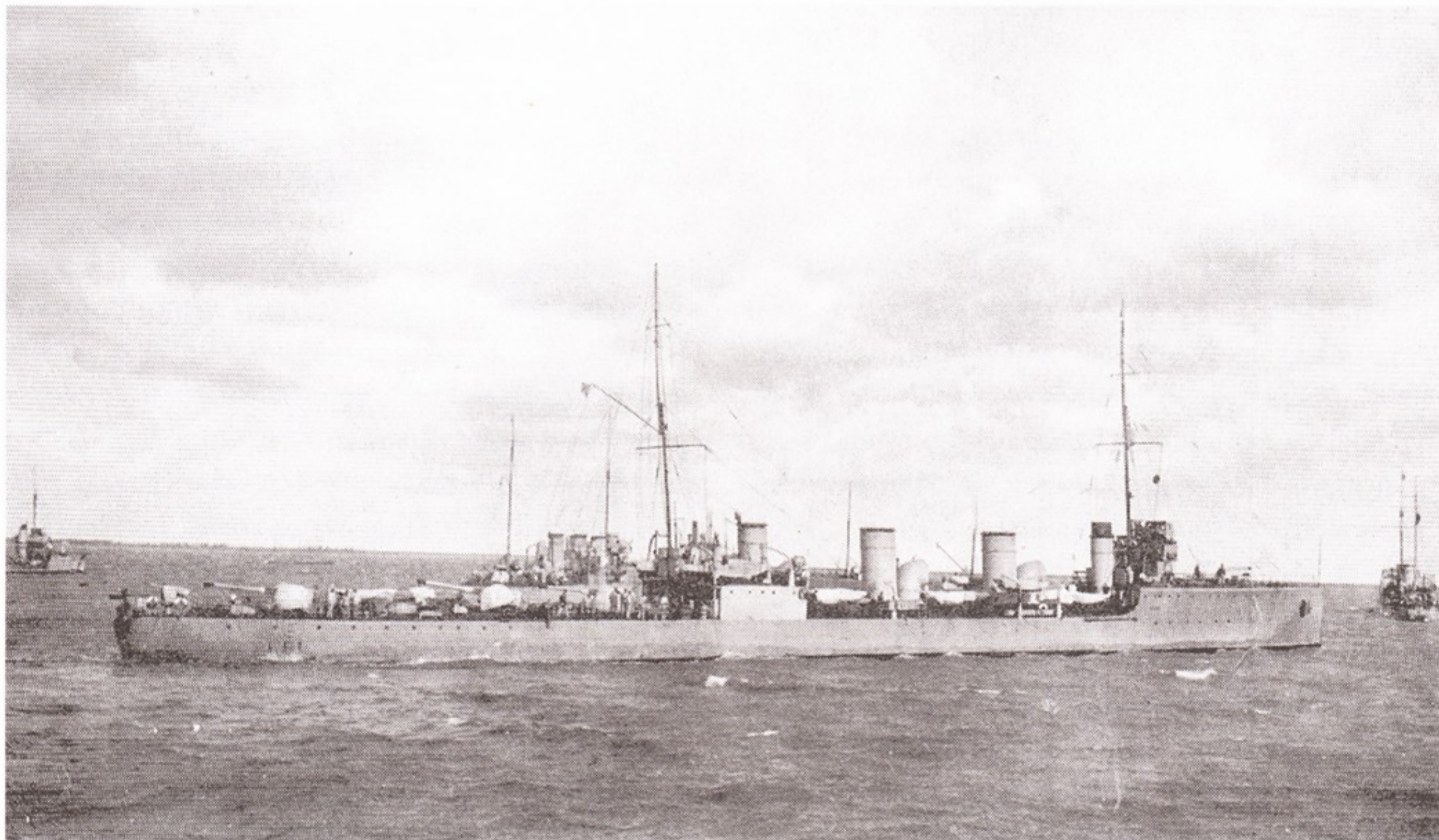
кин), «Бурный» (капитан второго ранга Н.В. Третьяков), «Инженер-механик Дмитриев» и «Инженер-механик Зверев» (капитан второго ранга Т.Л. Фон-дер-Рааб Тилен).

Вскоре после 18 часов, когда отряд втянулся в проход между банкой Копперстенарне и шведским побережьем, 7-й дивизион был отпущен в базу, а эсминцы 6-го дивизиона выдвинулись вперед и образовали «завесу» на удалении 80 кабельтовых перед главными силами. Крейсера, выполняя «Инструкцию для уклонения от подводных лодок», «ломали» курс на противолодочном зигзаге.

Наконец, в 22 часа эскадренные миноносцы контр-адмирала А.В. Колчака отделились от отряда и, увеличив ход до 25 узлов, легли на курс 248 градусов, ведущий в Норчепингскую бухту. Через четверть часа крейсера и 6-й дивизион эсминцев подвернули влево (на курс 215 градусов) и прекратили зигзаг.

Тем временем – около 23 часов – пришедший из Германии неприятельский конвой приблизился к Ландсорту. Там корабли эскорта – три вооруженных траулера из состава 5-й группы «флотилии охраны судоходства» под командованием лейтенанта резерва Пликерта – оставили транспорты и вступили в охранение каравана, следующего из шведских портов.

Эскадренный миноносец «Новик»





Броненосный крейсер «Рюрик» и эсминец «Пограничник»

Попытаемся оценить тактические решения А.В. Колчака, который в данном случае действовал в роли командира корабельной ударной группы из эсминцев «Новик», «Победитель» и «Гром» и решал главную задачу операции: уничтожение внезапным торпедно-артиллерийским ударом неприятельских эскортных кораблей и транспортных судов с грузом ценного стратегического сырья.

Незадолго до полуночи в районе Ландсорта с русских эсминцев были замечены дымы, а через четверть часа «Новик» со товарищи нагнали неприятельский конвой. Вот что пишет сам А.В. Колчак в донесении о бое 31 мая (13 июня):

«В 23 часа 30 минут открылся караван судов, шедший вдоль берега на юг. Корабли шли очень растянутым строем, и голова колонны была не видна, почему я немного изменил курс влево, так как по курсу были только концевые корабли. Всего было видно от 12 до 14 судов, причем все суда шли с огнями, не исключая и концевого, который, как я предполагал на основании сведений, полученных в штабе, должен был быть вооруженным судном. Через несколько минут между этими судами появились силуэты шедших с остовой стороны тем же курсом нескольких небольших судов, низкобортных, по виду похожих на миноносцы.

Мы быстро шли на сближение, и надо было решать – открывать ли огонь или нет. Согласно моей инструкции, если мы нагоняли караван, то в первую очередь следовало атаковать концевой вооруженный пароход, или крейсер, для чего мы должны были разделиться на две группы, стараясь охватить его с двух направлений. Но, видя концевое судно идущим с огнями и все суда также несущими огни, я, имея в виду возможность встречи со шведскими судами [...], решил пожертвовать выгодой внезапности нападения и вызвать со стороны идущих судов какой-нибудь поступок, который дал бы мне право считать эти суда неприятельскими.»

Кстати, и неприятель, как свидетельствует германский адмирал Э. фон Гагерн, «оставался в неведении, противник перед ними или нейтральные корабли». Совершенно очевидно, что в этой ситуации контр-адмиралу А.В. Колчаку, корабли которого располагали более чем трехкратным преимуществом в скорости, следовало обойти караван (пусть даже нейтральный) со стороны берега и «отжать» конвой от шведских территориальных вод. Даже в том случае, если атакующие со стороны берега русские эсминцы были бы скованы кораблями охранения, грузовые суда оказались под ударом крейсеров и миноносцев П.Л. Трухачева, державшихся в 15 милях мористее. Следует заметить, что сам Петр Львович рекомендовал А.В. Колчаку действовать именно таким образом. Вместо этого в 23 часа 33 минуты начальник минной дивизии преждевременно, оставаясь в кормовых курсовых углах про-

Набег на германский конвой в Норчепингской бухте

тивника, приказал сделать предупредительный выстрел впереди по курсу концевой судна, опасаясь атаковать нейтральных шведов. Этим решением, точнее, несвоевременностью этого решения, А.В. Колчак лишил атаку внезапности, дал немногочисленным кораблям непосредственного охранения связать себя боем и позволил транспортам с рудой без потерь отойти в территориальные воды нейтрального королевства.

В 23 часа 38 минут, после второго предупредительного выстрела, лейтенант резерва Пликерт направил транспорты к шведскому берегу, прикрыв их дымовой завесой, а сам на траулере «Вильям Юргенс» вместе с двумя подобными судами (на каждом – по одному 88-мм орудию) повернул навстречу русским эскадренным миноносцам и принял бой на контркурсах.

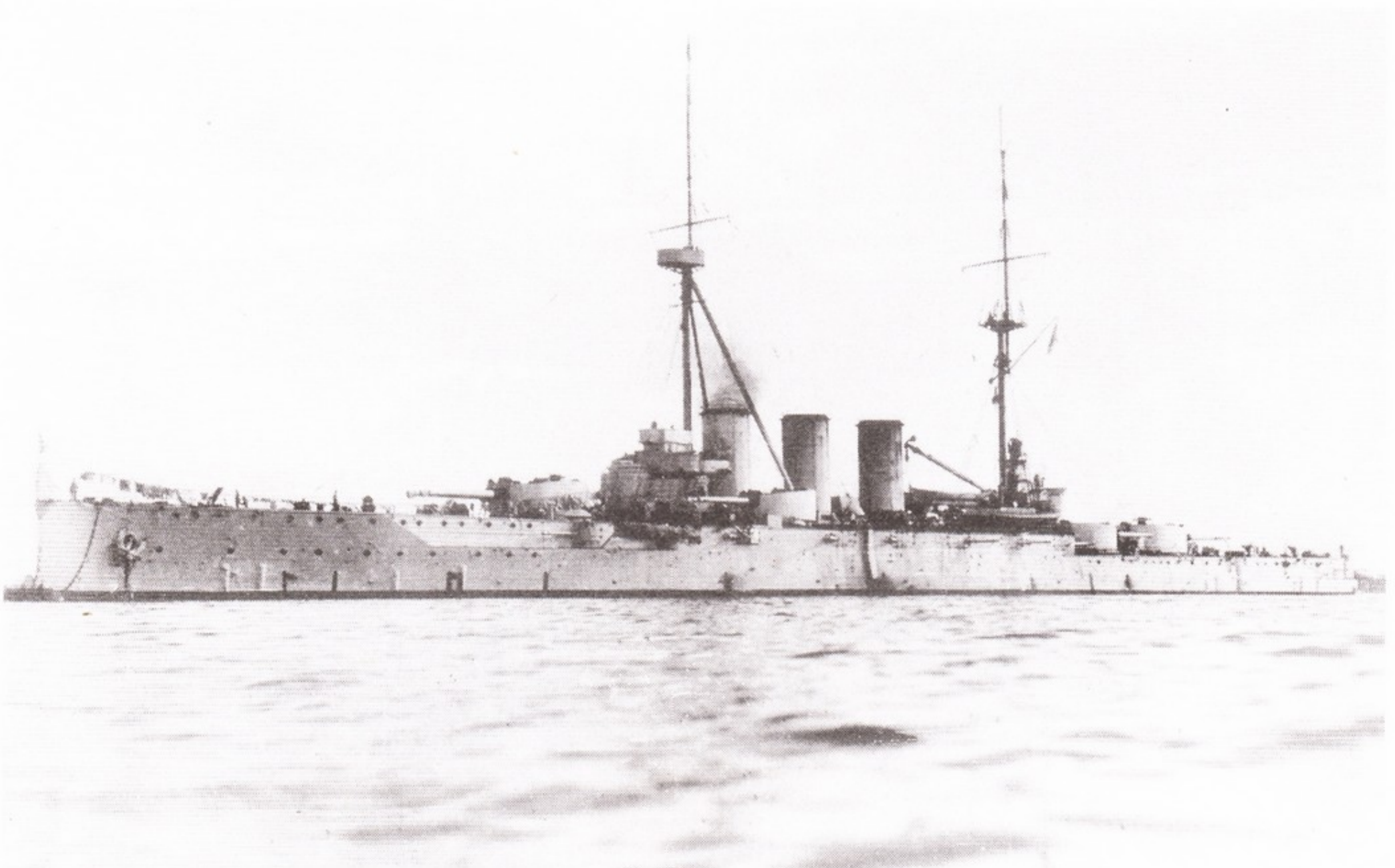
В этот момент Александр Васильевич принимает еще одно решение, вполне соответствовавшее полученным им инструкциям («в первую очередь атаковать концевой вооруженный пароход»), но весьма сомнительное с точки зрения тактической целесообразности. Вместо того чтобы оставить в покое слабосильные и тихоходные неприятельские эскортные суда и преследовать уходящие под берег рудовозы, А.В. Колчак «держится правил яко слепой стены» и поворачивает на северо-запад, стремясь, как значится в рапорте на имя командующего флотом, не разойтись с

кораблями непосредственного охранения конвоя и не потерять из виду самый крупный из них – концевой. Вдогонку по транспортам было выпущено лишь несколько снарядов, не причинившие неприятелю вреда. «Новик» выпустил с дистанции около 15 кабельтовых две торпеды по «группе небольших судов, открывших по нам огонь», но также без успеха, хотя с русских эсминцев вроде бы наблюдали «сильный взрыв» и отметили прекращение неприятельскими кораблями стрельбы.

Кстати, в деле 31 мая (13 июня) русскими кораблями впервые были использованы трассирующие снаряды – «факелы». Вся траектория снаряда, по наблюдению флагманского артиллериста 1-го дивизиона миноносцев старшего лейтенанта Л.Н. Ростовцева, была отчетливо видна в воздухе, и не было ни одного случая, когда бы «факел» не сработал. «Общее впечатление таково, – заключил Лев Николаевич, – что мы имеем в снарядах данного типа надежное средство поражения».

Единственной жертвой русских стало судно-ловушка «Германн» (9-узловый пароход-угольщик постройки 1901 года грузоместимостью 2030 брт, вооруженный четырьмя 105-мм пушками) под ко-

Броненосный крейсер «Рюрик»



«Цель – шведская руда»

мандованием капитан-лейтенанта резерва К. Хофмана, которое следовало позади конвоя, имитируя, как и подобает «Q-ship», отставший транспорт. Из-за слабой подготовки наспех сколоченного экипажа – этот поход был для «Германна» первым* – германский корабль не смог оказать никакого сопротивления, и в течение часа «Новик», «Победитель» и «Гром» беспрепятственно расстреливали неприятеля.

Первыми же залпами русских эсминцев был разбит мостик «Германна» и уничтожены средства управления рулем, выведены из строя три орудия, перебит главный паропровод. Средняя часть судна заполнилась дымом и паром. Командир и артиллерийский офицер с частью команды, отрезанные пожаром в носовой части, на шлюпке покинули корабль, «гибель которого казалась им неизбежной в ближайшее время». Часть экипажа, оставшаяся в

корме без командиров («первый офицер» корабля обер-лейтенант резерва Хайнрих погиб), была бессильна справиться с распространяющимся огнем. Немецким морякам удалось спустить вторую уцелевшую шлюпку, многие держались в воде на обломках.

Пароход, трюмы которого специально для подобных случаев были заполнены пустыми бочками, осел носом, но не тонул, и восточным ветром его относило к шхерам шведского побережья. Начальник минной дивизии приказал «Новику» добить корабль противника торпедами. Но первая мина Уайтхеда, выпущенная с дистанции около кабельтова, прошла, вероятно, под целью, а вторая попала в борт неприятельского судна, но не взорвалась (специальная вертушка взводила ударник в боевое положение только после прохождения торпедой полутора кабельтовых). Так как на флагманском эсминце оставалось всего четыре торпеды, А.В. Колчак приказал взорвать пароход командиру «Грома» (по свидетельству Г.К. Графа, начальник дивизии посчитал, что на «Новике» мины «не в порядке»).

Подготовка мины Уайтхеда образца 1912 г. к погрузке в торпедный аппарат эскадренного миноносца «Новик»



* «Германн» был мобилизован для переоборудования в «ловушку подводных лодок» (Ubootfalle) в конце апреля 1916 года. При этом судно вступало под военный флаг повторно: в августе 1914 года «Германн» уже зачислялся в состав военно-морского флота в качестве парохода-угольщика, но через два месяца был возвращен владельцу – компании «Ozean» Dampfer AG во Фленсбурге.



Однако капитан первого ранга Н.Д. Тырков и его подчиненные также выпустили две торпеды буквально в упор, и обе вновь не взорвались, хотя попали в цель. Только после этого «Гром» отошел кабельтовых на восемь и третьей миной подорвал неподвижное и агонизирующее судно. Получив торпедное попадание в среднюю часть корпуса, «Германн» начал медленно крениться и погружаться кормой. В это время на германском корабле начали взрываться патронные погреба, и «Новик» был буквально засыпан обломками поверженного неприятеля. Только приблизительно через четверть часа пылающий и сотрясаемый взрывами пароход затонул.

«Новик» оказался среди немецких моряков, которые, по свидетельству офицера русского эсминца, «плавали вокруг нас на различных обломках, разбитых шлюпках и просто в воде, неистово зывая о помощи». С помощью сброшенных за борт концов на борт флагманского эсминца были подняты девять членов экипажа «Германна», после чего миноносцы поспешили на соединение с силами прикрытия, так как А.В. Колчак получил сообщение П.Л. Трухачева о том, что «в этом районе находится неприятельская подлодка и какие-то суда вышли на выручку каравана».

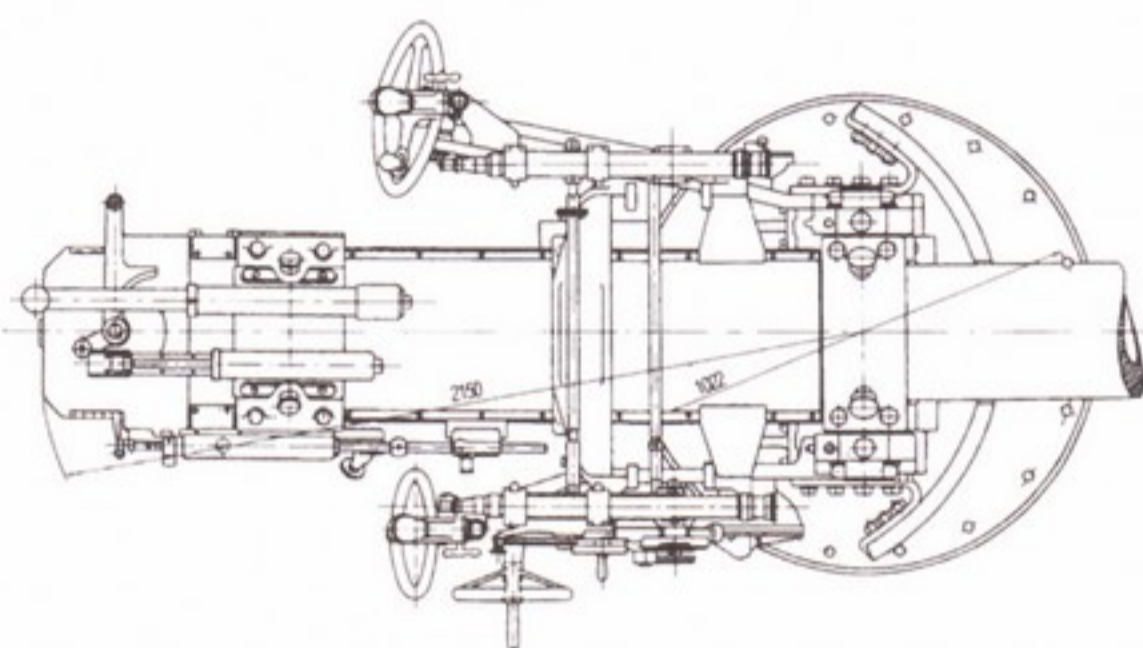
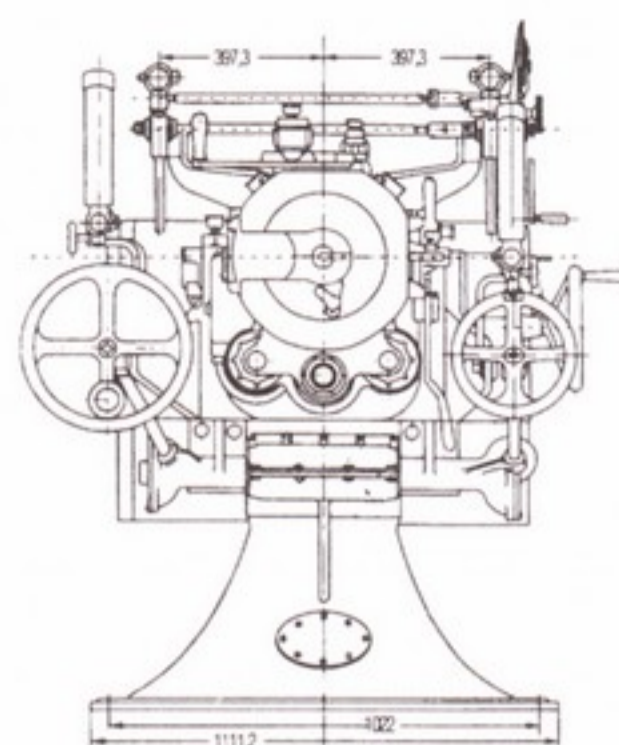
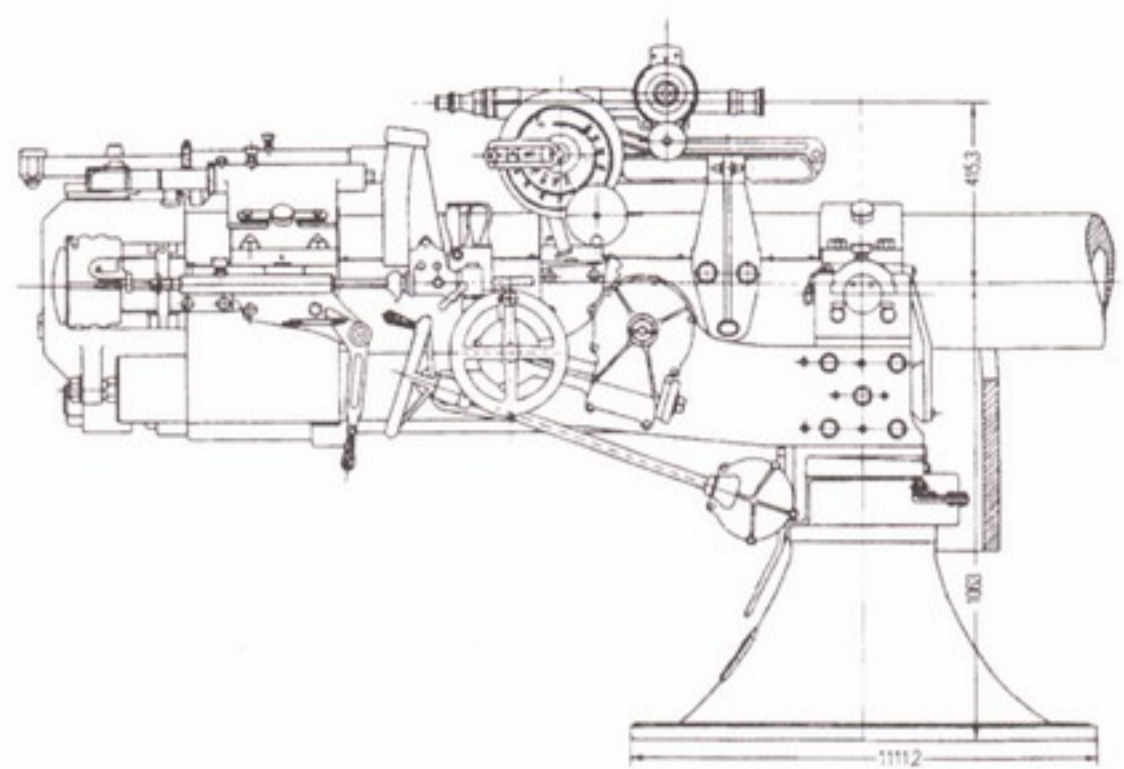
Впрочем, существует точка зрения, согласно которой отказ начальника минной дивизии от спасения всех моряков «Германна» был связан с особенностями психотипа А.В. Колчака. Сослуживцы Александра Васильевича не раз обращали внимание на «совершенно неприличное состояние нервов» (А.А. Сакович), «бешеную вспыльчивость» (В.К. Пилкин), «болезненную издерганность», «взвинченность», «резкость, а подчас и грубость» (С.Н. Сомов) будущего верховного правителя, а

