

6. ТРЕТЬЯ РИЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ.

(Схемы 10 и 11.)

Русские корабли в течение первой половины августа, оказывая поддержку своей армии, продолжали обстреливать левый фланг германской армии у Кеммерна. Корабельный огонь причинял большие повреждения германским укреплениям, германские войска несли значительные потери. Действия русских кораблей, таким образом, нервировали сухопутное командование немцев, почему оно, хотя и отказалось предпринимать в ближайшие дни наступление на Ригу, тем не менее весьма благосклонно смотрело на намеченную морским командованием операцию в Рижском заливе. Высшее командование решило повторить операцию, сохранив и на этот раз те же задачи, которые ставились флоту в первых двух операциях, т. е. заградить южный выход из Моонзунда, закупорить Пернов, уничтожить по возможности русские силы в Рижском заливе, бомбардировать Усть-Двинск и прикрыть минной постановкой фланг своей армии. Поскольку опыт первых операций установил чрезвычайную опасность от мин и подводных лодок, было решено послать в операцию более новые корабли, способные выдерживать минные и торпедные пробойны. Для прорыва в Рижский залив были предназначены: линейные корабли «Позен» и «Нассау», крейсера «Грауденц», «Пиллау», «Бремен», «Аугсбург», 33 миноносца и 2 дивизиона тральщиков; для прикрытия: 8 линейных кораблей, 3 линейных крейсера, 5 крейсеров и 32 миноносца.

1 эскадра вышла из Свинемюнде 14 августа и около 20 часов 15-го в 30 милях к весту от Либавы соединилась с остальными назначенными в операцию силами.

В предвидении новой попытки немцев овладеть Рижским заливом, командующий русским флотом опять возбудил вопрос о предоставлении права использовать по его усмотрению два новых линейных корабля, мотивируя тем, что испрашивание каждый раз разрешения на их использование приводит к потере времени, вследствие чего упускаются благоприятные условия для боя. Ходатайство это было наконец удовлетворено.

Пользуясь перерывом в операции, русские вновь произвели постановки мин в Ирбенском проливе.

14 августа по получении сведений о появлении германских кораблей русским командованием были высланы на позиции «Е-9» и «Акула».

«Е-9» вышла из Ревеля вечером 14-го и пошла на позицию в 60 милях на зюйд-вест от Дагерорта (схема 10, п. 1).

Утром 15-го лодка пришла на позицию. За весь день она никого не видела.

«Акула» вышла из Ревеля вслед за «Е-9» и пошла на позицию между Готландом и Курляндским побережьем. В 22 ч. 30 м. 15-го лодка подошла к своей позиции (схема 10, п. 2).

Командующему русским флотом 15-го стало уже вполне определенно известно о назначенном на 16-е повторении немцами опе-

рации по прорыву в Рижский залив, о чем он и известил своих флагманов.

Участвующие в операции германские силы, идя на север, ночью прошли вблизи позиции «Акулы». Около 2 ч. 18 м. лодка заметила на восток огонь, похожий на факел из трубы корабля. Огонь скрылся в направлении на север. С утра 16 августа эскадра линейных кораблей крейсеровала восточнее Форэ. Линейные крейсера 1-й разведывательной группы должны были на рассвете занять позицию на широте Готска-Сандэ. В 4 ч. 35 м. «Е-9», находясь на своей позиции (схема 10, п. 1), сквозь мглу и дождь заметила приближающиеся линейные крейсера противника. Лодка погрузилась, но «Зейдлиц» успел заметить погружающуюся лодку. Крейсера повернули в 40 каб. от нее на 90° и вскоре исчезли во мгле. В дальнейшем, оставаясь на широте Готска-Сандэ для прикрытия операции со стороны Финского залива, линейные

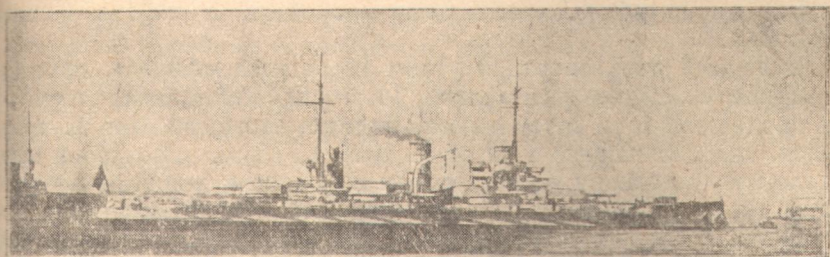


Рис. 23. Линейный корабль „Позем“. (Водоизмещение 18900 т, постройки 1908 г.).