Офицеры эскадренного миноносца «Новик». Крайний справа - командир корабля капитан первого ранга М.А. Беренс (из фотофонда ЦВММ)

также на его «жестокое обращение с командой» в бытность младшим офицером. Причем особая склонность А.В. Колчака к рукоприкладству выглядела аномальной даже в «доцусимском» флоте, где мордобой по отношению к нижним чинам не являлся чем-то из ряда вон выходящим. «С годами, продвигаясь по службе, Колчаку пришлось занимать посты, где уже не приходилось «брататься», но репутация жестокости прилипла в Колчаку... Из песни слова не выкинешь, и Колчак не поднял, после потопления неприятеля, плававших и цеплявшихся за его миноносец немцев. «Crime de guerre?» (Военное преступление? (франц.)) Правда, была опасность от подводных лодок и надо было скорей уходить», — писал впоследствии контр-адмирал В.К. Пилкин.

Так или иначе, но из 86 человек экипажа германского вооруженного парохода погибло 29. Остальные были подобраны кораблями охранения и подошедшими шведскими судами. Заметим, что А.В. Колчак и его подчиненные окончательно удостоверились в военном назначении «Германна» лишь после того, как взяли в плен часть его команды. Поэтому говорить о «бое с германским вспомогательным крейсером», конечно, не приходится.

Крейсера П.Л. Трухачева, до которых доносились канонада в Норчепингской бухте, в соответствии с планом операции повернули на обратный курс в 1 час 45 мин., о чем контр-адмирал А.В. Колчак был извещен по радио. Около 3 часов левее



Основные характеристики

Калибр, мм.....	101,6	Масса заряда, кг.....	5,2
Длина ствола (от среза казенника), мм.....	6286	Начальная скорость снаряда, м/с.....	823
Затвор.....	клиновой, открывающийся вправо	Углы возвышения, град.....	- 6, + 20
Масса всей установки, кг.....	3900	Углы поворота, град.....	360
Толщина броневое щита, мм.....	38	Скорострельность, выстр./мин.....	12
Высота линии огня от палубы, мм.....	1063	Высота барабана под тумбу	
Живучесть ствола, выстрелов.....	500	для системы образца 1916 года, мм.....	500
Масса фугасного снаряда, кг.....	17,5	Орудийный расчет, чел.....	7

102-мм палубная артиллерийская установка Обуховского завода (Из книги: Усов В.Ю. Эскадренный миноносец «Новик». СПб.: Гангут, 2001.)

курса отряда были усмотрены четыре парохода, но они оказались шведскими. Еще через час к кораблям П.Л. Трухачева присоединились «Новик», «Победитель» и «Гром», которые вместе с крейсерами трижды уклонялись от «обнаруженных» подводных лодок противника (на самом деле в море находилась только «УВ30», да и та в районе острова Даго). На подходах к Утэ в охранение крейсеров вступили миноносцы 7-го дивизиона. Из-за обнаружения здесь мин, выставленных германской субмариной, противоминное охранение кораблей на конечном участке перехода осуществлялось способом проводки за тралами.

К вечеру 2 (15) июня корабли расформированного отряда особого назначения ушли в свои базы. 1 и 2 (14 и 15) июня вернулись и все подводные лодки.

Некоторые исследователи – возможно, не без оснований, – ищут причину провала набега на германский конвой в тщеславии молодого адмирала, не желавшего делить лавры победителя с П.Л. Трухачевым (кстати, Петр Львович был предшественником А.В. Колчака в должности начальника минной дивизии). Как нам кажется, ближе к истине германский историк Э. фон Гагерн, приписавший удивительный успех лейтенанта Пликерта и его подчиненных «недостатку боевого опыта» у командира русского корабельного отряда.

Вероятно, именно шаблонные и безынициативные действия А.В. Колчака в ходе набеговой операции 31 мая (13 июня) 1916 года дали основание его сослуживцу по оперативной части штаба Балтфлота А.А. Саковичу написать: «Колчак А.В. с задатками военного человека, но... и в этом «но» все: он прежде всего не оператор, не творец военной идеи, а только частный начальник-исполнитель».

Откуда же появились в нашей литературе данные о потопленных 31 мая (13 июня) 1916 г. неприятельских транспортах? Любопытно, что в

Сводка сведений Морского штаба Верховного главнокомандующего

от 2 (15) июня 1916 года

Балтийское море.

31 мая в 23^{1/2} ч. отряд миноносцев в составе «Новик» (флаг контр-адмирала Колчака), «Победитель» и «Гром» в бухте Норчешинг атаковали караван германских коммерческих пароходов, шедших под охраной военных судов; наши миноносцы вступили в бой с конвоем, в результате которого было утоплено два неприятельских конвоира типа старых миноносцев и вспомогательный крейсер; с воды поднято девять человек команды этого последнего.

Пароходы были обстреляны миноносцами, но успели уйти в шведские территориальные воды. У нас потерь и поврежденных нет.

Вышедшие для поддержки миноносцев крейсера «Рюрик», «Олег» и «Богатырь» с 6-м дивизионом миноносцев никого в море не встретили. В течение 1 и 2 июня все суда возвратились в свои порты. [...]

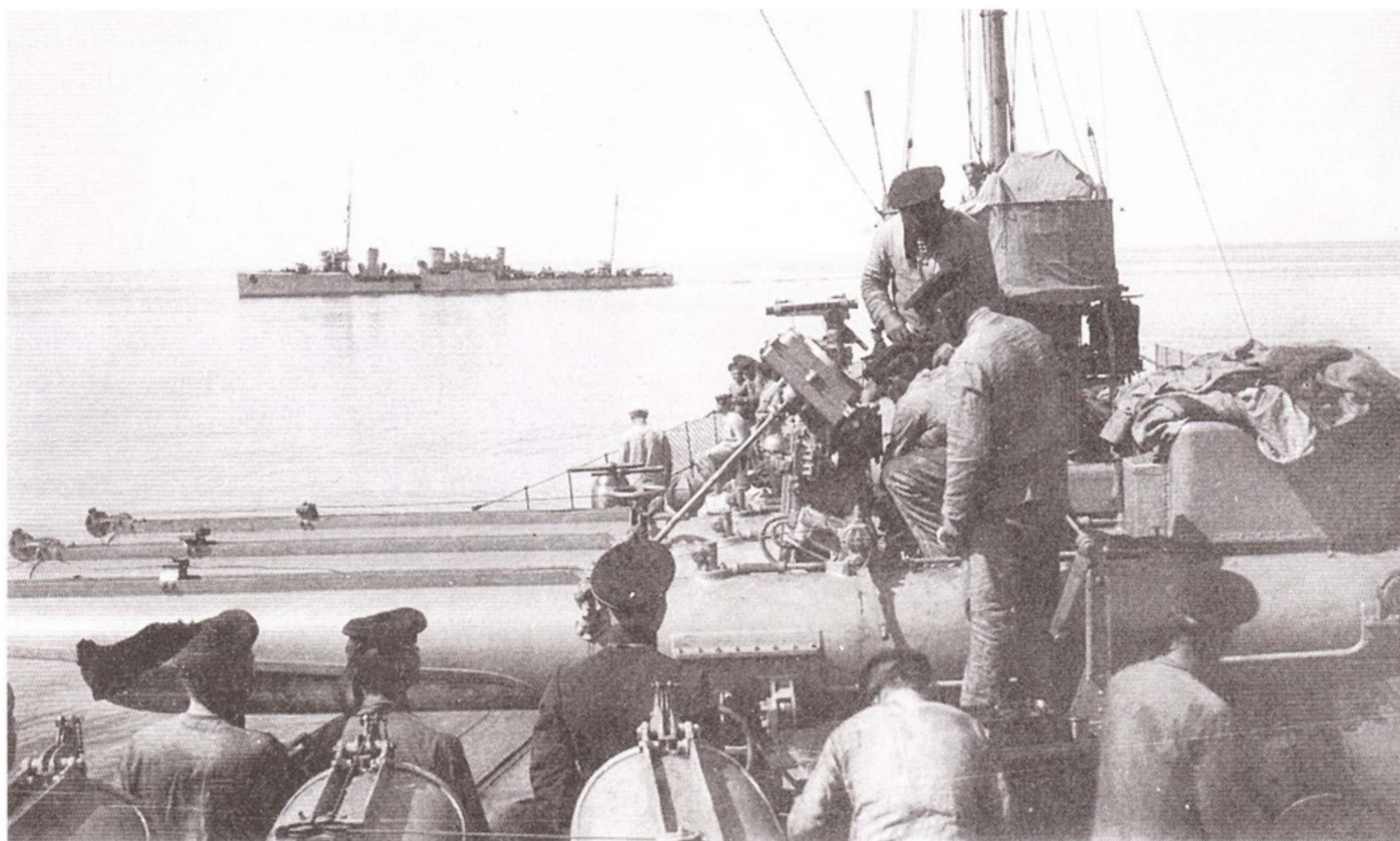
РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 555. Л. 110.

оригинальных отечественных документах никаких упоминаний об уничтоженных грузовых судах нет. «Пароходы были обстреляны миноносцами, но успели уйти в шведские воды», – читаем в сводке сведений Морского штаба Верховного главнокомандующего от 2 (15) июня 1916 года. «Я... ночью напал на караван, рассеял его и потопил конвоирующий его корабль», – свидетельствует сам А.В. Колчак. Сведения об уничтожении транспортных судов (от двух до пяти) появились позднее и были заимствованы из шведской прессы. Эти данные, причем с соответствующей оговоркой, и были приведены в первом отечественном развернутом исследовании опыта войны 1914-1918 годов на море – коллективном труде «Флот в первой мировой войне», увидевшем свет в 1964 году. Однако в том же году в Германии было опубликовано официальное описание балтийских кампаний 1916-1918 годов – один из заключительных томов известного цикла «Das Marine-Archiv-Werk: Der Krieg zur See 1914-1918». Там вполне определенно указывалось, что «умелые и осмотрительные действия кораблей охранения увенчались полным успехом, и все рудовозы достигли портов назначения». Казалось бы, появление в научном обороте систематизированных данных германской стороны о своих потерях, которые полностью корреспондируются с отечественными боевыми документами, должно было расставить точки над *i*. Однако и современные отечественные авторы демон-

стрируют удивительное пренебрежение такими этапами всякого исторического исследования, как классификация и критика источников, и продолжают тиражировать *error facti* девяностолетней давности о потопленных германских транспортах. При этом названия, тоннаж, фамилии капитанов или любые иные данные, позволяющие идентифицировать эти суда, в нашей литературе, разумеется, отсутствуют. Сложилась ситуация, весьма напоминающая миф о японском миноносце, якобы потопленном крейсером «Варяг» во время боя у Чемульпо в 1904 году – его название «не удаётся» выяснить уже в течение более чем ста лет.

К сожалению, лишь немногие историки, вынося суждения о потерях противника, взяли на себя труд принять во внимание двусторонние данные и, как следствие, демонстрируют более взвешенный взгляд на результаты набеговых действий легких сил Балтийского флота на германские коммуникации в кампании 1916 года. Например, профессор Н.Б. Павлович в своем классическом труде «Развитие тактики военно-морского флота» ограничился корректным замечанием о «положительных результатах» этих операций, достигнутых несмотря на «серьезные просчеты в боевом управлении».

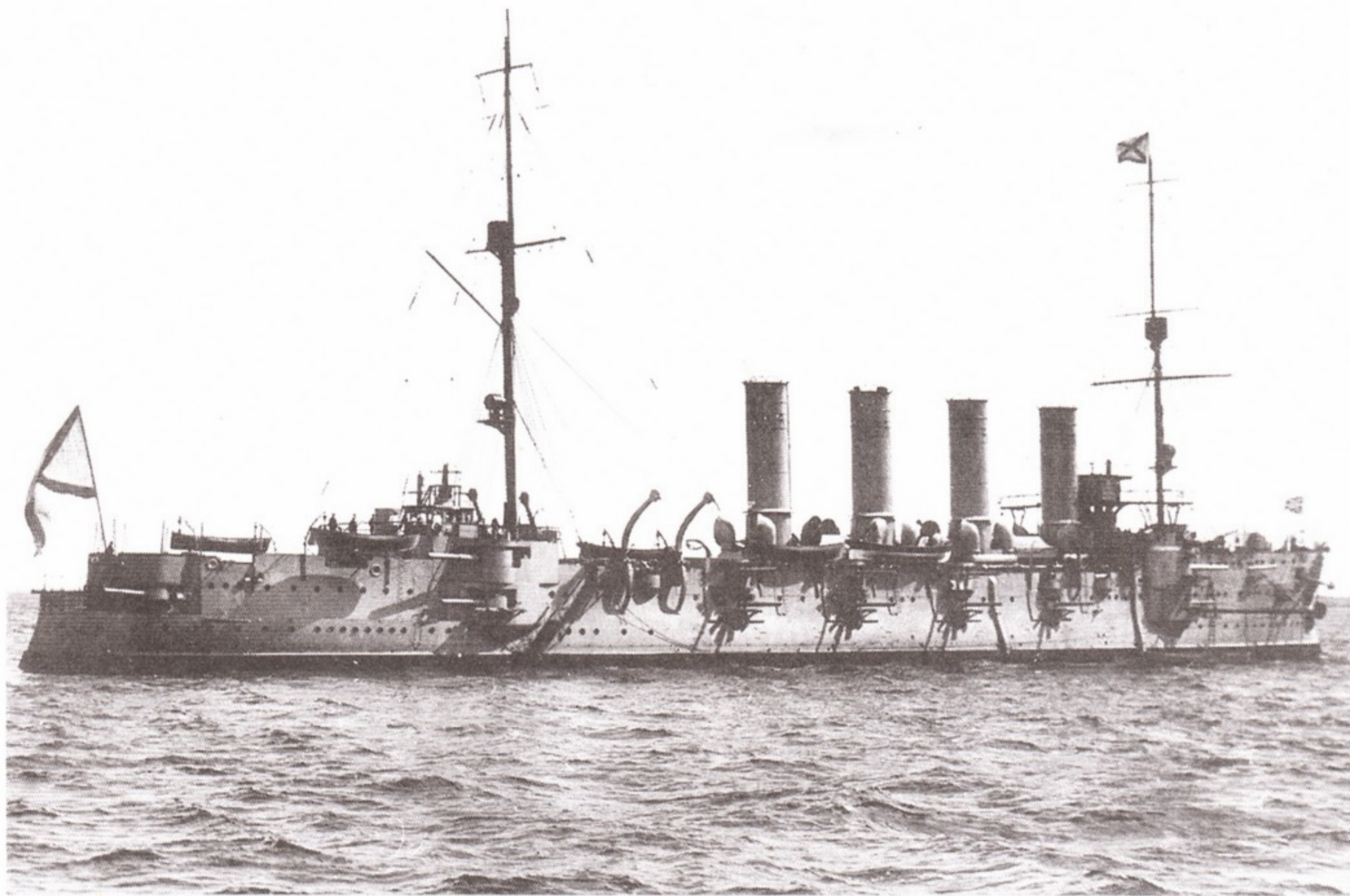
Трехтрубный 450-мм торпедный аппарат. Такими аппаратами были оснащены балтийские эсминцы типов «Орфей» и «Изяслав».



17 (30) июня 1916 года: вторая попытка

Спустя три дня после завершения первой операции – 5 (18) июня – штабом флота был разработан план повторного набега на неприятельскую коммуникационную линию. Общая задача осталась неизменной, но состав корабельной группировки был почти полностью обновлен. На сей раз в состав отряда особого назначения вошли ветераны Русско-японской войны крейсера «Громобой» (капитан первого ранга А.Ф. Титов) и «Диана» (капитан первого ранга М.В. Иванов) из состава 2-й бригады, новые эскадренные миноносцы 1-го дивизиона

Крейсера «Громобой»



«Победитель», «Орфей» и «Гром», а также эсминцы «Охотник», «Генерал Кондратенко» (из 4-го дивизиона), «Эмир Бухарский», «Доброволец» и «Москвитянин» (из 5-го дивизиона). Начальником отряда командующий флотом назначил начальника 2-й бригады крейсеров контр-адмирала А.П. Куроша.* Командование ударной группой из трех турбинных миноносцев было поручено начальнику 1-го дивизиона капитану первого ранга В.С. Вечеслову,** который двумя месяцами ранее был пожалован Георгиевским оружием за молодецкие действия дивизиона в завершившейся кампании 1915 года. Противоминное обеспечение отряда командующий флотом возложил на командующего дивизией траления, которому предписывалось организовать контрольное траление выходных фарватеров из Утэ и Эре по Дагерортскому створу. Начальнику минной дивизии надлежало обеспечить противолодочную оборону кораблей при развертывании и возвращении в базу силами миноносцев 7-го дивизиона.

* Курош Александр Парфенович (1862-?) – вице-адмирал за отличие (1916). Окончил Морское училище (1882). Флаг-офицер штаба командующего Практической эскадрой Черного моря (1893). Командир миноносца № 253, затем заведующий императорскими паровыми катерами в Крыму (1900). Командовал миноносцами № 267, № 259 (1901). Старший офицер канонерской лодки «Кубанец» (1902-1904), крейсера I ранга «Аврора» (1904). Командир миноносца «Заветный» (1904-1905), минного крейсера «Фини» (1905-1906). Принимал деятельное участие в подавлении вооруженного мятежа в Гельсингфорсе (1906). Командир учебного судна «Память Азова» (1906-1909), начальник охраны кронштадтских рейдов (1909). Командующий, затем начальник 2-й минной дивизии Балтийского моря (1911-1915), исполнял должность начальника Флангово-шхерной позиции (1914-1915). Начальник 2-й бригады крейсеров (1915), комендант Кронштадтской крепости (1917). Зачислен в резерв чинов Морского министерства, затем уволен в отставку (1917). Арестован (1918) и пропал без вести. По некоторым данным, расстрелян в 1919 году в числе заложников.

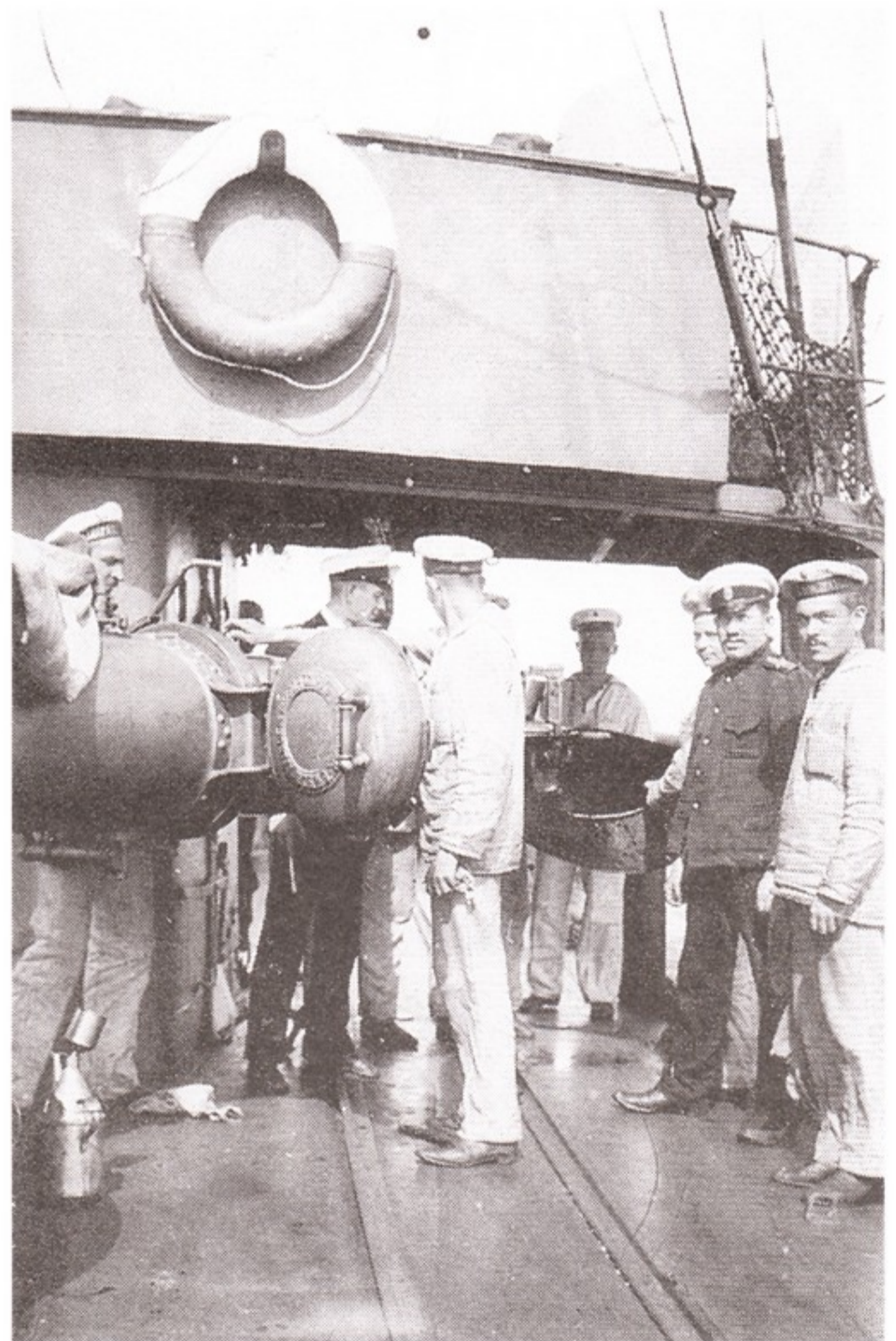


Эскадренный миноносец «Доброволец»

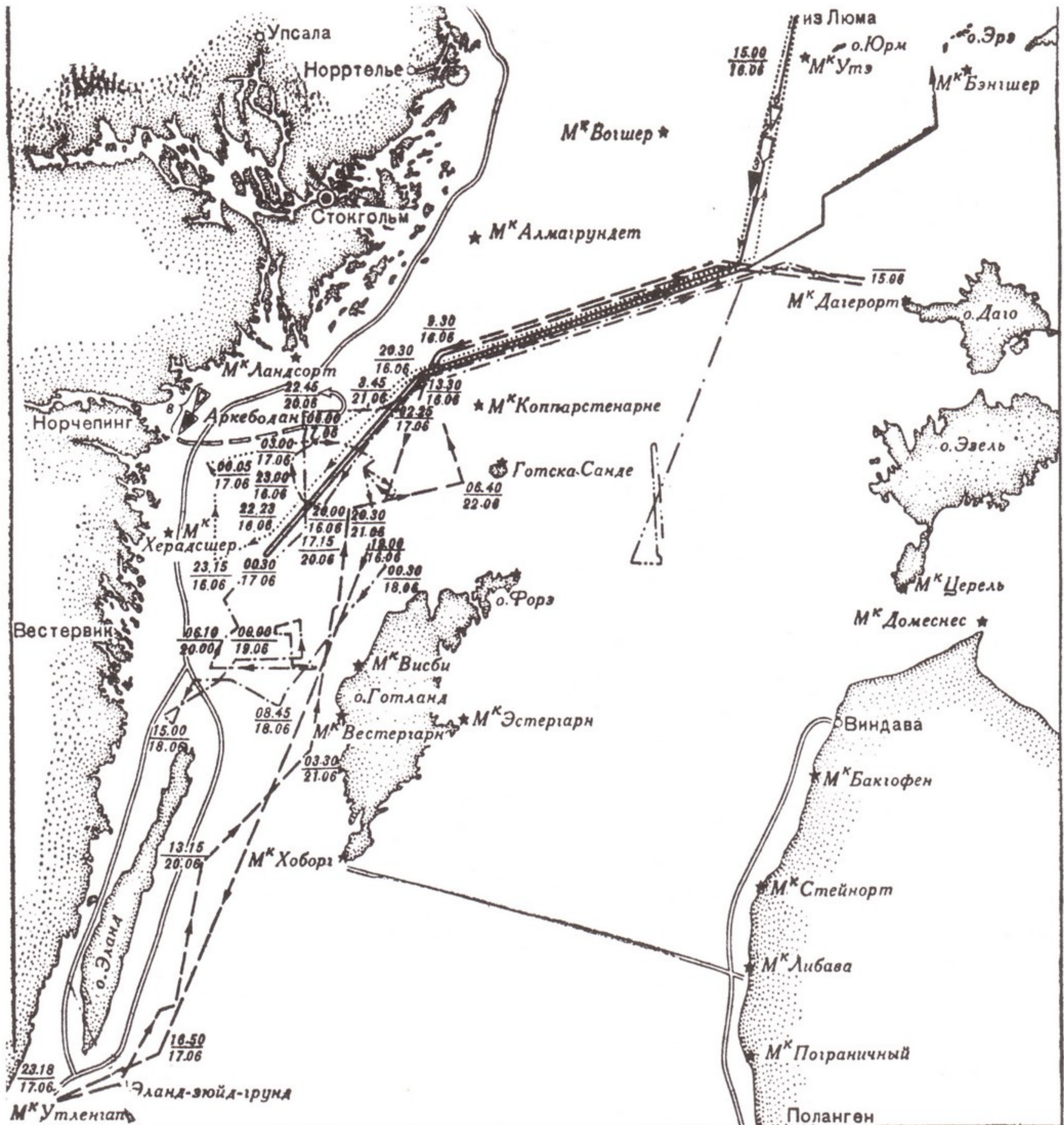
Кроме того, для прикрытия отряда особого назначения и, попутно, для поиска и уничтожения неприятельских кораблей и судов командующий подбренд-вымпелом подводной дивизией капитан первого ранга Н.Л. Подгурский получил приказание направить одну лодку к Стейнорту и еще две – к северному и южному выходам из Кальмарзунда соответственно.

Оперативный замысел командующего флотом выглядел несколько упрощенным по сравнению с первой операцией. Адмирал В.А. Канин отказался от трудновыполнимого «встречного» поиска двумя группами. На этот раз отряду следовало в полном составе развернуться в пролив между островом Готланд и шведским берегом, на траверзе маяка Висби лечь на обратный курс и, следуя в северном направлении, произвести поиск неприятельских конвоев.

Погрузка торпеды в аппарат эсминца «Генерал Кондратенко»



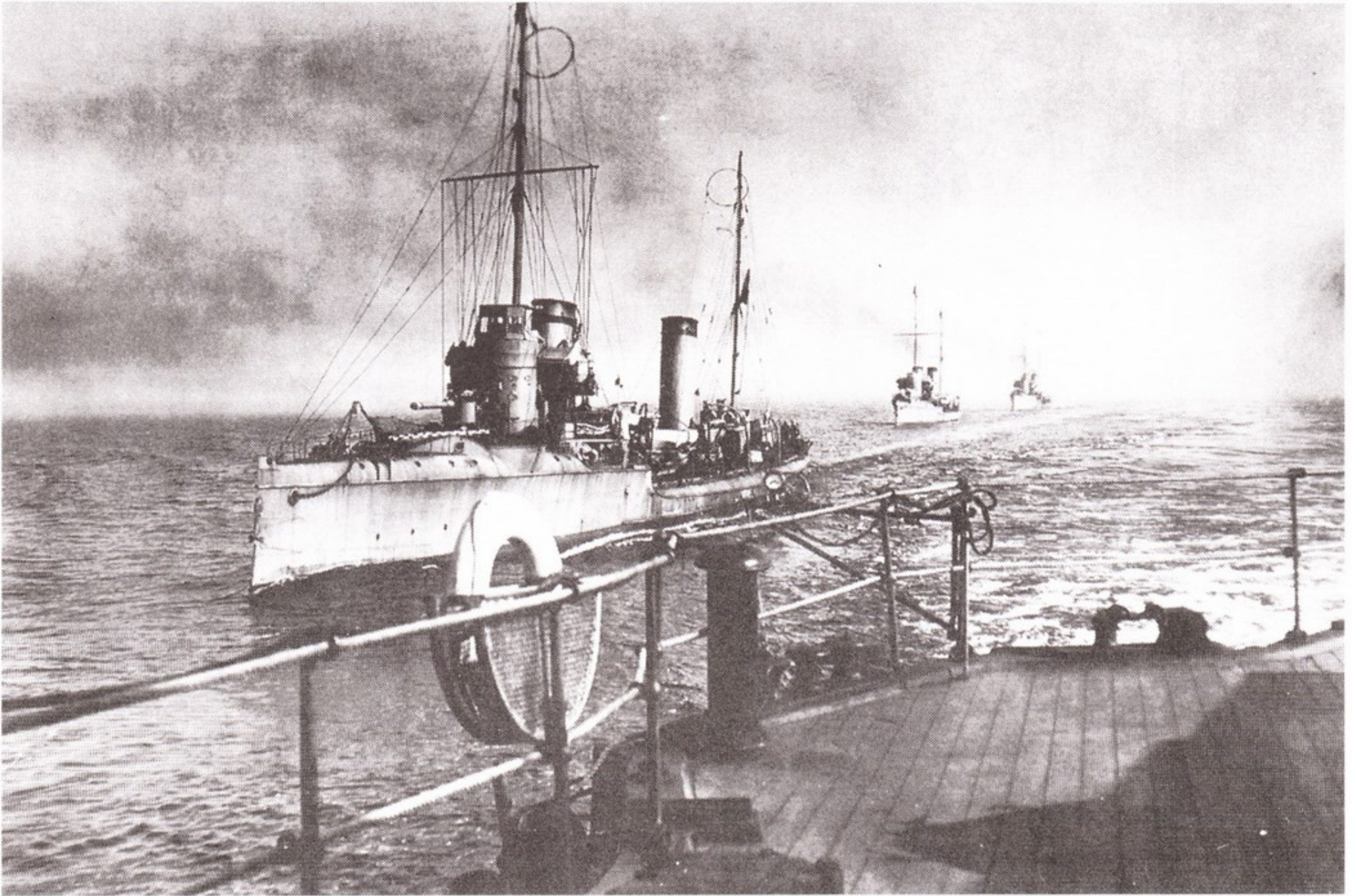
** Вечеслов Владимир Степанович (1876-1934) – капитан первого ранга за отличие (1914). Окончил Морской кадетский корпус (1894). Командир эсминца «Инженер-механик Дмитриев» (1906-1908), флагманский штурманский офицер штаба начальника Соединенных отрядов, затем Действующего флота Балтийского моря (1908-1910). Командовал эсминцем «Охотник» (1910-1914), 1-м дивизионом миноносцев Балтийского моря (1914-1916), крейсером «Громобой» (1917). В резерве чинов Морского министерства (1917). В РККФ занимал должности начальника организационного отдела Морского генерального штаба (1917-1919), и.д. начальника МГШ (1919). Начальник штаба Волжской флотилии и Каспийского флота (1920), инспектор по морской части военной и морской инспекции РСФСР (1920). Уволен в отставку (1922). Кавалер Георгиевского оружия (1916).



Набеговая операция 29-30 июня 1916 года

15 (28) июня штаб флота был извещен о том, что вечером (около 19 часов) следующих суток германский караван будет проходить район Ландсорта, и что в его охранении, вероятно, будут находиться два броненосных крейсера и два миноносца. В свете не-

давних событий в Норчепинской бухте информация о столь значительном усилении противником своих эскадренных сил выглядела вполне правдоподобной, поэтому командующий флотом счел за благо выдвинуть линкоры 2-й бригады контр-адмирала А.К. Небольсина «Император Павел I» (командир – капитан первого ранга С.Н. Дмитриев) и «Андрей Первозванный» (капитан первого ранга Г.О. Гадд) в Люм. Командирам линейных кораблей предписы-



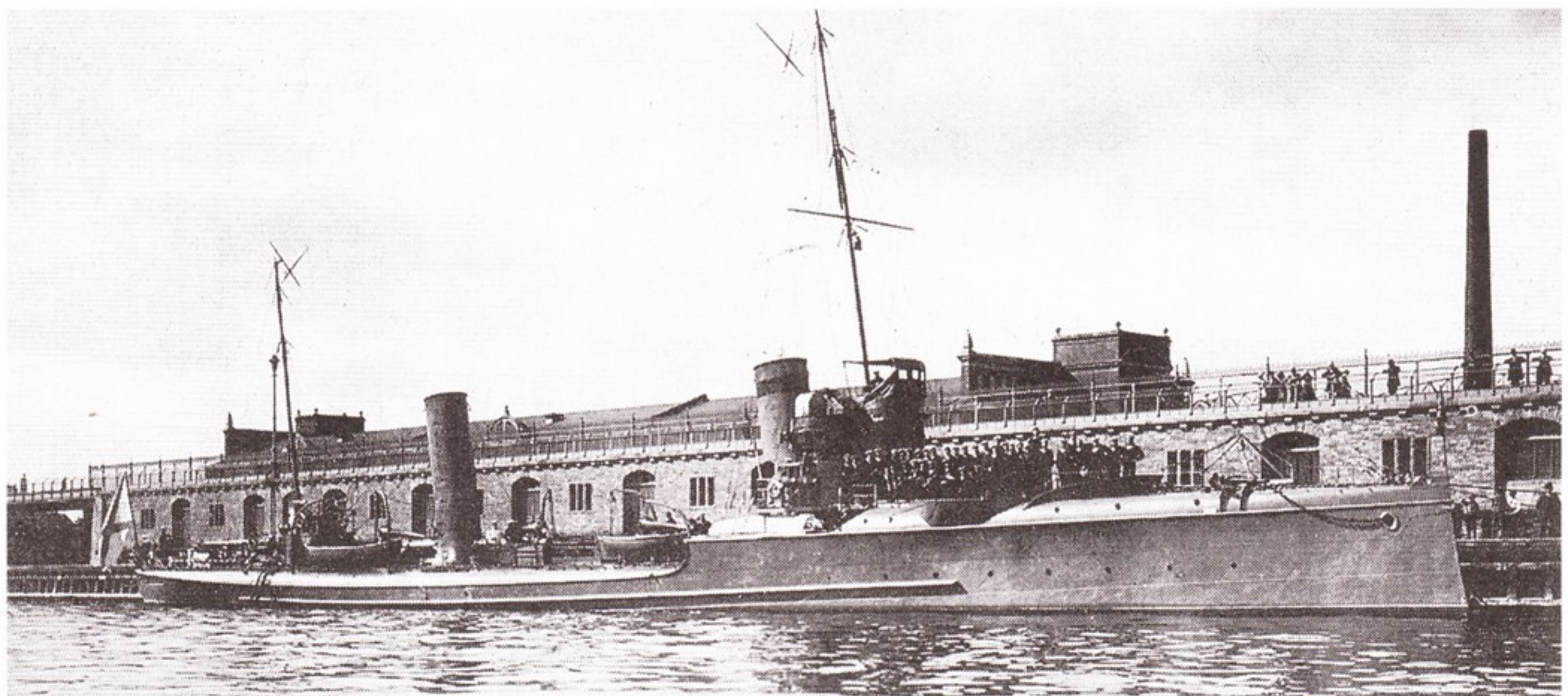
валось оставаться там в готовности к выходу в море по требованию контр-адмирала А.П. Куроша. Выход начальника отряда особого назначения был назначен на 16 (29) июня. Накануне в районы боевого предназначения вышли подводные лодки: «Тигр» – к южному, «Барс» – к северному входу в Кальмарзунд, «Е9» – к мысу Стейнорт.

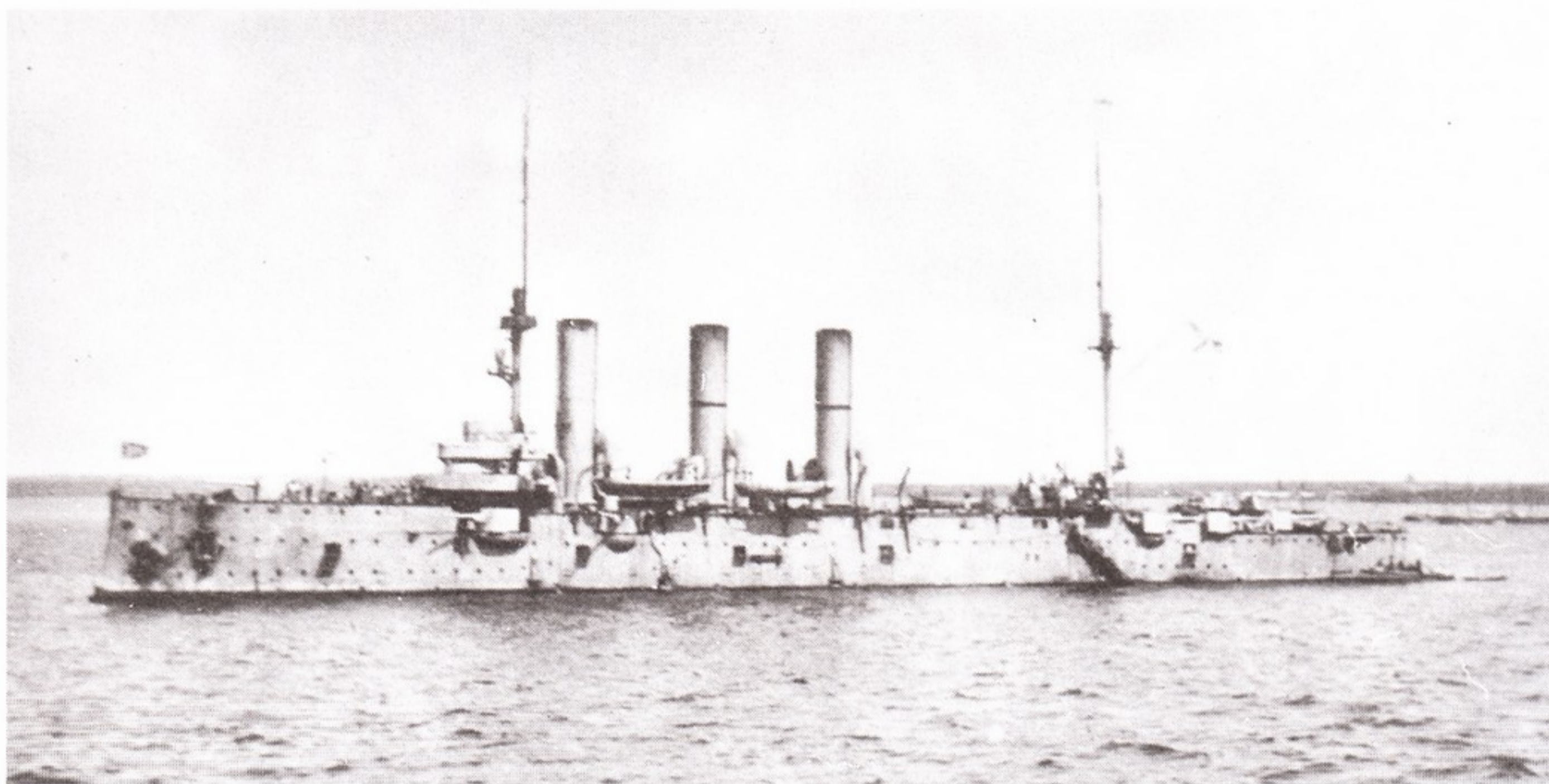
На совещании, проведенном с командирами кораблей перед выходом в море, А.П. Курош не-

5-й дивизион миноносцев. На переднем плане «Москвитянин»

сколько уточнил план предстоящего «набега». Эсминцам ударной группы Александр Парфенович предписал к часу пополудни 30 июня занять позицию под шведским берегом южнее маяка Херадшер, то есть прямо на предполагаемом пути неприятельского конвоя. Главные же силы адмирал планировал расположить в 30 милях восточнее маяка и тем самым «нависнуть» над флангом германского каравана.