крейсера избегали приближаться к району обнаружения лодки. Поэтому «Е-9», оставаясь в течение всего дня на прежней позиции, видела временами лишь дымы кораблей, находящихся от нее на большом расстоянии.

Германские легкие крейсера образовали дозор на линии Свенска — Хегарнэ — Дагерорт.

Тральщики с утра начали траление прохода через Ирбенский пролив. Работу их прикрывали крейсера «Бремен», «Пиллау» и линейные корабли «Позем» (рис. 23) и «Нассау». Оба линейных корабля преимущественно стояли на якорях, меняя постепенно место вслед за продвижением тральщиков.

Русские сосредоточили у Ирбена все находившиеся в Рижском заливе силы. «Слава», канонерские лодки и миноносцы своим огнем мешали работе германских тральщиков, но должны были часто отходить под огнем линейных кораблей противника. При этом «Слава» получила три попадания большого калибра, не причинивших, впрочем, ей серьезных повреждений.

Туманная и тихая погода благоприятствовала германским тральщикам, часто скрывая их от наблюдения русских. Во время работы тральщик «Т-46» взорвался на mine и погиб. В течение дня к югу от Люзерорта сосредоточились различные вспомога-

ные корабли: заградитель «Дейчлянд», пловучие базы тральщиков, пароходы, предназначенные для затопления, прорыватели заграждений и др. Все эти корабли стояли на якорях под охраной флотилии сторожевых кораблей.

В 18 часов адмирал Шмидт, ввиду приближающейся темноты, дал сигнал отбоя. «Позен», «Нассау» и четыре крейсера стали на якорь у Люзербурга, опустив противоторпедные сети. Тральщики отошли с ними и образовали вокруг них охранение от подводных лодок. Линейные крейсера остались на том же месте. «Роон» сторожил путь вдоль Эзеля между банкой Сарычева и Церелем. I эскадра отошла несколько к югу.

Для того чтобы не выводить сразу из действия для погрузки топлива целые соединения, корабли посылались поочередно в Путцигскую бухту и в Либаву. Ежедневно назначались под погрузку топлива два линейных корабля, один крейсер и флотилия миноносцев.

Все эти корабли должны были проходить в районе позиции «Акулы».

В первый день операции утром 16 августа «Акула», находясь посредине своей позиции (схема 10, п. 2), наблюдала далеко на ост продвижение на север дымов. Видимо, это были отряды тральщиков, направлявшихся к Ирбену. В 10 ч. 15 м., находясь в норд-остовом углу позиции в крейсерском положении, лодка обнаружила мачты двух однотрубных больших кораблей. Это были прорыватели заграждений, шедшие к Ирбенскому проливу. Лодка в позиционном положении сближалась с кораблями. В 10 ч. 45 м., когда показались уже мостики кораблей, командир лодки, видя, что пеленг при движении в позиционном положении не меняется, и считая потому атаку невозможной, повернул обратно на свою позицию. С прорывателей заграждения лодка была усмотрена, и так как она отходила, оставаясь в позиционном положении, то была принята за германскую лодку. Головной «Отенсен» повернул к ней и сделал прожектором опознавательные. Лодка начала погружаться, после чего пароход от нее отвернул.

Таким образом, о нахождении «Акулы» в этом районе стало известно. Обе лодки «Акула» и «Е-9», бывшие в море, выдали противнику свое местонахождение и тем позволили ему в дальнейшем принять меры для избежания встречи с ними.