Эскадренный миноносец «Эмир Бухарский»





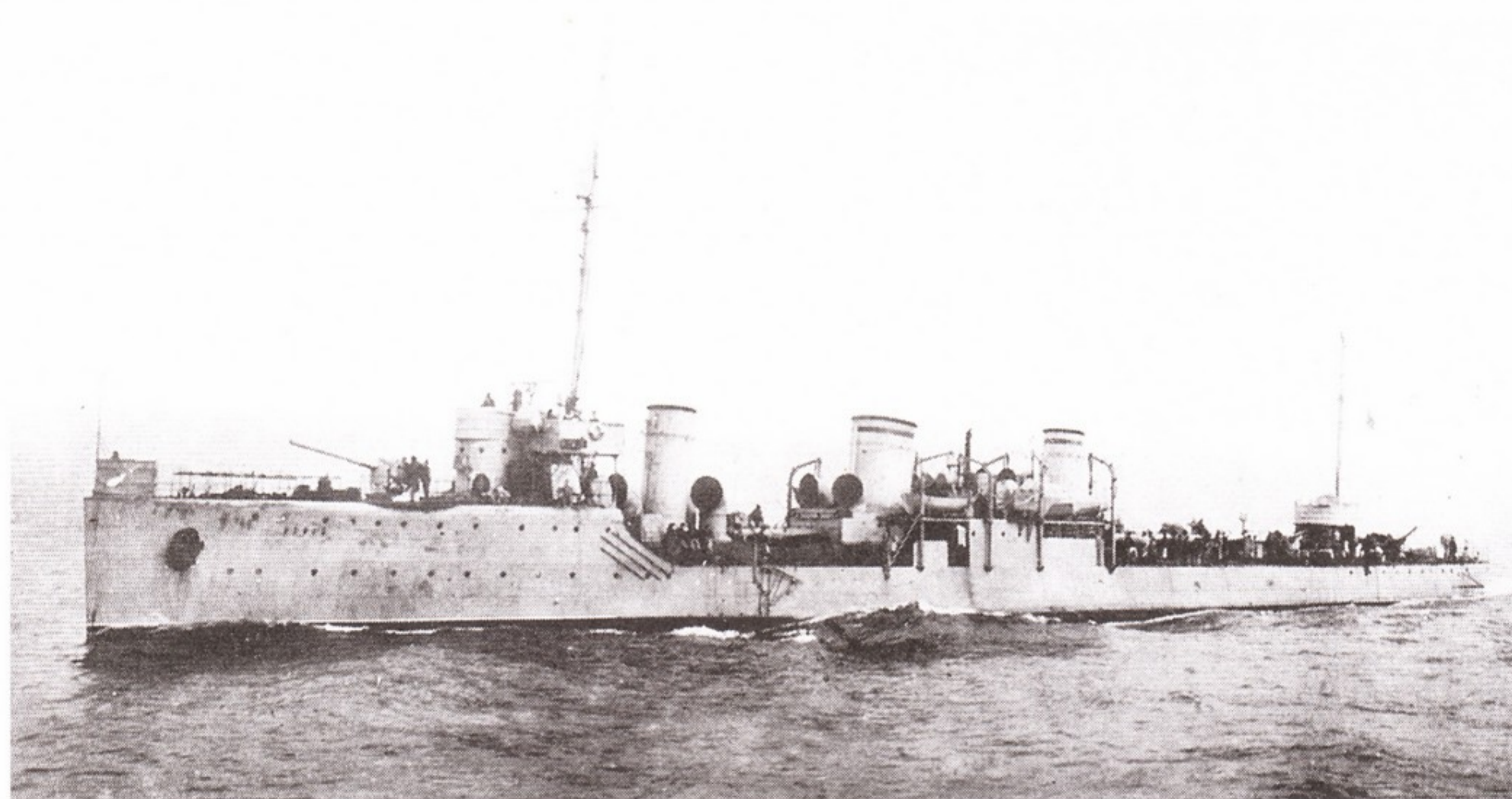
Крейсер «Диана»

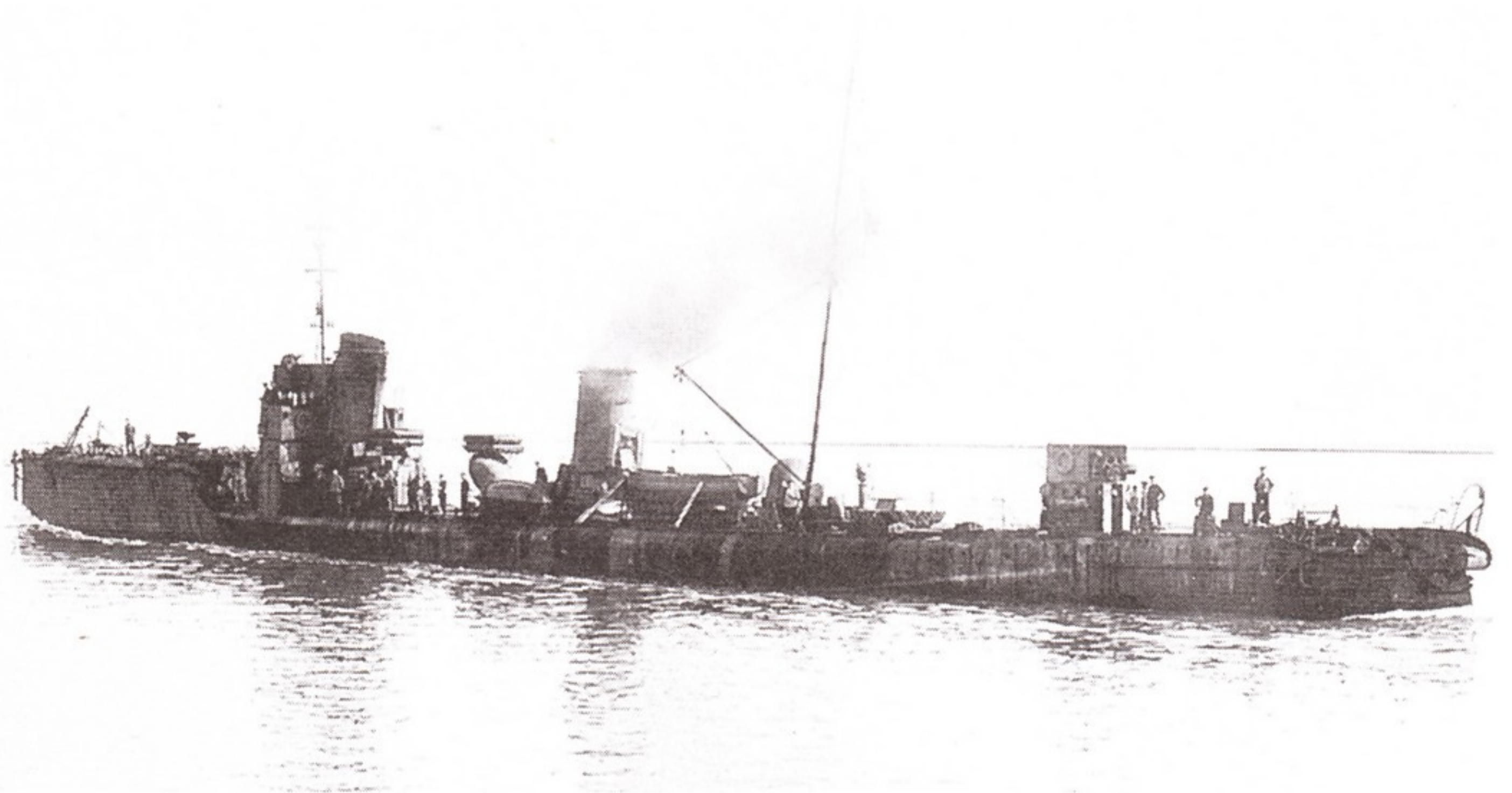
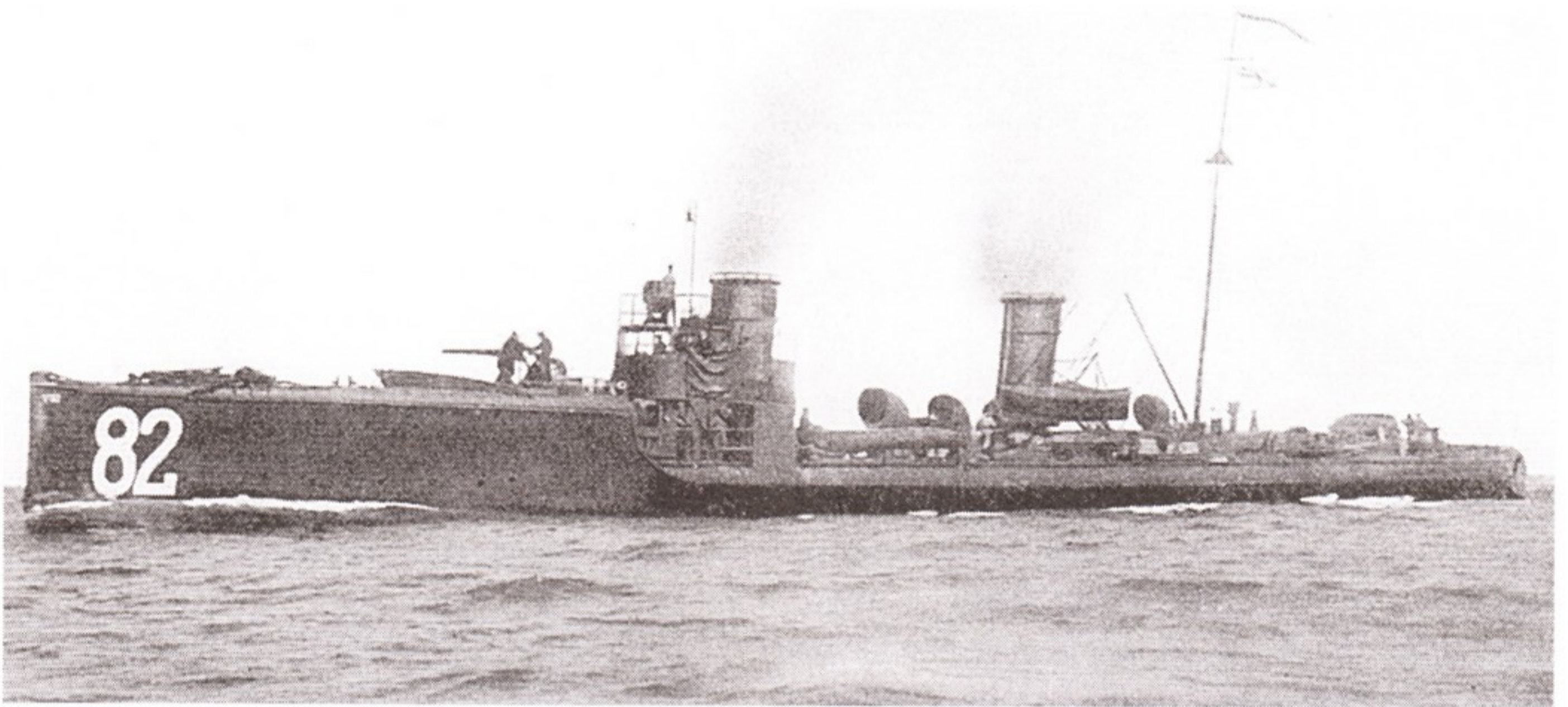
«Громобой» и «Диана» в сопровождении миноносцев 4-го, 5-го и 7-го дивизионов вышли с рейда Люм в 13 часов 16 (29) июня, через час с четвертью за ними последовали эсминцы группы В.С. Вечеслова. Около 15 часов, когда отряд особого назначения уже миновал Утэ, штаба флота известил А.П. Куроша о том, что из-за тумана германские конвои предстоящей ночью в море не выйдут. Однако начальник отряда принял решение продолжить поход.

В половине пятого пополудни миноносцы охранения усмотрели и «загнали под воду» герман-

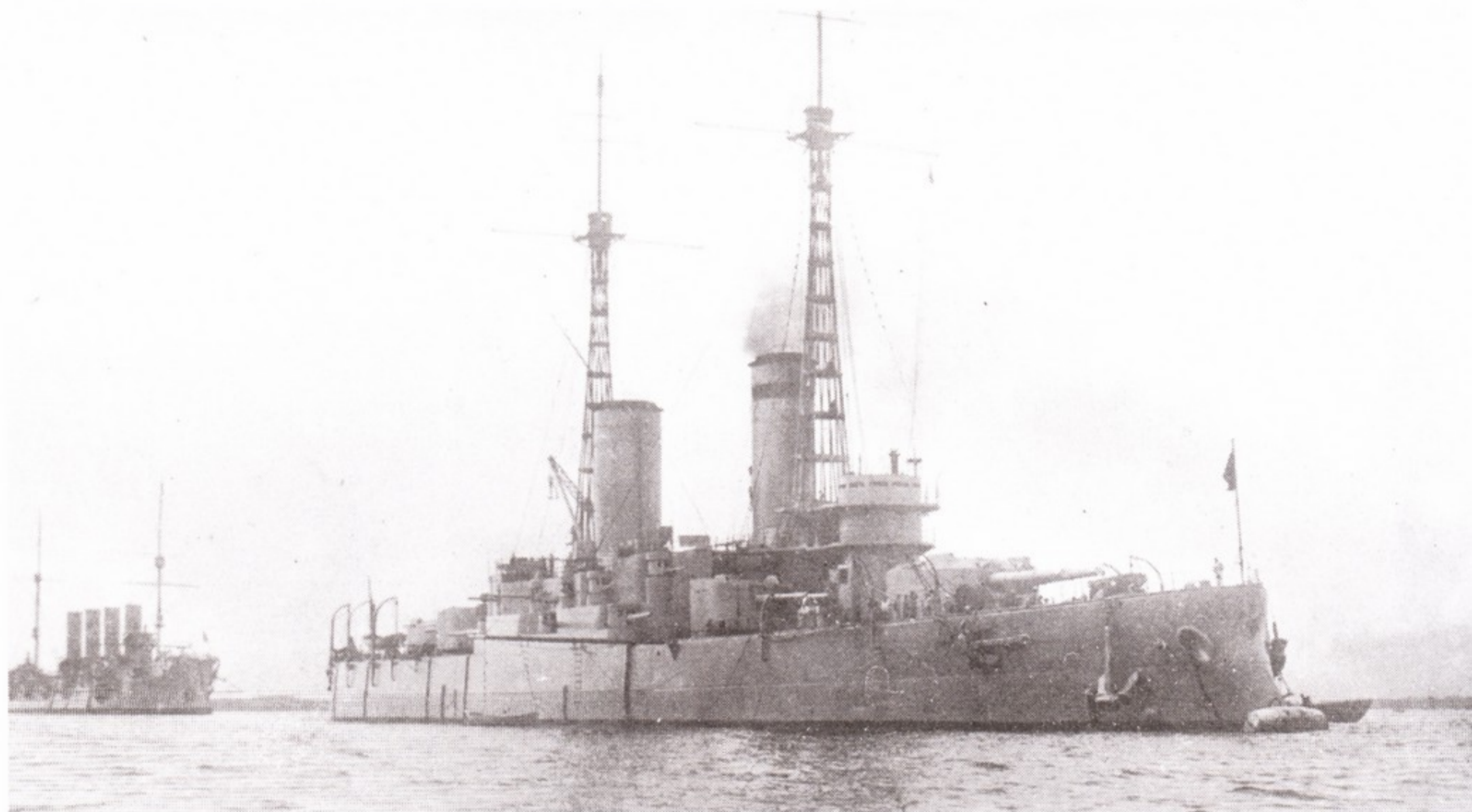
скую подводную лодку. Это была «UB33», которая оперировала к северу от Богшера с 13 по 19 июня (26 июня – 2 июля) и наблюдала наше соединение (правда, факт обнаружения и атаки «убота» русскими кораблями немцы отрицают). Спустя час с небольшим догнавшие отряд «Победитель», «Орфей» и «Гром» сменили в походном порядке миноносцы 7-го дивизиона, который вернулся в Утэ. Наконец, в 19 час. 35 мин. эсминцы капитана первого ранга В.С. Вечеслова увеличили ход и, перестроившись в кильватерную колонну, склонились вправо – к маяку Херадсшер.

Эскадренный миноносец «Орфей»





Немецкие миноносцы 15-й полуфлотилии «V181», «V182» и «V183»



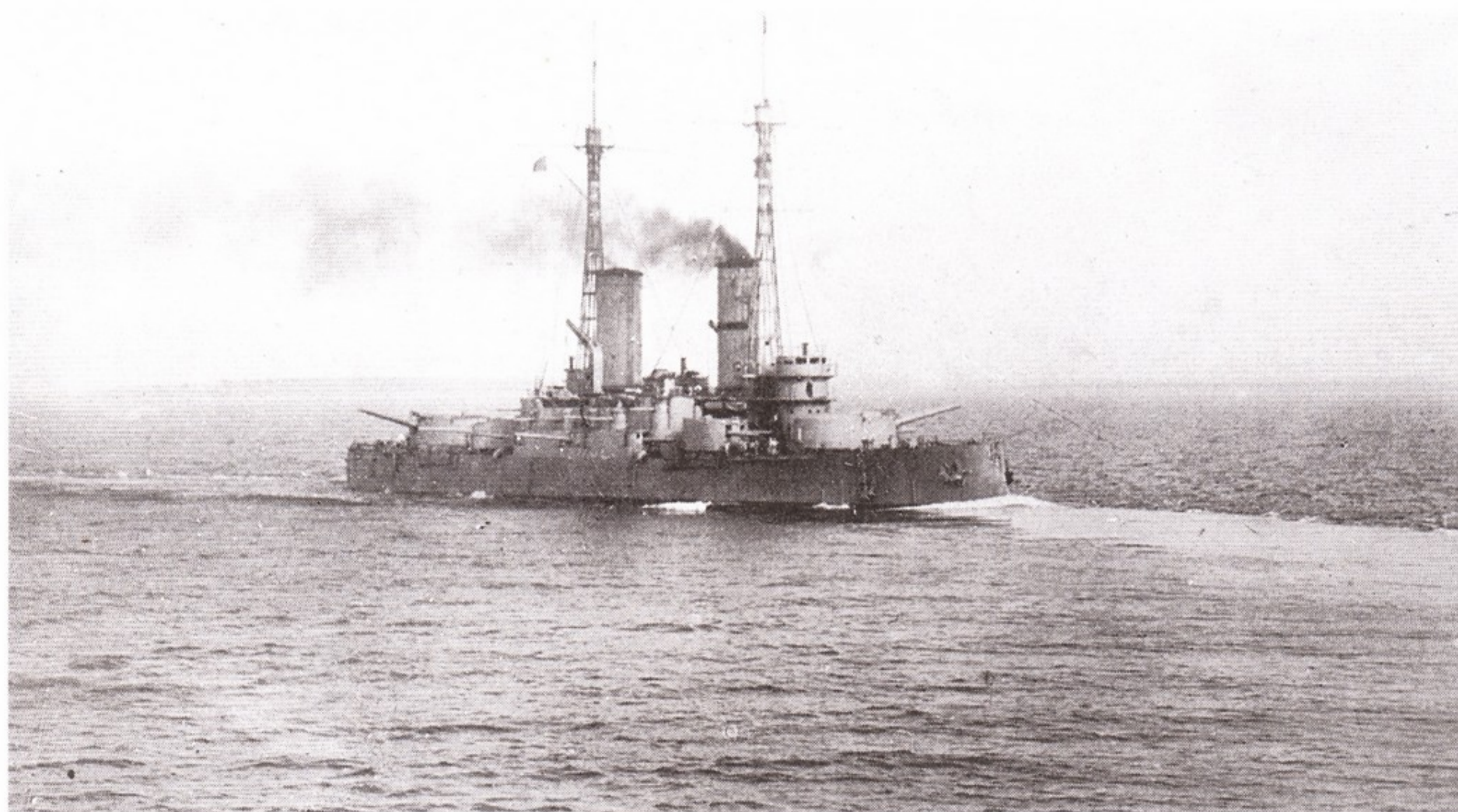
Линейный корабль «Андрей Первозванный» и крейсер «Громобой»

В ночь на 17 (30) июня на подходах к Норчепинской бухте германских конвоев, действительно, не оказалось. Прибытие очередного каравана из Германии задерживалось туманными погодами, ни одного судна не направлялось и из Швеции в немецкие порты. На пути русских кораблей находилось лишь неприятельское «миноносное прикрытие» – 20-я полуфлотилия капитан-лейтенанта барона Рё-

дера фон Дирсбурга в составе только что вступивших в строй эсминцев «V77», «V78» и «G89» и 15-я полуфлотилия капитан-лейтенанта Вольхайма, состоявшая из миноносцев «V183», «V185», «V181», «V184» и «V182».

В 20 час. 03 мин. три корабля 20-й полуфлотилии были обнаружены и атакованы подводной лодкой «Барс», совершавшей переход на свою позицию к северной оконечности острова Эланд.

Линейный корабль «Император Павл I»



Старший лейтенант Н.Н. Ильинский с перископной глубины произвел залп тремя минами Уайтхеда веером с дистанции 3-4 кабельтовых, однако неприятельские корабли удачно уклонились от торпед и в свою очередь безрезультатно контратаковали русскую подводную лодку глубинными бомбами. Командующий Балтийским флотом, получив радиосообщение командира «Барса»* о присутствии германских боевых кораблей в районе поиска, приказал «Андрею Первозванному» и «Императору Павлу I» выдвинуться на рейд Бокула.

В 22 час. 23 мин. слева по курсу эскадренного миноносца «Победитель» были замечены дымы. Полагая, что перед ним неприятельские эскортные корабли, капитан первого ранга В.С. Вечеслов склонился на 20 градусов вправо, намереваясь, надо полагать, занять позицию между противником и берегом. Однако, как выяснилось уже через четверть часа, дым принадлежал шведскому пароходу, который после досмотра был отпущен восвояси. Как справедливо замечают в этой связи авторы книги «Флот в первой мировой войне», «с точки зрения тактической целесообразности, пароход следовало бы задержать до окончания поиска, чтобы обеспечить его скрытность».

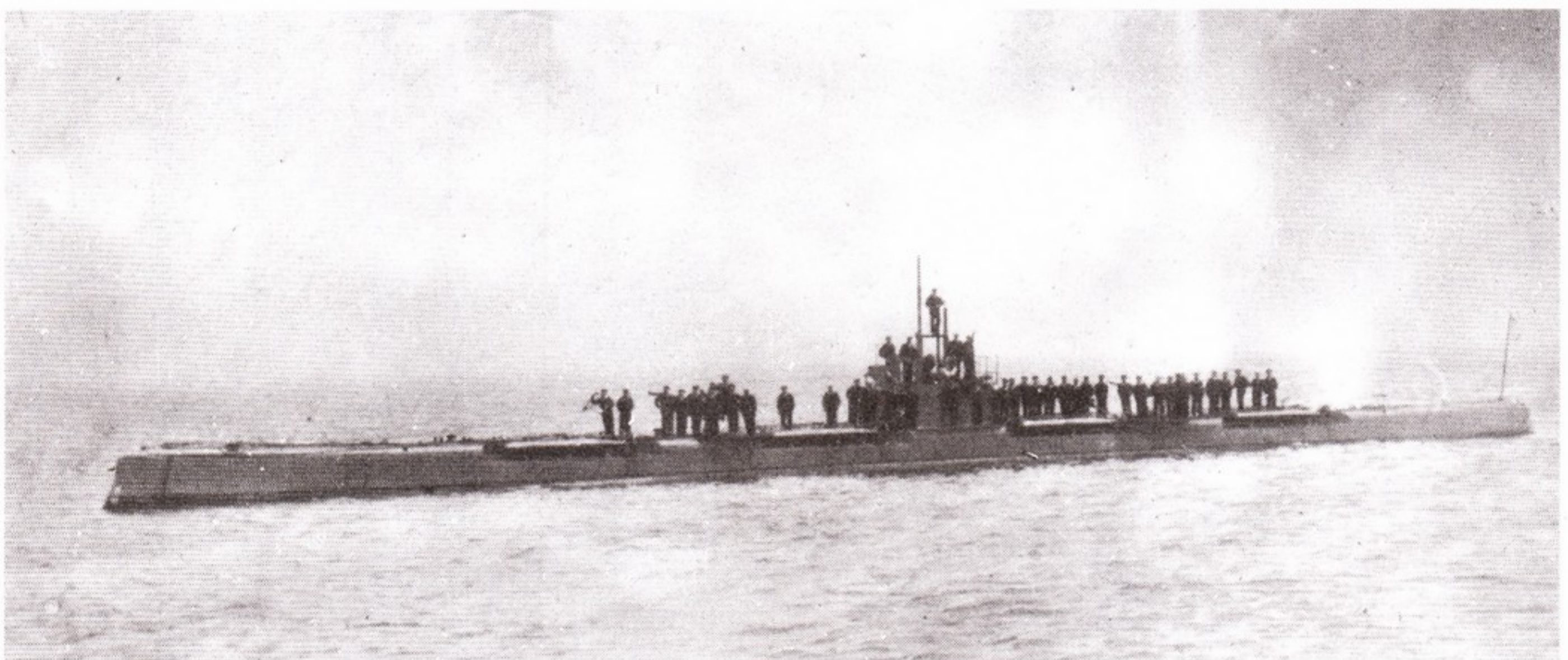
Не имея возможности произвести обсервацию из-за весьма скверной видимости, 1-й дивизион по счислению дошел до назначенной точки, повернул на обратный курс и вдоль берега двинулся на север.

Сразу после полуночи на параллели Норчепинга под берегом были вновь усмотрены силуэты нескольких судов. Начальник 1-го дивизиона еще раз попытался «вклиниться» между ними и берегом и

начал сближение. Однако когда дистанция сократилась до 40 кабельтовых, обнаруженные цели были опознаны как восемь германских миноносцев, причем некоторые из них явно принадлежали к числу больших эсминцев последних серий. Таким образом, превосходство в силах, причем весьма ощутимое, было на стороне неприятеля. Действительно, девятнадцати 88-мм и пятнадцати 52-мм орудиям и тридцати трем торпедным трубам кораблей полуфлотилий Рёдера фон Дирсбурга и Волльхайма эсминцы «Победитель», «Орфей» и «Гром» могли противопоставить двенадцать 102-мм орудий и двадцать семь торпедных труб. Правда, новейшие русские миноносцы имели существенное превосходство в дальности стрельбы своих превосходных четырехдюймовок длиной 60 калибров (87,5 кабельтовых против 50 у немецких 88-мм пушек), однако скверная видимость не позволяла нашим артиллеристам реализовать это важное преимущество.

Капитан первого ранга В.С. Вечеслов принял резонное решение не принимать боя в столь неблагоприятной обстановке и попытаться навести германские миноносцы на свои крейсера. Пользуясь превосходством в скорости, русские эсминцы начали отрыв от противника. Однако Владимир Степанович явно перестарался: в скором времени неприятельские миноносцы, успевшие сделать лишь несколько залпов, потеряли наши корабли из вида. Не помогло немцам восстановить визуальный кон-

Подводная лодка «Барс»



* Для передачи радиограммы лодка должна была всплыть в надводное (крейсерское) положение, поставить радиомачту и растянуть антенный контур.

«Цель – шведская руда»

такт и использование осветительных снарядов – «Победитель», «Орфей» и «Гром» скрылись в пелене начавшегося дождя.

Когда около 2 часов русские эсминцы обошли свои крейсера с запада, на кораблях 1-го дивизиона слышали раскаты артиллерийских залпов. Капитан первого ранга В.С. Вечелов счел задачу наведения выполненной и, определив место по маяку Ландсорт, направился в Утэ.

До получения донесения начальника 1-го дивизиона о боевом соприкосновении с неприятельскими кораблями крейсера и миноносцы контр-адмирала А.П. Куроша двигались в южном направлении. Затем отряд повернул на обратный курс, и около 20 часов 20 минут по левому борту были обнаружены силуэты кораблей. Одновременно сильно дымившие «Громобой» и «Диана» были замечены и германскими миноносцами, оказавшимися к этому времени в 30 милях южнее Ландсорта, то есть несколько восточнее места короткой стычки с «Победителем», «Орфеем» и «Громом».

Опасаясь взять под обстрел эсминцы капитана первого ранга В.С. Вечеслова, начальник отряда особого назначения приказал 1-му дивизиону показать свое место, которое оказалось в 30 милях

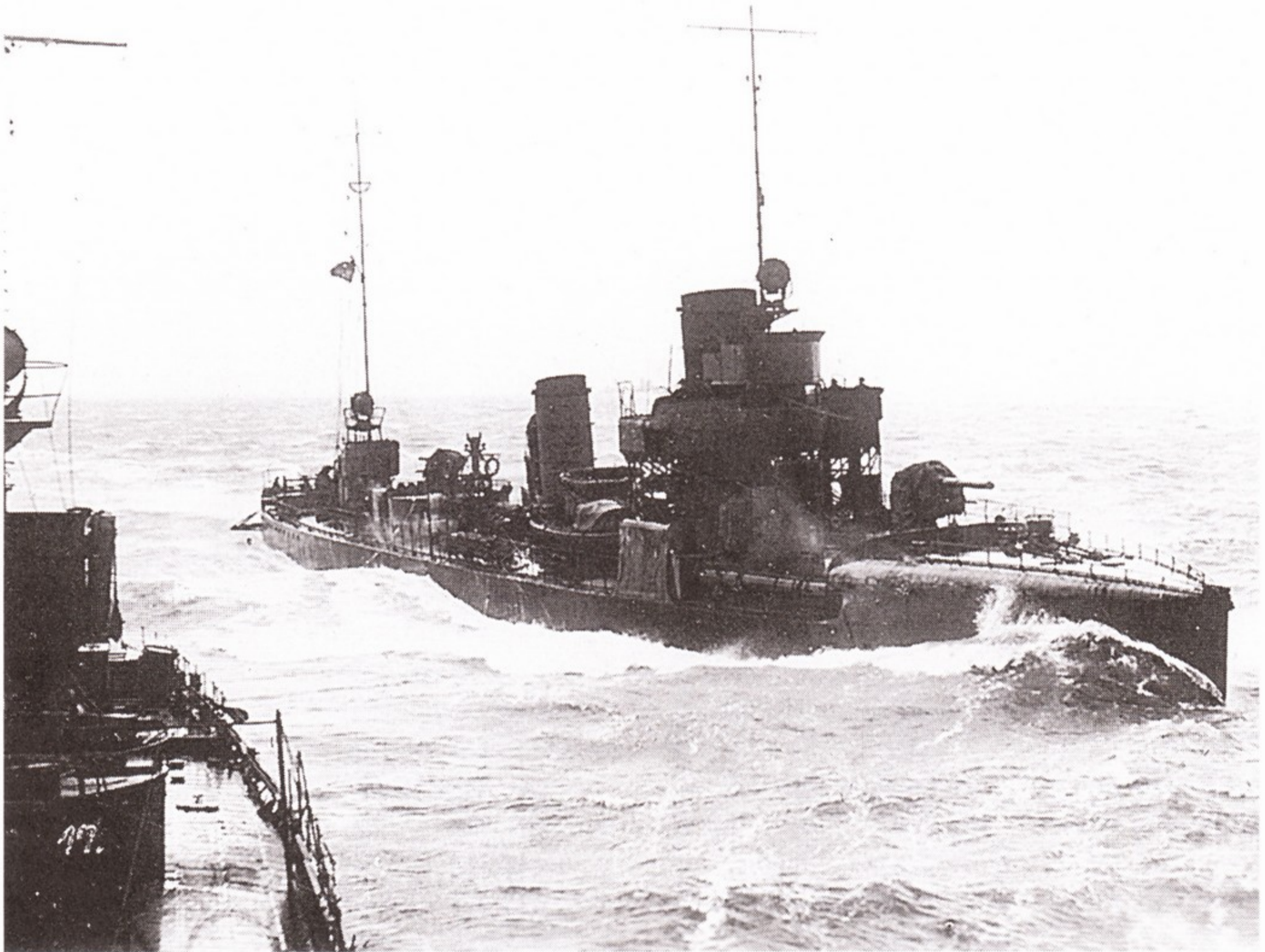
впереди по курсу крейсеров (2 часа 40 минут). Убедившись таким образом, что обнаруженные корабли – неприятельские миноносцы, контр-адмирал А.П. Курош приказал открыть огонь.

Со своей стороны противник, несмотря на многократное превосходство русских в силах и понемногу улучшающуюся в утренних сумерках видимость, избрал активный образ действий. Увеличив ход настолько, чтобы не демаскировать себя дымом, германские миноносцы вышли в торпедную атаку; при этом менее быстроходные корабли 15-й полуфлотилии атаковала отдельно от новых эсминцев Рёдера фон Дирсбурга.

«Громобой» и «Диана», оставаясь на постоянном курсе, первыми же залпами накрыли неприятеля. Энергичный и эффективный огонь русских не позволил германским миноносцам сократить расстояние до дистанции верного торпедного выстрела – по данным Э. фон Гагерна, самые настойчивые из немецких кораблей смогли приблизиться к крейсерам А.П. Куроша на 24 кабельтова. Противник был вынужден выпустить мины из позиций, не

Крейсер «Громобой»: группа сверхсрочнослужащих унтер-офицеров с офицером в центре и кондуктором слева от него





благоприятных по курсовому углу цели, в результате ни одна из дюжины германских торпед русских кораблей не поразила.

В 2 часа 50 минут, когда последняя мина Уайтхеда вышла из аппарата, корабли противника начали выход из боя. Германские миноносцы, отстреливаясь, врассыпную отступали на юго-запад, зигзагируя и прикрываясь дымовой завесой и «черным нефтяным дымом». Через десять минут неприятель вышел из сферы огня «Громобоя» и «Дианы» (дистанция увеличилась до 90 кабельтовых), и русские прекратили огонь, так и не добившись ни одного попадания в немецкие корабли.

Отразив атаку, корабли контр-адмирала А.П. Куроша проложили курс к опушке або-аландских шхер, по пути вновь обнаружив германскую подводную лодку – по-видимому, ту же «UB33». Тем же утром на входном фарватере Утэ вновь была затрелена мина, поэтому отряд особого назначения был направлен в Эре и там расформирован.

Подводные лодки, развернутые для обеспечения операции, оставались в районах боевого предназначения до 22 июня (5 июля), но успеха также не добились. Даже английская субмарина «Е9», занимавшая наиболее перспективную позицию – пе-

Германский эскадренный миноносец «S63». К этому типу принадлежали эсминцы 20-й полуфлотилии, участвовавшие в бою 30 июня 1916 года

ред Либавой, – так и не дождалась выхода в море германского крейсера «Страсбург» (фрегаттен-капитан Г.-К. фон Шлик) и семи миноносцев 10-й флотилии капитана цур зее Ф. Витинга, находившихся в этом порту под началом младшего флагмана «разведывательных сил Балтийского моря» контр-адмирала Лангемака.

Итак, цель операции – уничтожение неприятельского конвоя с грузом стратегического сырья – не была достигнута и на этот раз. При этом управленческие решения А.П. Куроша и В.С. Вечеслова 17 (30) июня (в отличие от более активных действий П.Л. Трухачева и А.В. Колчака в предыдущей операции) сразу получили весьма критическую оценку во флотской офицерской среде. Так, исполняющий должность флаг-капитана оперативной части штаба командующего флотом капитан первого ранга князь М.Б. Черкасский привел действия эсминцев В.С. Вечеслова в качестве наиболее наглядной иллюстрации «отсутствия жажды боя» у

командного состава Балтийского флота (письмо флаг-капитану Морского штаба Верховного главнокомандующего капитану первого ранга В.М. Альтфатеру от 14 (27) августа).

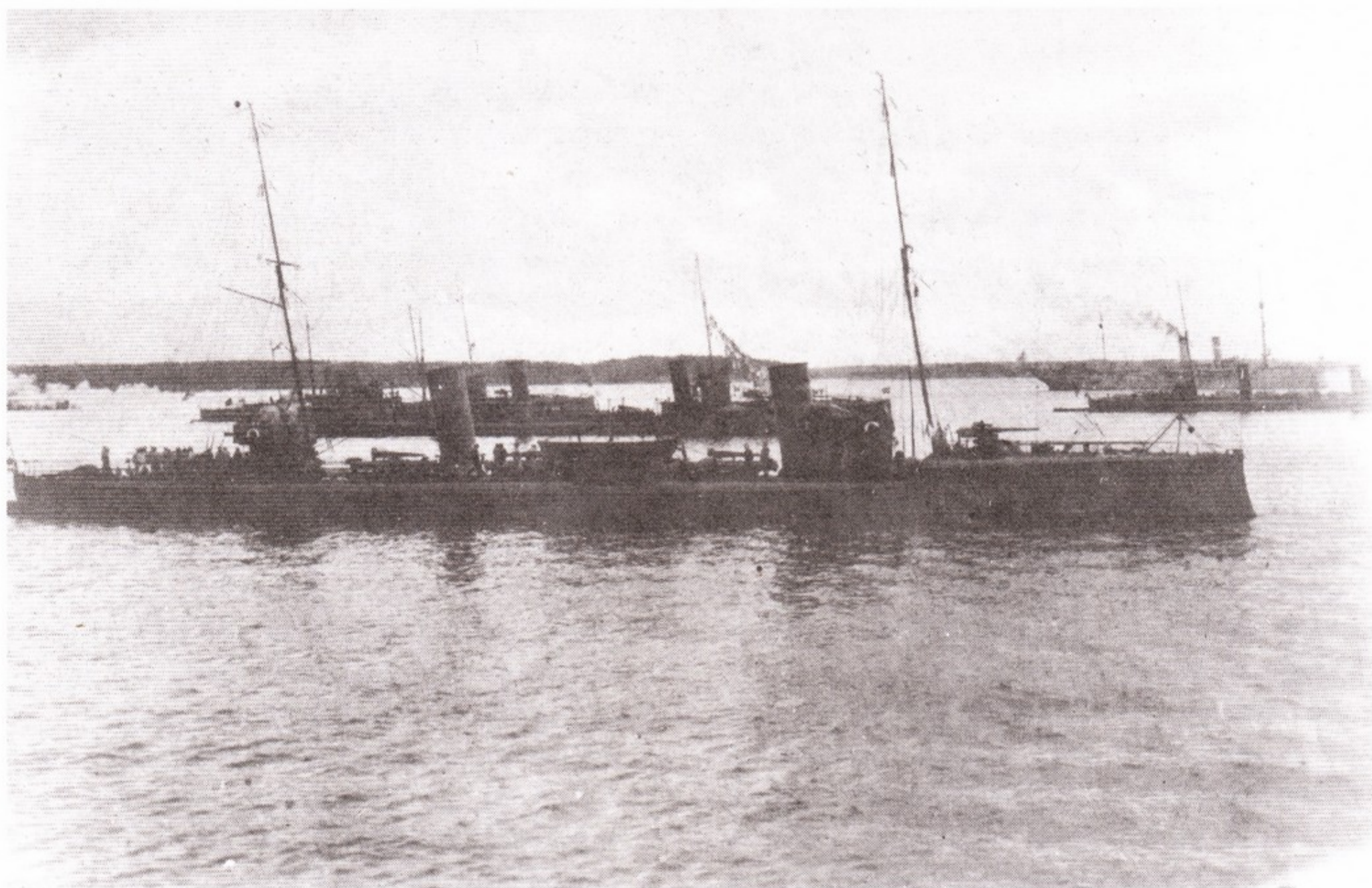
«Не желая впасть в критику, мы можем только сказать, что в результате неприятелю удалось выполнить свою задачу, то есть защитить караван пароходов, несмотря на свою слабость по сравнению с нашими силами. Наш же отряд не сумел выполнить поставленной ему задачи, и лица, им руководившие, не проявили ни настойчивости, ни предприимчивости. Во всяком случае, мы на «Новике» теперь были довольны, что нас не взяли с собой, а в первый момент страшно обижались на это», – писал по этому поводу Г.К. Граф, бывший в то время страшим минным офицером флагманского корабля минной дивизии.

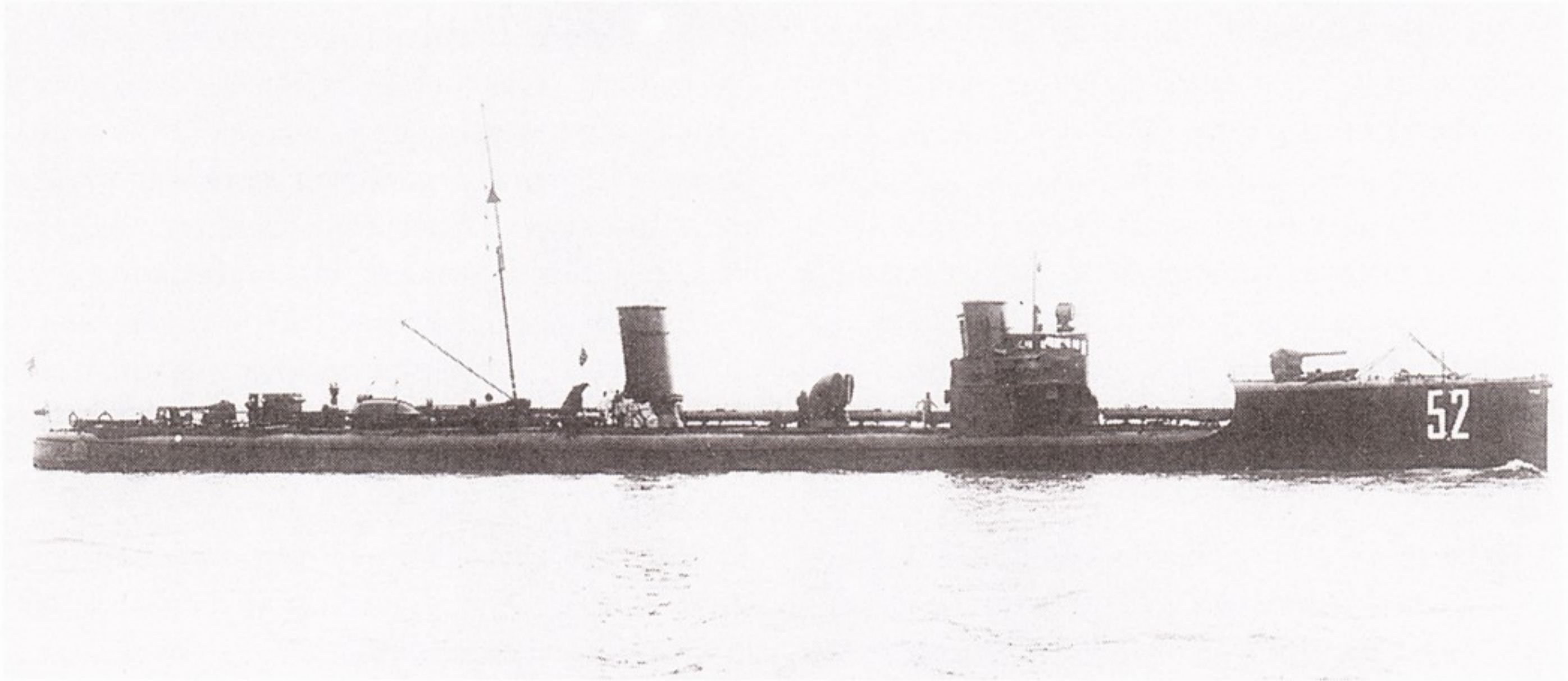
Вскоре после набега 17 (30) июня корабли Балтийского флота совершили успешный рейд на морские коммуникации противника в северной части Ботнического залива. 28 июня (11 июля) эсминцы «Внушительный» (капитан второго ранга Л.М. Пущин) и «Бдительный» (капитан второго ранга Н.Л. Максимов) в районе Бьюреклебба захватили германские пароходы «Вормс» (4400 брт) и «Лиссабон» (2800 брт). Неприятельские суда, одно из которых было загружено железной рудой, а другое шло порожняком, были приведены в Гамлекарлебю

(або-аландский район) вместе с частью команды и шведским лоцманом, который безуспешно протестовал против захвата судов.