В 19 ч. 35 м. «Акула», находясь в норд-вестовом углу своей позиции, обнаружила на ост два германских миноносца, идущих курсом норд-вест. Это были миноносцы, высланные на поиск лодки. Один из них — «S-168» — заметил лодку и повернул на нее. В 19 ч. 50 м. «Акула» в расстоянии 15 каб. от миноносца погрузилась с намерением пересечь ему курс для атаки кормовыми торпедами, но видя, что миноносец держит прямо на лодку, командир, отказавшись от атаки, ушел на 45 футов (13,5 м). В 20 ч. 06 м. один из миноносцев прошел над лодкой. Подняв через 6 минут перископ, командир увидел, что миноносцы заняты поиском лодки. Обнаружив ее перископ, они вновь бросились к ней. Командир снова ушел на 45 футов (13,5 м). В 20 ч. 21 м. в лодке послышался шур-

шавший звук, как будто по корпусу трется стальной трос. Через минуту раздался оглушительный взрыв. Взрыв был чрезвычайно резким, однако он повреждений лодке не причинил. В 22 ч. 05 мин., не слыша больше работы винтов, командир всплыл и пошел к Эстергарну для определения места.

В связи с активным развитием немцами операций русское командование направило к Церелю все способные выйти в море старые русские лодки: «Макрель», «Миногу» и «Дракон».

С наступлением темноты адмирал Шмидт выслал для атаки «Славы» два новых больших миноносца «V-99» и «V-100». Последние, благополучно проникнув в Рижский залив, встретились в темноте с «Новиком». В происшедшем бою немецкие миноносцы, получив большие повреждения, вынуждены были спастись поспешным отступлением, при котором наиболее пострадавший от огня «Новика» «V-99» подрывался на mine и затонул.

С утра 17 августа, ввиду плохой видимости, дозорная линия крейсеров была оттянута на линию б. Сарычева—Готска-Сандэ. Эскадра линейных кораблей и линейные крейсера оставались и этот день в том же районе. В 10 часов «Зейдлиц» сквозь мглу и дождь опять заметил «Е-9» и открыл по ней огонь. «Е-9», погрузившись, ничего не могла рассмотреть через перископ. В 13 часов она направилась к Дагерорту и затем в Ревель.

Тральщики под прикрытием тех же кораблей продолжали тральные работы в Ирбене. Русские корабли своим огнем мешали им, поскольку было возможно. После полудня сильно сгустившаяся мгла совершенно скрыла от русских германские тральщики, и таким образом последние могли беспрепятственно продолжать свою работу. К вечеру, не имея возможности мешать тралению противника и опасаясь быть застигнутыми германскими силами, удали от своей базы, русские корабли отошли в Моонзунд. Канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец» продолжали успешно действовать в районе Кеммерна против германских сухопутных войск.

Сосредоточившиеся у Цереля подводные лодки «Дракон», «Макрель» и «Минога» днем стояли в ожидании приказаний. Вследствие ненадежности механизмов лодок командование считало невозможным посылать их на внешние позиции. На ночь они перешли в глубокое место к мысу Кави (схема 10, п. 10).

«Акула» в этот день держалась посредине своей позиции. Около 11 часов она пыталась атаковать два германских линкора, которые шли в Путциг на погрузку угля. Ей удалось сблизиться лишь на 40 каб. После этого лодка перешла на линию их курса, надеясь атаковать их при возвращении. Около 15 часов к Стейнорту прошел миноносец, которого лодка пыталась также атаковать. Атака была безуспешной, так как лодка не могла подойти ближе 25 каб. Вечером лодка направилась для определения своего места к Эстергарну.

Подойдя около полночи на видимость огня маяка, лодка южнее его заметила второй огонь, временами пропадающий. Не выяснив, кому принадлежит этот огонь, лодка повернула обратно на свою позицию.

Вечером того же дня из Ревеля вышла закончившая ремонт «Е-1». Лодка получила приказание крейсировать перед входом в Рижский залив.

На ночь германские корабли остались в районах их дневного пребывания.

«Позен» и «Нассау» стали на якорь в 3-х милях от Михайловского маяка. Поблизости же стали два легких крейсера и часть миноносцев. Остальные миноносцы были отправлены к Люзерпорту для приемки угля с транспортов.

18 августа в течение дня германские тральщики беспрестанно протралили фарватер в Ирбенском проливе. Но из-за позднего времени германские корабли не решились входить в залив в этот же день и на ночь отошли на прежние якорные места.