Протестовал, кстати, не только лоцман. По данным Осведомительно-статистического отделения российского Министерства иностранных дел, первый с начала войны захват германских судов в территориальных водах Швеции был расценен официальным Стокгольмом как «необыкновенно грубое нарушение шведского нейтралитета» и вызвал самую бурную реакцию со стороны влиятельных «германофильствующих сфер». Подконтрольная этим «сферам» пресса раздула настоящую истерию, добиваясь, чтобы шведское правительство потребовало от Петрограда выдачи германских пароходов и, в случае отклонения этих требований, применения по отношению к России «строгих репрессий». Более того, на страницах стокгольмских газет появились сообщения о том, что российская сторона якобы задержала с началом войны большое количество принадлежащих Швеции парусников (называлась даже их стоимость – миллион крон) и, несмотря на неоднократные представления шведских властей, отказывается вернуть эти суда законным владельцам. Со своей стороны немцы разыграли целый

Эскадренный миноносец «Бдительный»





Германский эсминец «V152»

спектакль. 18 июля в районе Карлскроны германским эскадренным миноносцем «V152» был захвачен английский пароход «Адамс», причем командир немецкого корабля прямо заявил, что он «намеренно захватывает судно в шведских территориальных водах в отместку за захват германских судов». Несмотря на то, что шведские власти оставили инцидент без внимания (чего никогда не бывало в отношении «прегрешений» русского флота), через двое суток «Адамс» был освобожден, и германский посол в Стокгольме Х. Люциус фон Штедтен принес шведам публичные извинения, охарактеризовав шаги командира немецкого эсминца как неправомерные. Таким образом, германцы демонстрировали свою лояльность и «законопослушность», которая должна была ярко контрастировать с недружественными и незаконными действиями российской

стороны. Немецкая газета «Berliner Localzeiger» писала, что «шведское правительство не может оставаться равнодушным к постоянному нарушению шведского нейтралитета Россией и, вероятно, примет более действенные меры».

Однако Петроград проявил твердость, и датированные 2 и 6 (15 и 19) июля ноты шведского посланника в России Брандстрёма были оставлены без последствий. В сентябре 1916 года «Вормс» и «Лиссабон» были зачислены в состав отряда транспортов Балтийского флота под наименованиями «Ша» и «Ща» соответственно и до конца войны использовались в качестве угольщиков.*

* 17 (30) декабря 1917 г. транспорт «Ша» потерпел кораблекрушение (сел на камни) в Финском заливе в районе Стирсуддена и впоследствии был захвачен противником

Нота шведского посланника в Петрограде с протестом по поводу захвата российскими военными кораблями германских судов «Вормс» и «Лиссабон» 28 июня (11 июля) 1916 г.

[пер. с франц. Н.Е. Яковлевой]

ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ МИССИЯ ШВЕЦИИ

Петроград, 6 (19) июля 1916 г.

Его Превосходительству господину Нератову,
Управляющему Императорским Министерством иностранных дел

Господин Гофмейстер,

В продолжение моего послания Его Превосходительству господину Сазонову от 15/2 июля сего года, касающегося захвата русскими военными кораблями германских судов «Вормс» и «Лиссабон» в шведских территориальных водах, имею честь сообщить Вашему Превосходительству от имени моего Правительства, что место, где был осуществлен этот захват, находится в полутора морских милях от шведского побережья. Было также установлено, что

а) с одного из русских миноносцев было сделано 10-12 ружейных залпов по экипажу «Лиссабона», когда этот экипаж уже находился в плюшках, направлявшихся к берегу;

б) русский миноносец, оказавшийся между «Вормсом» и шведским берегом, одновременно с отданным судну приказом остановиться открыл огонь по антенне беспроволочного телеграфа этого судна.

Более того, внимание командиров русских кораблей было обращено на тот факт, что русские корабли находились в шведских территориальных водах, и, следовательно, они действовали осознанно.

Пользуясь случаем, позвольте, господин Гофмейстер, выразить Вам уверения в моем глубочайшем уважении.

Брандстрём

АВПРИ. Ф. 323. Оп. 617. Д. 11. Л. 2-2об.

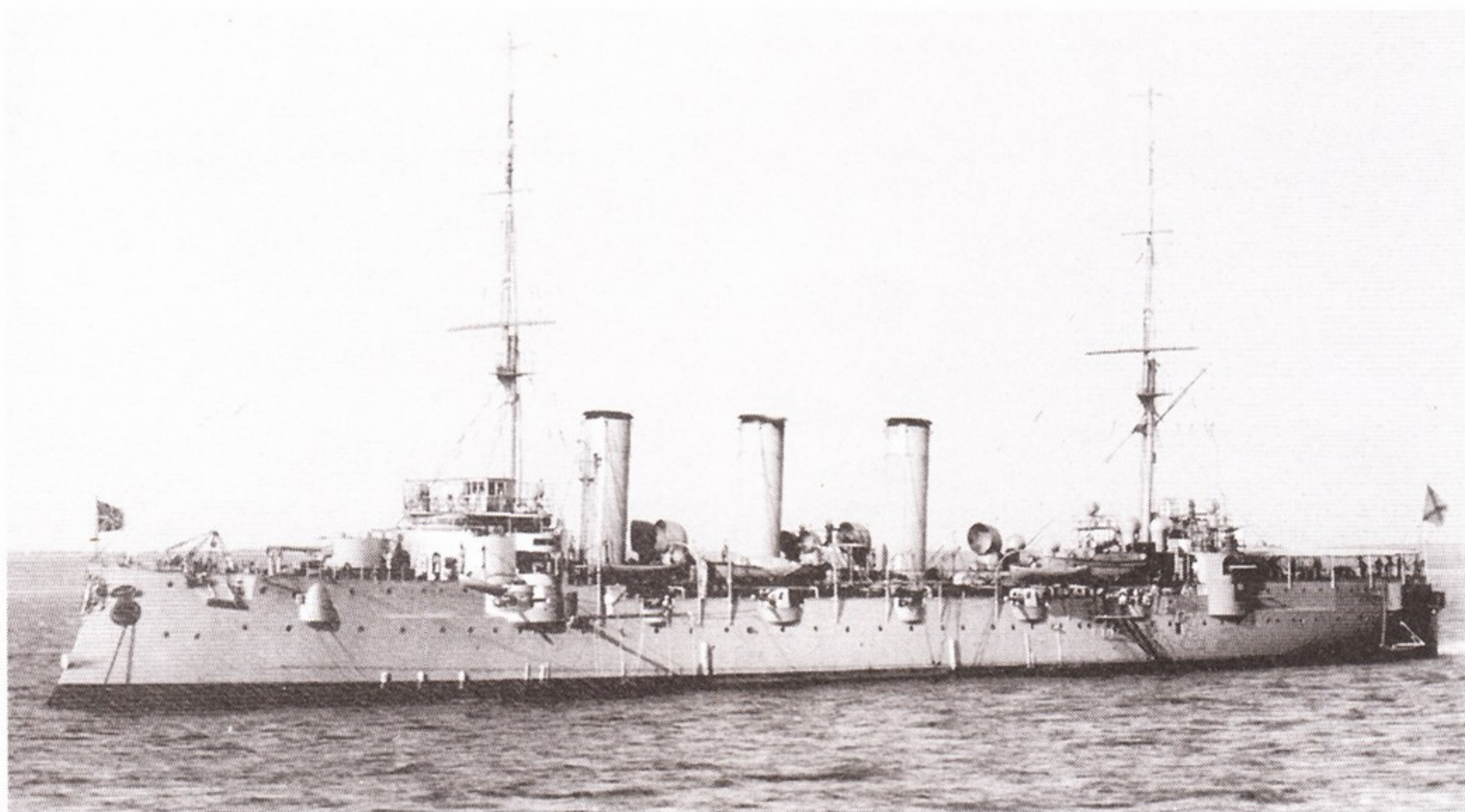
На этом действия надводных сил флота Балтийского моря на неприятельских морских сообщениях были свернуты. Несмотря на определенные положительные результаты, во избежание новых недоразумений с нейтралами Ставка Верховного главнокомандующего под давлением Министерства иностранных дел дала командующему Балтийским флотом указание о прекращении воздействия на неприятельскую коммуникационную линию, проходящую вдоль побережья Швеции.

Более того, неспособность адмирала В.А. Канина оградить шведский нейтралитет от посягательств со стороны подчиненных командиров стала одной из весомых причин скорого смещения Василия Александровича с поста командующего Балтийским флотом. 16 (29) августа помощник начальника Морского генерального штаба капитан первого ранга граф А.П. Капнист писал В.М. Альфатеру о том, что командующий не в состоянии «обуздать» своих подчиненных «по отношению к нейтральной Швеции». А в известном докладе начальника Морского штаба Ставки адмирала А.И. Русина от 6 (19) сентября, в результате одобрения которого царем В.А. Канин был заменен А.И. Непениным, шведскому сюжету посвящен целый раздел.

«Подробное ознакомление с выполненными операциями указывает на крайне тщательную и продуманную их разработку, что приводит к заключению, что работа оперативной части штаба поставлена правильно, но изучение самого их выполнения определенно указывает на отсутствие надлежащего руководства местных начальников-исполнителей со стороны командования флотом, а равно на отсутствие твердой воли, которой беспрекословно повиновались бы все подчиненные начальники.

Особенно рельефно определились вышеуказанные недостатки командования флотом в вопросе борьбы с неприятельским торговым движением из Швеции; совершенно правильно задуманная операция борьбы с торговлей противника, вследствие отсутствия у командования флотом надлежащего руководства действиями частных начальников и недостатка воли заставить этих последних безусловно и беспрекословно выполнять указания командования, в конечном результате вызвала ряд протестов со стороны Шведского правительства на нарушения нашими судами ее нейтралитета, что, безусловно, осложнило наши отношения со Швецией и понудило отказаться от борьбы с торговым движением неприятеля. Несмотря на неоднократные указания Морского штаба Верховного главнокомандующего и Морского министра на необходимость тщательного соблюдения нейтралитета Швеции, командование флотом не проявило всей необходимой полноты власти и твердой во-

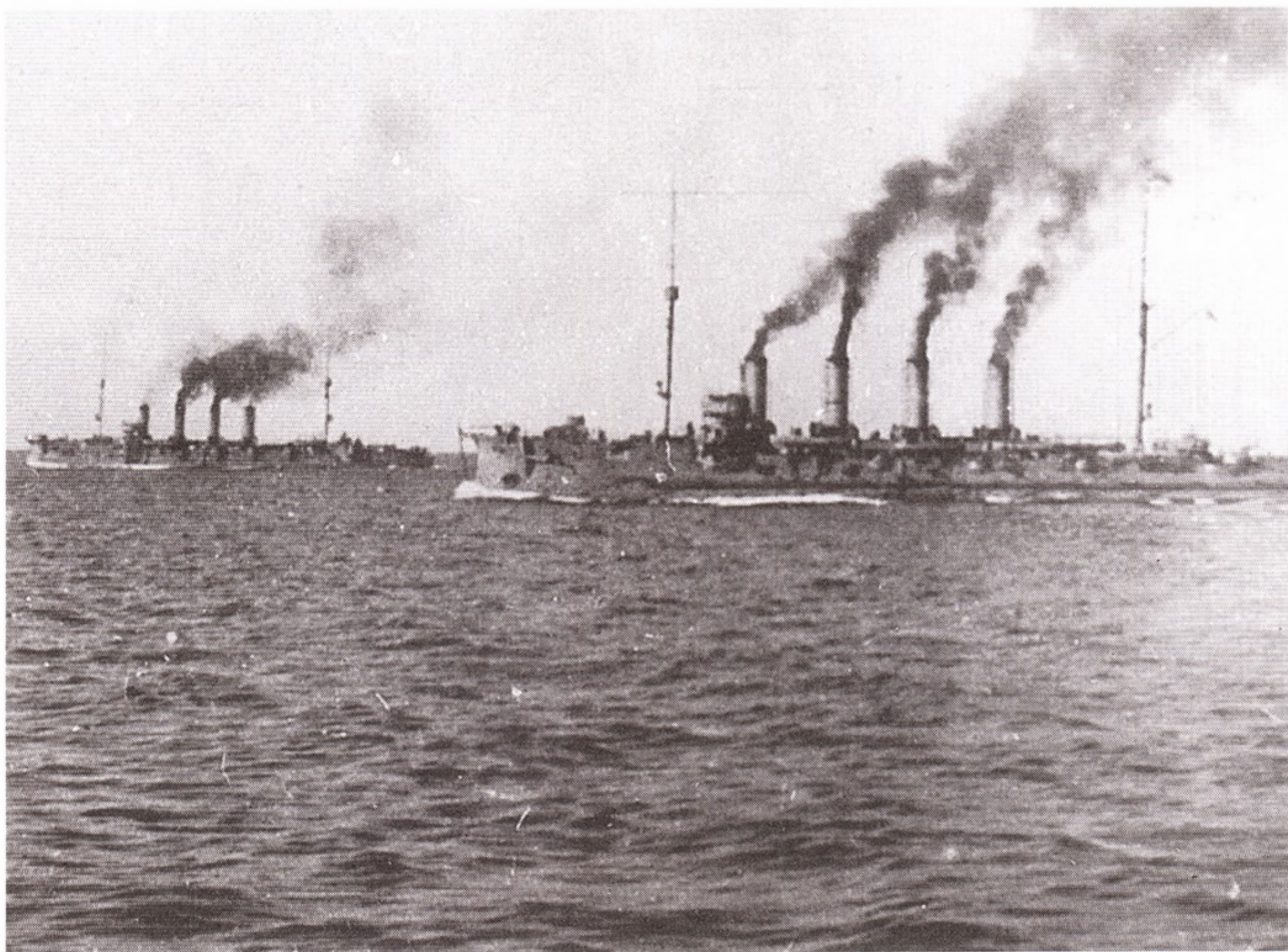
Крейсер «Олег»



ли, чтобы заставить частных начальников-исполнителей безусловно выполнить преподанные им указания о необходимости соблюдения нейтралитета Швеции. Подробный разбор обстоятельств, сопровождавших действия наших судов, совершенно определенно выяснил, что во всех случаях или не вполне правы, или совершенно не правы; своевременные указания после каждого случая на это командованию флотом приводили лишь к тому, что последнее отдавало соответствующие распоряжения, не заботясь о том, чтобы подчиненные частные начальники их исполнили; наконец, последний случай – захват подводной лодкой «Кайман» германского парохода «Дестерро» – произошел при такой обстановке, как действие нашей лодки в территориальных водах Швеции под шведским флагом, что вызвало крайне резкий протест Шведского правительства и обострило наши отношения со Швецией, и как раз в тот момент, когда в силу ВЫСОЧАЙШЕГО ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА соизволения необходимо было выпол-

нить заградительную операцию у Оландсгафа, для чего нужно было всемерно поддержать хорошие отношения со Швецией. Разбор происшедшего инцидента вынудил Морской штаб Верховного главнокомандующего решительно обратиться к командованию флотом с указанием о безусловном принятии мер к прекращению нарушений нейтралитета Швеции, на что со стороны командования флотом последовал нижеследующий дословный ответ: «вновь подтвердил предшествующее распоряжение о строжайшем соблюдении нейтралитета, но уверен, что всякий, даже вполне законный захват пароходов вызовет протест Швеции», – ответ, до известной степени указующий на признание командования флотом своего бессилия заставить частных начальников-исполнителей безусловно выполнить волю командования», – читаем в документе. *

Крейсера «Россия» и «Громобой»



* Вот как описал капитан второго ранга К.Г. Житков (в годы мировой войны – редактор журнала «Морской сборник») встречу адмиралов А.И. Русина и В.А. Канина в Морском генеральном штабе спустя неделю после смещения командующего Балтийским флотом: «Канин спросил совершенно откровенно – дело прошлое, за что его убрали. Русин указал: 1. Нарушение нейтралитета Швеции, т.к. подчиненные не исполняли приказаний адмирала...» (Очерк о пребывании в штабе Балтийского флота в Гельсингфорсе 22-24 сентября 1916 года).

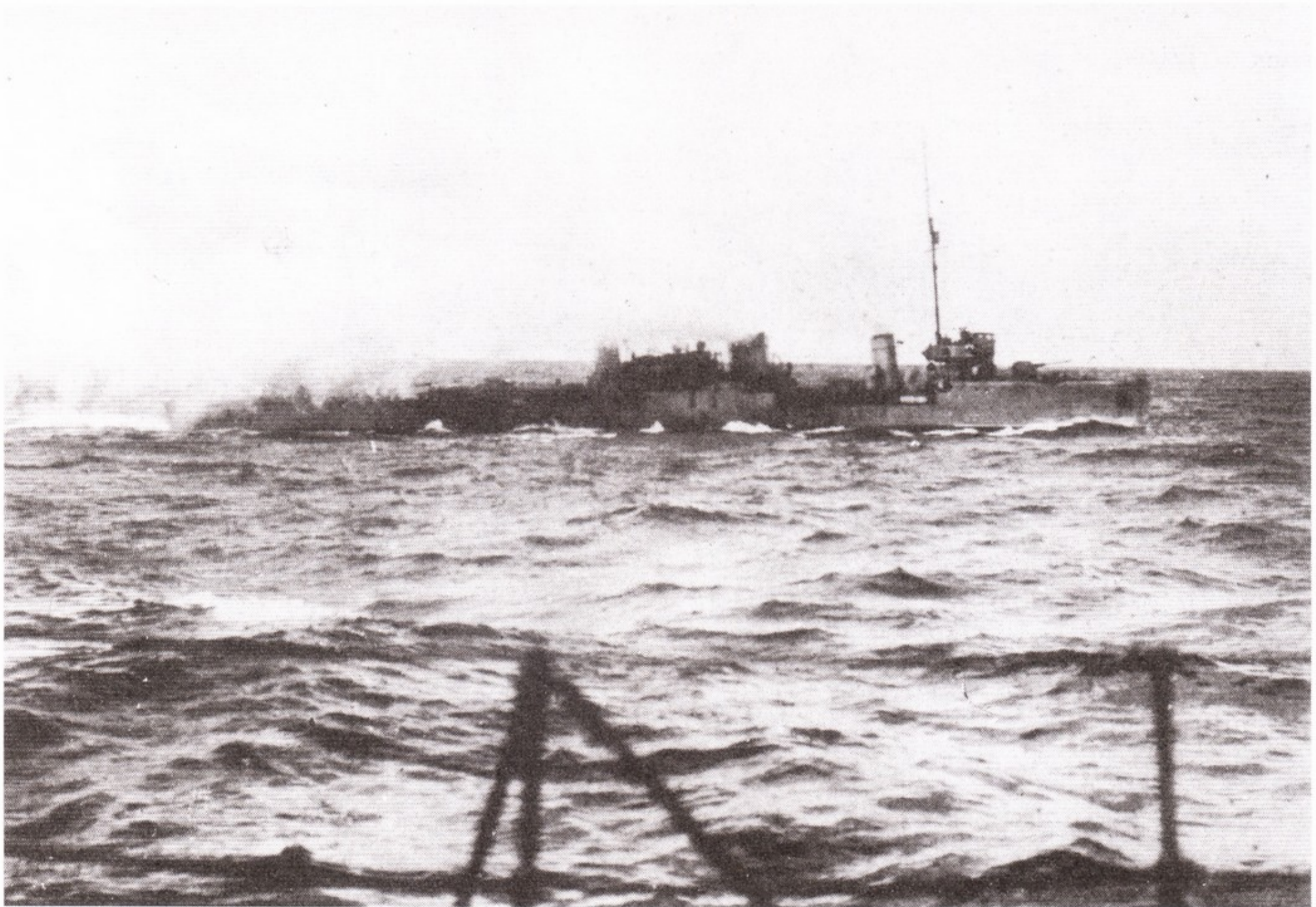
Минные постановки осенью 1916 года

В июле 1916 года в штабе флота Балтийского моря возвратились к идее о воздействии на наиболее уязвимый участок неприятельской коммуникационной линии – пролив Оландсгаф. Через этот пролив, разделяющий побережье Швеции и Аландские острова, пролегал маршрут германских транспортных судов, принявших груз в шведских портах Ботнического залива – Лулео, Умео, Гевле. Именно оттуда направлялась в Германию большая часть экспортируемой из Швеции железной руды.*

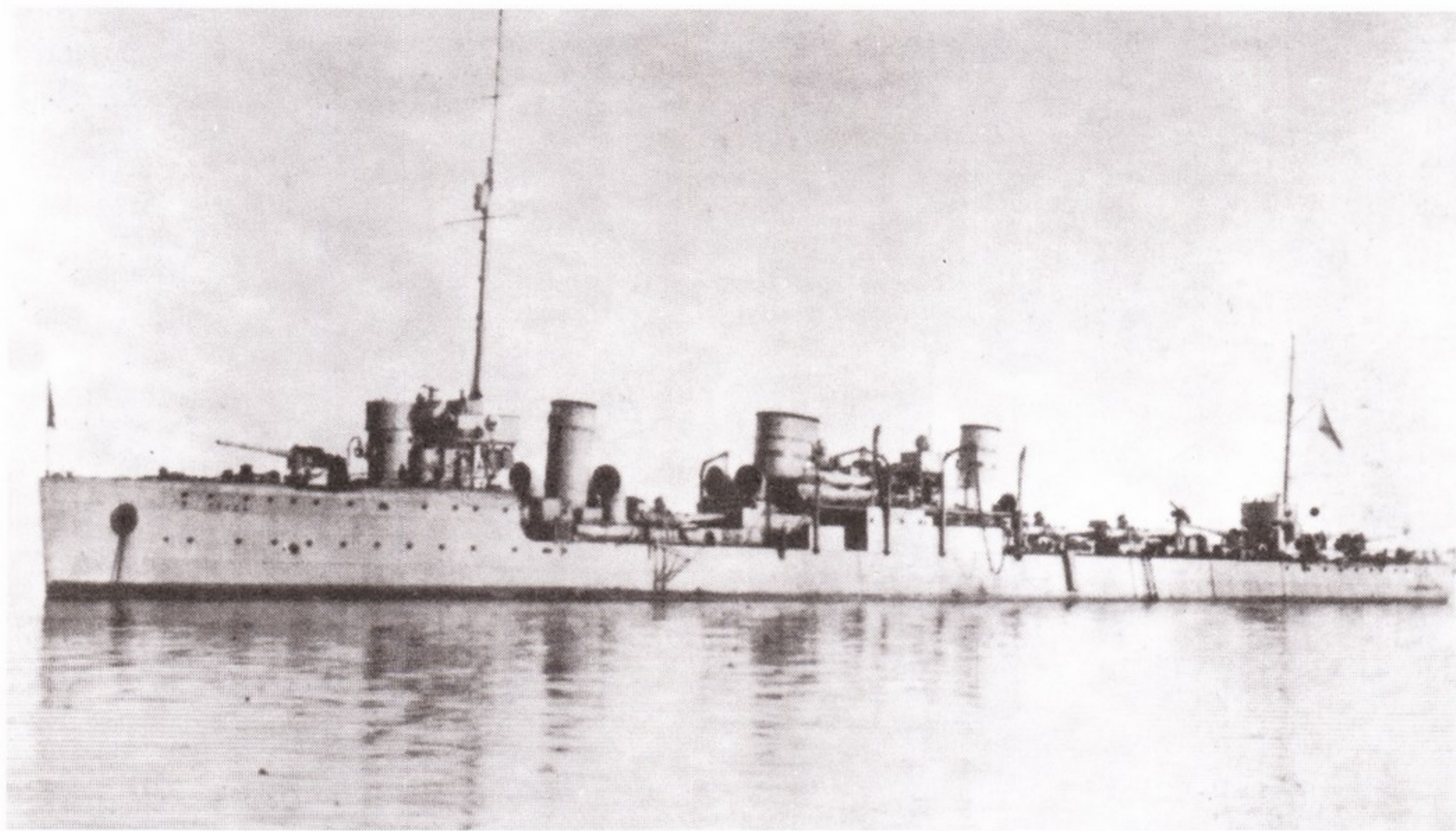
30 июля командующий флотом вошел с ходатайством к начальнику Морского штаба Верховного главнокомандующего (№ 1154/оп.) о дозво-

Эскадренный миноносец «Победитель»

лении минировать Оландсгаф вне трехмильной полосы шведского территориального моря. Это заграждение, по мнению адмирала В.А. Канина, должно было «весьма существенно облегчить нашему флоту выполнение боевых его задач», в том числе стеснить неприятельское судоходство и облегчить борьбу с ним. Поэтому Василий Александрович пришел к выводу о «необходимости теперь же начать постановку минных заграждений в Оландсгафе..., в районе, ограниченном параллелями 59° 40' и 60° 00'». Свое ходатайство командующий Балтийским флотом подкрепил ссылкой на тот факт, что весной 1916 года немцы выполнили подобную постановку в проливе Зунд, близ маяка Фальстербо, оставив свободным проходы лишь в пределах датских и шведских территориальных вод. В июне того же года германский флот поставил мины у опушки «стокгольмских шхер» на широте Норчепингской бухты – в районе, ограниченном маяками Коппарстенарне, Ландсорт и Хувудшер. При этом, хотя часть последнего за-



* Впервые вопрос о минировании всего або-аландского района от Гангэ до побережья Швеции был поставлен командованием флота Балтийского моря перед главнокомандующим 6-й армией (ему до августа 1915 года Балтийский флот был подчинен в оперативном отношении) и Ставкой еще в 1914 году. Тогда со шведским правительством велись переговоры о минировании им западной, а русским флотом – восточной частей Оландсгафа. Швеция отказалась от постановки мин, сославшись на свой нейтральный статус. Поэтому в первую военную кампанию русские ограничились постановкой семи небольших оборонительных заграждений (в общей сложности 150 мин) в абосских шхерах. В 1915 году проникновение кораблей германского флота в Ботнический залив и опасения высадки неприятельского десанта на побережье Финляндии заставили русский флот ставить мины перед ботническими портами Кристианштадт, Николайштадт и Якобштадт (108 мин); тогда же 539 мин было поставлено в або-аландском районе – у Логшера и Нюхмана. В 1916 году в Ботническом заливе была выставлена 191 мина в районе Нюкарлебо и к северо-западу от Снипана



граждения оказалась внутри трехмильной прибрежной полосы, шведское правительство отнеслось к действиям германцев «без заметного недовольства».

Предложенная же адмиралом В.А. Каниным акция не затрагивала нейтралитета шведов, что и констатировало внешнеполитическое ведомство, куда проект командующего Балтийским флотом был направлен на согласование. Товарищ министра иностранных дел гофмейстер А.А. Нератов, адресуясь к помощнику начальника Морского генерального штаба капитану 1 ранга графу А.П. Капнисту (№ 854 от 28 июля (10 августа) 1916 г.) заключил, что «право наше минировать Оландсгаф до предела шведских территориальных вод не может подлежать сомнению». Существовала, правда, вероятность того, что шведы на основании подписанного в 1810 году договора о границе заявят претензию на то, что границей их территориальных вод в Ботнике является линия, проходящая по середине проливов Кваркен и Оландсгаф.** Однако А.А. Нератов и случившийся в это время в Петрограде А.В. Неклюдов (посланник в Стокгольме) полагали, что протесты такого рода могут быть парированы ссылками на предыдущие заявления, в которых «шведское правительство само определило шири-

Эскадренный миноносец «Гром»

ну своих территориальных вод в три мили». Более того, дипломаты обязались убедить власти сопредельного королевства в том, что «принимаемая мера, имея в виду обеспечение безопасности мореплавания в Ботническом заливе, не может не отвечать торговым интересам Швеции». Получив одобрение Министерства иностранных дел, Ставка дала командующему Балтийским флотом «добро».

Минную постановку намечалось выполнить силами минных заградителей «Ильмень» и «Лена», четырех эскадренных миноносцев 1-го дивизиона и двух эсминцев 2-го дивизиона. Кроме того, корабельному отряду заграждения были приданы четыре парохода и несколько моторных катеров для обеспечения навигационной точности постановки, а затем ограждения опасного района для исключения подрыва нейтральных судов в период официального уведомления Швеции. Охранение заградителей на переходе, а затем оборона района постановки от неприятельских подводных лодок, резко активизировавшихся осенью 1916 года, была возложена на шесть миноносцев 7-го дивизиона. Ко-

** Статья 1-го русско-шведского договора, подписанного в г. Торнео 8 (20) ноября 1810 года, гласила: «Определяются пункты на линии русско-шведской границы от стыка трех границ (норвежской, шведской и финляндской/русской) в Куокимуотка до устья реки Торнео (с севера на юг) и далее вдоль Ботнического залива, посередине проливов Кваркен и Аландского моря (Аландсгафа) (выделено мной. – Д.К.), так что Аландские острова и крайний их остров на западе Сигнальшер остаются к югу от морской границы и являются крайними окончательными владениями России на западе».



Офицеры заградителя «Ильмень». Крайний слева - командир корабля капитан второго ранга А.К. Петров (из фотофонда ЦВММ)

мандование этими силами командующий флотом поручил начальнику Або-Аландской позиции контр-адмиралу барону О.О. Рихтеру.*

Корабли отряда вышли в море в 2 часа пополудни 17 (30) августа: «Ильмень» и «Лена» в охране пары миноносцев 7-го дивизиона – от острова Корсе, остальные корабли – от банки Ярамас. Заградители имели на борту по 280 мин, эсминцы 1-го дивизиона – по 50, 2-го дивизиона – по 20 мин. К 23 часам корабли отряда заняли исходные точки, и через 50 минут первая мина полетела за борт. «Ильмень» и «Лена» выставили две линии мин на запад от маяка Логшер (углубление 3-4,4 м, расстояние между линиями полтора кабельтова, минный интервал 46 м). При этом минный заградитель «Лена» успешно выставил все мины. На «Ильмене» же во

время постановки якорь одной из мин зацепился за кормовой минный скат, и в течение десяти минут, потребовавшихся для очистки якоря, мина буксировалась кораблем. В результате из имевшихся на борту 280 мин «Ильмень» поставил только 162, и в заграждении образовался разрыв длиной около полумили. На остальных кораблях все прошло благополучно, и в течение ночи в Оландсгафе была поставлена в общей сложности 821 мина.

18 (31) августа линия, частично поставленная заградителем «Ильмень», была продолжена на две мили к маяку Флеттиан минными транспортами «Кимито» и «Кивима», в охране которых находились миноносцы 7-го дивизиона.

В тот же день российский поверенный в делах в Стокгольме Евреинов, заблаговременно уведомленный Министерством иностранных дел по конфиденциальным каналам о готовящемся заграждении Оландсгафа, получил открытую телеграмму, все содержание которой ограничивалось единственным словом – «Да». Это был условный сигнал, по которо-

* Рихтер Отгон Оттонович, барон (1871-?) – контр-адмирал за отличие (1915). Окончил Морской кадетский корпус (1891). Младший флаг-офицер штаба начальника Соединенных эскадр в Тихом океане (1893-1896). В должности командира миноносца «Быстрый» (1904-1905) участвовал в походе на Дальний Восток и Цусимском сражении. В 1906 году командовал морским батальоном, подавлявшим волнения в Прибалтике. Офицер Морского генерального штаба (1906-1907). Командир эсминца «Всадник» (1907-1909), начальник 4-го дивизиона миноносцев Балтийского моря (1909-1910). Начальник оперативного отделения штаба начальника Действующего флота, затем Морских сил Балтийского моря (1910-1913). Командир линкора «Слава» (1913-1914). Начальник Або-Оландской шхерной позиции (1915-1916). В резерве чинов Морского ведомства (1916), затем в отставке (1917). Известно, что во время Гражданской войны находился в армии А.В. Колчака.



му дипломат тотчас уведомил шведский кабинет о том, что «Императорское правительство по военным соображениям и в целях ограждения как русского, так и шведского мореплавания сделало распоряжение погрузить мины в Оландсгафе, до пределов трехмильной полосы шведских территориальных вод».

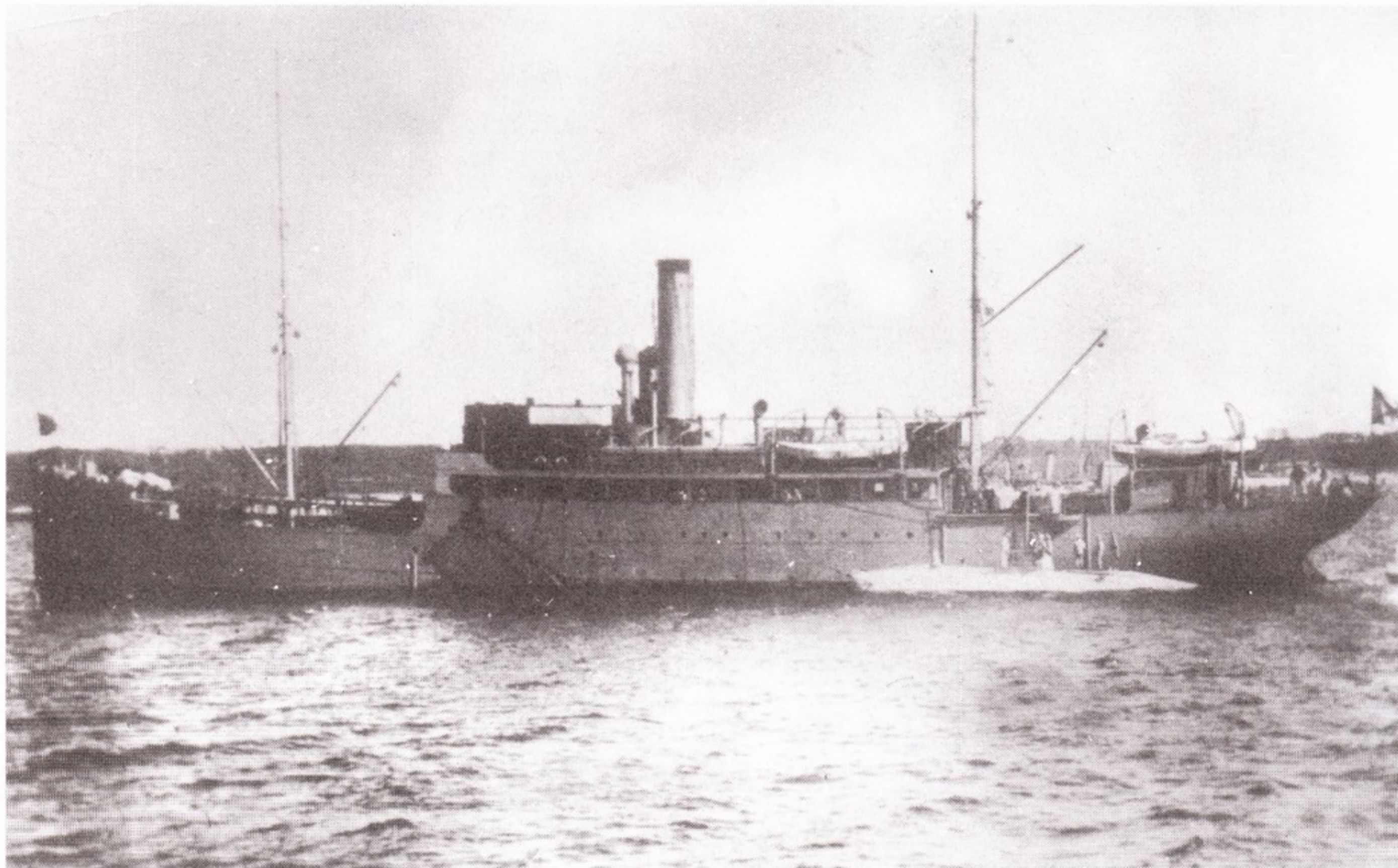
О постановке заграждения в Оландсгафе командующий флотом проинформировал Главное гидрографическое управление, которое на следующий день официально объявило для сведения судоводителей, что «в целях обеспечения свободы мореплавания торговых судов в Ботническом заливе правительство сочло себя вынужденным поставить в ночь с 30 на 31 августа минное заграждение в Балтийском море в районе, ограниченном с запада пределами трехмильной полосы шведских территориальных вод, с севера параллелью 59 градусов 54 минуты и с юга – параллелью 59 градусов 40 минут. Правительство слагает с себя всякую ответственность за случайности, могущие произойти со всякими судами, зашедшими в очерченное выше запретное пространство».

Новый командующий Балтийским флотом вице-адмирал А.И. Непенин, вступивший в должность 7 (20) сентября 1916 года, сразу позиционировал себя как сторонник возобновления активных

Минный заградитель «Ильмень»

действий на неприятельских морских сообщениях. При этом Адриан Иванович предложил верховному командованию на утверждение два варианта таковых действий. Первый предусматривал уничтожение германских транспортов за пределами территориального моря Швеции без предупреждения, дабы лишить суда противника возможности укрыться в территориальных водах нейтрального королевства (заметим, что к осени 1916 года строгое выполнение норм призового права выглядело неуместным донкихотством). Второй вариант предусматривал постановку минных заграждений в районах, прилегающих к границе шведских территориальных вод. Ставка санкционировала только второй вариант, причем обязала штаб флота согласовывать каждую минную постановку с Министерством иностранных дел.

Однако из-за огромного расхода мин на подновление и усиление существующих и создание новых оборонительных заграждений (речь, прежде всего, идет о Передовой минно-артиллерийской позиции, на формирование которой было затрачено более



4000 мин), деятельность Балтийского флота по постановке активных заграждений носила весьма ограниченный характер. До конца кампании 1916 года на морских сообщениях противника было выставлено лишь два небольших заграждения.

В ночь на 25 октября минный заградитель «Урал» (командир – капитан второго ранга А.В. Витгефт) и миноносцы 4-го дивизиона (начальник – капитан первого ранга П.В. Гельмерсен) выставили 120 мин в проливе Северный Кваркен. Этой постановкой имелось в виду, с одной стороны, нарушить неприятельские сообщения в Ботническом заливе, а с другой – защитить по представлению Министерства торговли и промышленности свое каботажное судоходство и коммуникацию, соединяющую ботнические порты Финляндии со Швецией. По завершении постановки корабли отряда оставались в районе до следующего дня с целью предупреждения капитанов нейтральных судов об опасности. 13 (26) октября правительство опубликовало извещение о минировании Северного Кваркена.

Наконец, 5 (18) октября эсминцы «Новик», «Орфей», «Десна» (капитан второго ранга граф А.Г. Кайзерлинг), «Летун» (флигель-адъютант капитан второго ранга Б.А. Вилькицкий) и «Капитан Изыльметьев» (капитан второго ранга А.В. Домбровский) поставили к северо-западу от мыса Стейнорт «заграждение № 21» из 200 мин пятью короткими линиями (углубление мин 3,7 метра, минный интервал 61 метр).

Минный заградитель «Урал»

Заключение

Итак, если в двух первых кампаниях Великой войны основной формой применения надводных сил Балтийского флота на морских сообщениях противника являлись минные постановки на подходах к неприятельским портам и в узлах коммуникаций, то в 1916 году надводные корабли шире использовались непосредственно для нанесения ударов по неприятельским конвоям и судам. При этом район действий наших крейсеров и миноносцев значительно расширился и охватывал коммуникационную линию, проходящую вдоль побережья Швеции, почти на всем ее протяжении, в то время как в 1915 году легкие силы Балтфлота беспокоили неприятельское судоходство только изредка и только в Ботническом заливе.

Это стало возможным главным образом благодаря пополнению флота тремя дивизионами быстроходных турбинных эскадренных миноносцев типов «Орфей» и «Гавриил», имевших мощное торпедно-артиллерийское вооружение и значительный оперативный радиус действия, позволявший этим кораблям действовать в удаленных районах Балтийского морского театра.

Летом и осенью 1916 года надводные силы Балтийского флота совершили три набега на неприятельские коммуникации и выполнили постановку трех активных минных заграждений (в общей сложности 1141 мина). Не понеся потерь, наши корабли захватили два крупных парохода суммарной вместимостью 7200 брт и потопили «судно-ловушку». Однако главный результат воздействия Балтфлота на неприятельские перевозки заключался в том, что немцы вынуждены были прибегнуть к организации системы конвоев, что неизбежно вело к значительному (по опыту обеих мировых войн - до 30%) снижению оборачиваемости грузового тоннажа. Таким образом, в кампании 1916 года боевая деятельность Балтийского флота впервые с начала войны оказала сколь-нибудь существенное влияние на интенсивность и объемы морских перевозок противника.

Кроме того, была создана известная напряженность для германских военно-морских сил, занятых обороной своих сообщений. Появление на неприятельских коммуникационных линиях российских надводных кораблей заставило противника включать в состав сил охранения и прикрытия конвоев не только вооруженные траулера и «суда-ловушки», но и свои немногочисленные боевые корабли специальной постройки, тем самым отвлекая их от решения других задач.

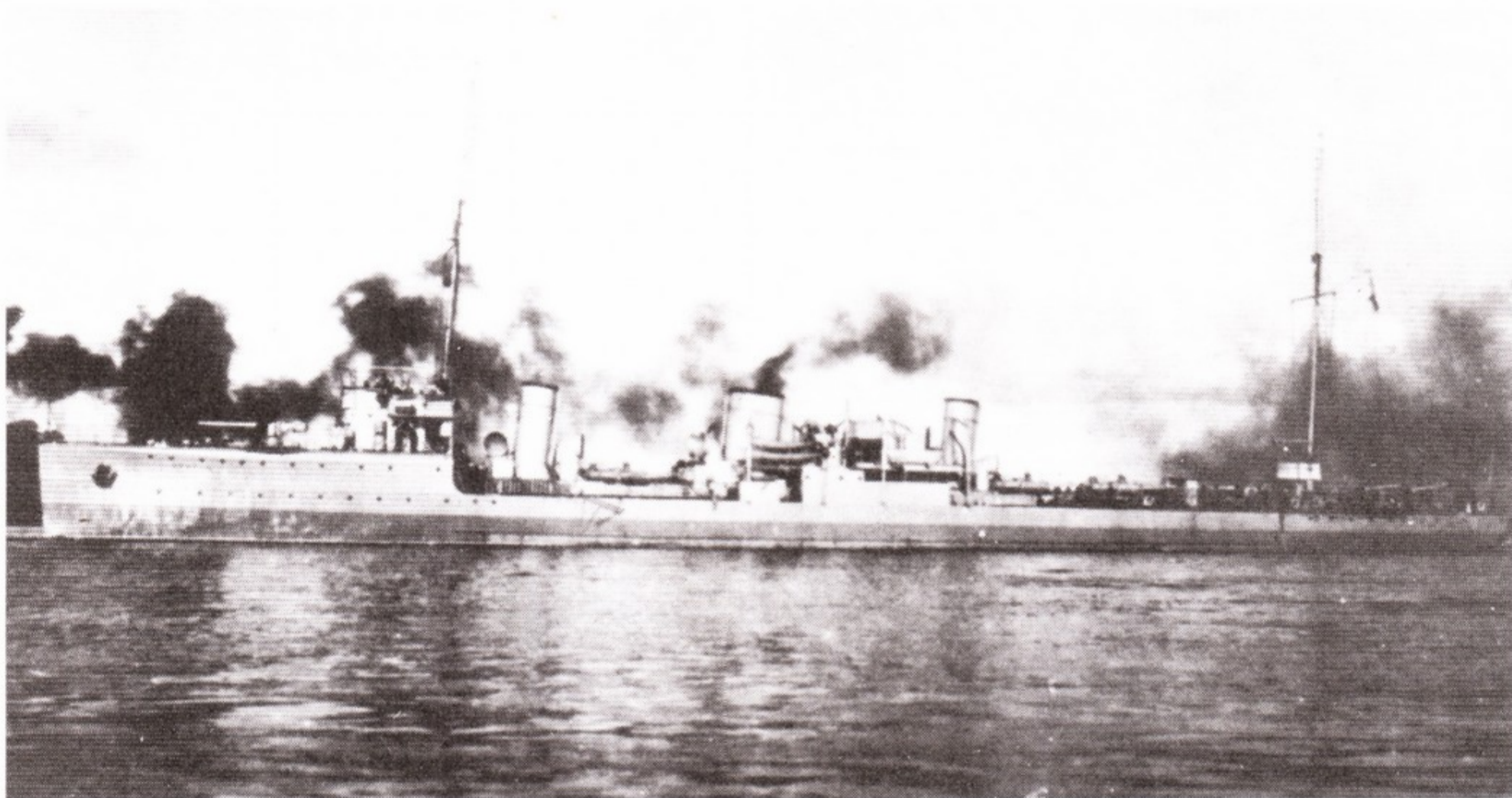
Однако парализовать сообщения между Германией и Швецией русскому флоту не удалось. Причину этого следует, видимо, искать в том, что российское командование - как верховное, так и

флотское - недооценило значение действий на морских коммуникациях противника и, как следствие, выделило для решения этой задачи недостаточные силы. Да и эти силы применяло без должной настойчивости: эскадренные миноносцы привлекались к борьбе с неприятельским судостроительством лишь три раза, крейсера - дважды. Между тем совершенно очевидно, что в сложившейся на Балтике обстановке командование русского флота имело все возможности придать действиям своих надводных сил на германских сообщениях систематический характер.

Едва ли оправдывалось оперативной обстановкой на театре и распределение мин между оборонительными и активными заграждениями: если постановка первых в 1916 году приобрела без преувеличения грандиозные масштабы, то вторые обеспечивались лишь по остаточному принципу.

В подготовке и проведении набеговых действий просматривается целый ряд позитивных моментов, среди которых отметим тщательное разведывательное обеспечение ударных сил и стремление к организации оперативного взаимодействия надводных кораблей и подводных лодок. Однако на тактическом уровне наши флагманы и командиры зачастую обнаруживали несостоятельность в управлении соединениями и кораблями. Одной из важных причин такого положе-

Эсминец «Летун»



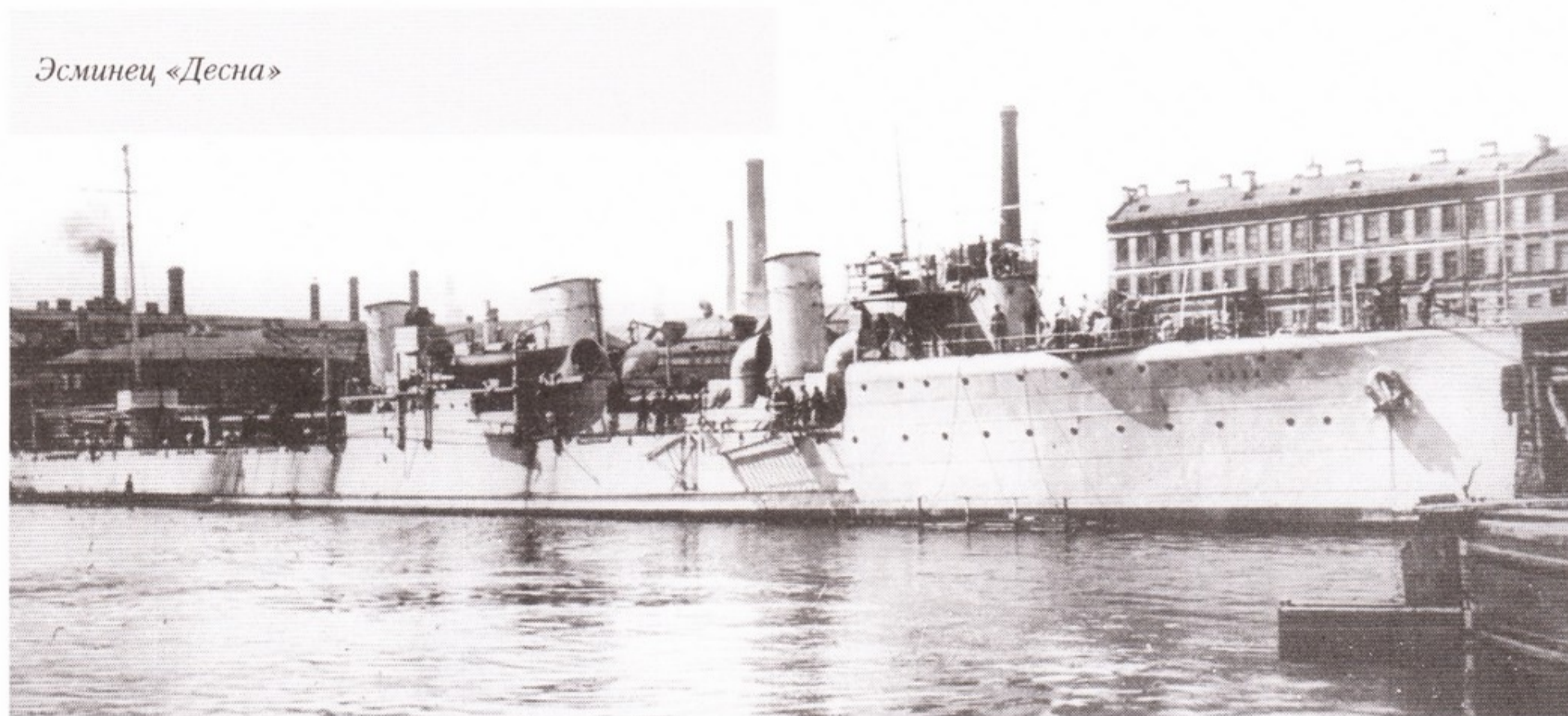
ния являлось, на наш взгляд, грамотное и энергичное противодействие со стороны германских эскадренных сил. Последние, как уместно замечает немецкий историк, *«благодаря энергии и находчивости их командиров, добились блестящих результатов и заслуживают того, чтобы быть особо отмеченными в рамках операций в Балтийском море»*. В боевых столкновениях с превосходящими крейсерско-миноносными силами русского флота неприятель, располагавший в некоторых случаях лишь импровизированными («подручными», как говорили в германском флоте) силами и средствами, решительно вступал в бой, перехватывая тактическую инициативу и добиваясь успешного решения своей главной задачи – обеспечения безопасности транспортных судов с грузом стратегического сырья.

Весьма существенно, что действия надводных кораблей русского флота ощутимо осложнялись, а затем были и вовсе свернуты из-за чрезмерно осторожного отношения военно-политического руководства империи и верховного командования к соблюдению норм международного права и нейтралитета Швеции, в то время как Германия при попустительстве самих шведов этот нейтралитет игнорировала. *«Морские сообщения со Швецией на Балтийском море Германия обеспечивала преимущественно не своими морскими силами, а дипломатическим путем, используя по существу неблагоприятный нейтралитет Швеции по отношению к России»*, – справедливо отмечает отечественный исследователь.

Из опыта первых кампаний Великой войны командование Балтфлота сделало справедливый вывод о том, что систематическими боевыми

действиями ограниченным составом сил и средств на обширных пространствах театра трудно достигнуть значительных успехов, так как обстановка зачастую требовала не просто затруднения неприятельского судоходства, а его пресечения в том или ином районе на оперативно значимый промежуток времени. Поэтому главное, на наш взгляд, достижение командования Балтийского флота состоит, в том, что летом 1916 года оно внедрило в боевую практику новую форму применения группировки разнородных сил – морскую операцию по нарушению морских коммуникаций противника. И есть все основания полагать, что деятельность Балтийского флота в 1916 году составила значительную часть фактологической базы, положенной авторами первого академического курса по основам оперативного применения сил флота, а затем и «Временного наставления по ведению морских операций» 1940 года (НМО-40), в основу раздела «Операции на морских сообщениях и блокада». Весьма вероятно, что именно опыт действий Балтфлота на «шведской» коммуникационной линии заставил капитана первого ранга В.А. Петровского и его коллег поместить в статью 157 НМО-40 – первого отечественного руководящего документа по оперативному искусству ВМФ – нижеследующий тезис: *«Операции против морской торговли должны иметь во всех случаях большой масштаб и требуют для своего осуществления значительных сил и средств, так как сколько-нибудь серьезное нарушение снабжения противника морем может быть осуществлено лишь при условии непрерывного воздействия на морские перевозки, перерастающего в блокаду»*.

Эсминец «Десна»



Источники

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).

Ф. р-6378. Оп. 1. Д. 1.

Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ).

Ф. 609. Оп. 1. Д. 995.

Ф. 716. Оп. 1. Д. 60, 92.

Ф. р-1529. Оп. 1. Д. 154.

Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА).

Ф. 2003. Оп.1. Д. 36; Д. 555.

Архив внешней политики Российской империи Историко-документального департамента МИД (АВПРИ).

Ф. 138. Оп. 467. Д. 386-389, 418, 424, 425.

Ф. 323. Оп. 617. Д. 7, 8, 11.

Бережной С.С., Лысикова Т.Д., Гигаури В.С. и др. Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского Флота (1917-1927 гг.) (Справочник). М., 1981.

Боевое расписание Балтийского флота на 1917 год. Б/м., 1917.

Временное наставление по ведению морских операций (НМО-40). М.-Л., 1940.

Граф Г.К. Императорский Балтийский флот между двумя войнами. 1906-1914 / Примеч. и коммент. А.Ю. Емелина. СПб., 2006.

Граф Г.К. На «Новике». Балтийский флот в войну и революцию / Предисл. и коммент. В.Ю. Грибовского. СПб., 1997.

Материалы о шведском флоте. Военный флот Швеции. Исправлено по май 1916 года. Издание Статистического Отделения Морского Генерального Штаба. Пг., 1916.

Похлебкин В.В. Внешняя политика Руси, России и СССР за 1000 лет в именах, датах, фактах. Вып. второй. Книга первая. Войны и мирные договоры. М., 1995.

Протоколы допроса адмирала А.В. Колчака чрезвычайной следственной комиссией в Иркутске 21 января – 7 февраля 1920 г. // Архив русской революции, издаваемый Г.В. Гессеном. [Т.] X. – Берлин, 1923.

Стрельбицкий К.Б. Потери Российского флота в период Первой мировой войны 1914-1918 (Справочник). Львов, 1994.

К истории назначения вице-адмирала А.И. Непенина командующим Балтийским флотом (по письмам и дневникам). Публ. А.Ю. Емелина, К.Л. Козуренка // Корттик. Вып. 1 (2003). С. 40-55.

Стрельбицкий К.Б. Боевой счет русских подводников (1914-1917) // Отечественная военная история. Подводник России. Вып. 1 (2002). С. 78-93.

Тимирев С.Н. Воспоминания морского офицера. СПб., 1998.

Литература

Банников Б.С. Первые операции флота // Военная мысль. 1975. № 2. С. 38-48.

Вьюненко Н.П. Формы оперативного применения военно-морских флотов // Военная мысль. 1974. № 4. С. 20-29.

Гончаров Л.Г., Денисов Б.А. Использование мин в мировую империалистическую войну 1914-1918 гг. М.-Л., 1940.

Грибовский В.Ю. Балтийский флот в Первой мировой войне, 1914-1917 гг. СПб., 2000.

Грибовский В.Ю. Подводные лодки Балтийского флота в кампаниях 1916-1917 гг. // Очерки из истории Балтийского флота. Книга вторая. Калининград, 1999.

Гроос О. Учение о морской войне в свете опыта мировой войны: Пер. с нем. М.-Л., 1930.

Денисов В. Минно-заградительные операции русского флота в Балтийском море в 1914-1917 гг. (по материалам Морискома) // Морской сборник. 1934. № 8. С. 155-175.

Доценко В.Д., Щербаков В.Н. Профессора Военно-морской академии. СПб., 2004.

Емелин А. Военно-морские агенты России // Морской сборник. 2007. № 2. С. 64-70.

Ковалев Э.А. Рыцари глубин. Хроника зари российского подплава. М., 2005.

Козлов Д.Ю., Подсобляев Е.Ф., Грибовский В.Ю. «Должен признать... что к делу развития морской силы Колчак имел громадное влияние». К вопросу об эффективности управления силами флота вице-адмиралом

А.В. Колчаком // Военно-исторический журнал. 2006. № 2. С. 28-36.

Мельников Р.М. Эскадренные миноносцы класса «Доброволец». СПб., 1999.

Озоровский Н.Ю. Германские потери на море от действий русского флота в 1914-1917 гг. // Морской сборник. 1941. № 6-7. С. 76-89.

Павлович Н.Б. Развитие тактики военно-морского флота. Часть III (от первой мировой до второй мировой войны). М., 1983.

Петров М.А. О планах развертывания Балтийского флота в период между Крымской и империалистической войнами (Составлено по материалам архива Морискома и главного морского архива) // Морской сборник. 1925. № 4. С. 75-96.

Петров М.А. Кризис морского командования в 1916 г. // Морской сборник. 1926. № 8-9. С. 3-19.

Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. М.-Л., 1926.

Петров М.А. Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота в связи с эволюцией военно-морского искусства. Л., 1927.

Петровский В.А. Ведение морских операций. В 2 ч. Л., 1940.

Пилкин В.К. Два адмирала // Морские записки (Нью-Йорк). 1951. Vol. 9. С. 53-68.

Плотников И.Ф. Александр Васильевич Колчак: исследователь, адмирал, Верховный правитель России. М., 2003.

Рыжонок Г. «Блестящее дело» Колчака // Военно-морское историческое обозрение. 1997. № 3. С. 18-20.

Сталбо К.А. Из истории развития отечественной военно-морской мысли // Морской сборник. 1985. № 7. С. 28-35.

Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л., 1981.

Таубе Г.Н. Описание действий Гвардейского Экипажа на суше и на море в войну 1914-17 гг. Нью-Йорк, 1944.

Трубицын С.Б. Эскадренные миноносцы и миноносцы Германии (1871-1918 гг.). СПб., 2000.

Флот в первой мировой войне / Под ред. Н.Б. Павловича. Т. 1. Действия русского флота. М., 1964.

Шавцов Д.С. Общие основы операции на морских сообщениях противника // Морской сборник. 1955. № 8. С. 8-19.

Шигалин Г.И. Военная экономика в первую мировую войну (1914-1918 гг.). М., 1956.

Шпирт А. Минеральное сырье и война. Проблемы обеспечения капиталистических стран минеральным сырьем в первой и второй мировой империалистической войне. М., 1941.

Bastian M. Der Ostseekrieg // Der Grosse Krieg 1914-1918, in zehn Bänden. Vierten Band: Der Seekrieg. Der Krieg um die Kolonien. Die Kampfhandlungen in der Türkei. Der Gaskrieg. Der Luftkrieg. Leipzig, 1922.

Gagern E., von. Der krieg in der Ostsee. Dritter Band. Von Anfang 1916 bis zum kriegsende. Frankfurt/M., 1964.

Greger R. Die Russische Flotte im ersten Weltkrieg 1914-1917. Munchen, 1968.

Gröner E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd 1. Munchen, 1968.

Guichard L. The Naval Blockade 1914-1918. London, 1930.

Jane's Fighting Ships of World War I. London, 1990.

Koop G., Schmolke K.-P. Kleine Kreuzer 1903-1918 (BREMEN-bis CÖLN-Klasse). Bonn, 2004.

Lützwow F. Der U-Bootskrieg // Der Grosse Krieg 1914-1918, in zehn Bänden. Vierten Band. Leipzig, 1922. S. 194-290.

Rehde J. Die Verluste der Kriegsflotten 1914-1918. Munchen, 1969.

Rystad G. The Aland Question and the Balance of Power in the Baltic during the First World War // In Quest of Trade and Security: The Baltic in Power Politics, 1500-1990. Volume II. 1890-1990. Stockholm, 1995.

Wilson M. Baltic Assignment. British Submariners in Russia: 1914-1919. London, 1985.



Ют эскадренного миноносца «Азард»



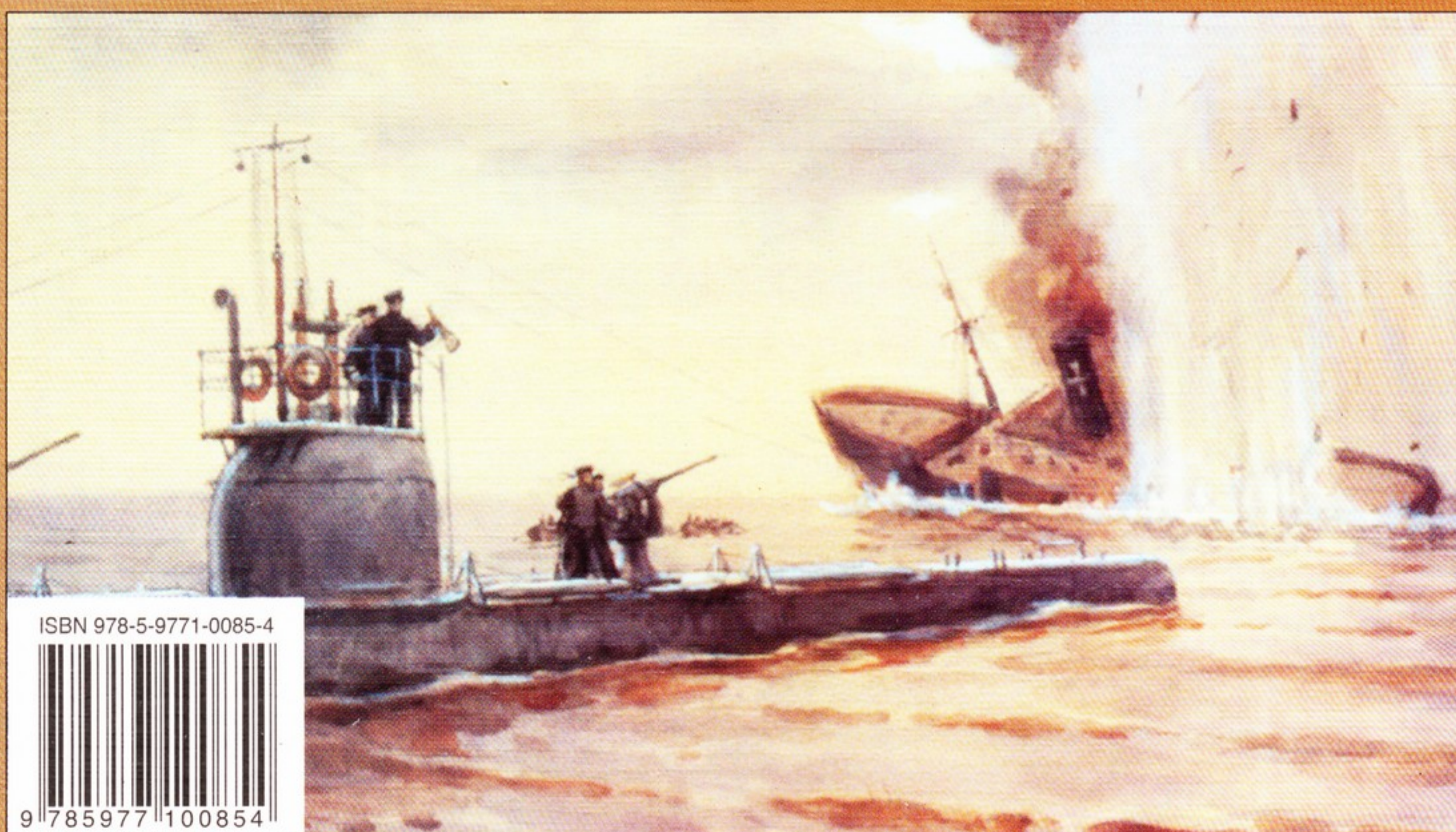
Предвоенное фото офицеров эсминца «Донской казак». Крайний слева - командир корабля капитан 2 ранга князь В.В. Трубецкой

На 4-й странице обложки. Вверху: Линейный корабль «Цесаревич» и эскадренный миноносец типа «Всадник» (с картины А.В. Ганзена)

Внизу: Потопление русской подводной лодкой «Волк» германского транспорта 4 мая 1916 года (с картины Ю.М. Непринцева)



В годы Великой войны английская морская блокада превратила нейтральную Швецию в единственного поставщика высококачественной железной руды в Германию и Австро-Венгрию. Поддержание бесперебойных экономических перевозок на Балтийском море переросло для немцев в проблему стратегического масштаба. В кампаниях 1914 и 1915 гг. Балтийский флот воздействовал на морские перевозки противника минными постановками у неприятельских портов и в узлах коммуникаций, боевые действия на «шведской» трассе вели русские и английские подводные лодки. В 1916 г. командование Балтфлота попыталось помешать снабжению Германии и ее союзников шведским сырьем путем проведения морских операций группировок разнородных сил, основой которых являлись соединения надводных кораблей.



ISBN 978-5-9771-0085-4



9 785977 100854