С утра подводные лодки «Макрель», «Минога» и «Дракон» вышли на позиции в Ирбене со стороны Рижского залива (схема 10: «Макрель» — п. 3, «Минога» — п. 4, «Дракон» — несколько севернее «Макрели»). Около полудня лодки получили приказание итти в Куйвасто. Это приказание, видимо, было вызвано опасением за судьбу старых лодок, в случае оставления русскими под давлением противника Моонзунда и решением в связи с этим использовать лодки при обороне последнего. Лодки прошли на Кассарский плес, куда в это время были переведены все вспомогательные суда.

«Акула» крейсировала в течение дня вдоль востовой границы своего квадрата. В 16 ч. 30 м. на зюйд-зюйд-вест показался в 7 милях линейный корабль, шедший на север. Лодка погрузилась и пошла курсом вост в атаку. Вскоре выяснилось, что идут четыре линейных корабля I эскадры.

Со стороны лодки корабли охранялись четырьмя миноносцами. В 16 ч. 55 м. головной корабль пересек курс лодки в расстоянии 35—40 каб.; в 17 ч. 18 м. прошел концевой корабль на расстоянии 15 каб.

Когда эскадра уже прошла, один из миноносцев развернулся на обратный курс. Не желая выдавать свое присутствие, лодка ушла на глубину. В 18 часов, когда корабли скрылись, лодка всплыла и отошла на зюйд.

Больше в этот день она кораблей не видала.

«Е-1» в 7 ч. 30 м. пришла к Дагерпорту и стала на якорь, ожидая, когда рассеется туман. В 8 ч. 45 м. она направилась далее на позицию (схема 20, п. 5). Благодаря плохой видимости лодка прошла линию германских дозорных крейсеров в район маневрирования линейных крейсеров, не обнаружив кораблей противника.

19 августа с утра отряд германских кораблей в составе двух линейных кораблей, четырех легких крейсеров, одного заградителя, пароходов, миноносцев и тральщиков вошел в Рижский залив. Боязнь нападения подводных лодок на кораблях была чрезвычайно велика. Как только они вошли в залив, им сейчас же стали мерещиться перископы. «Аугсбургу» казалось даже, что он видел погружающуюся подводную лодку, которую он вместе с миноносцами бросился преследовать. В действительности русских лодок в этом районе не было вовсе. Крейсера отделились от главных сил

для осмотра всех бухточек побережья; главные же силы направились к Моонзунду (схема 10). В 18 ч. 30 м. «Дейчлянд» с миноносцами отделился для постановки заграждения на выходах из Моонзунда. От нападения на Моонзунд командующий отрядом отказался, ввиду пасмурной погоды; когда же в 19 часов тральщики, шедшие впереди «Дейчлянда», обнаружили задев трала, была отменена и постановка в этот день мин. Отряд направился к Кюно, чтобы там встать на якорь.

Русские, не имея наблюдения за Ирбеном, не знали точно, вошел ли противник в залив. Для разведки в залив был послан «Новик». Приближаясь к Ирбену, «Новик» встретил сначала тральщики, а затем крейсер «Пиллау» и вынужден был быстро отойти к Моонзунду. В то же время при подходе германского отряда к Моонзунду произошла безрезультатная перестрелка между германскими передовыми силами и русскими миноносцами.

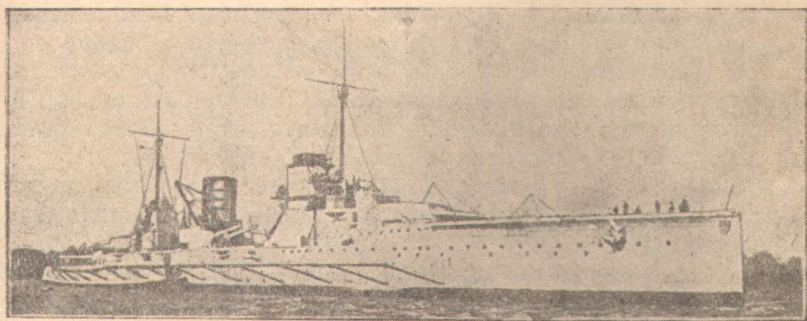


Рис. 24. Линейный крейсер „Зейдлиц“. (Водоизмещение 25000 т, постройки 1911 г.).

Получив сведения о входе в залив кораблей противника, русское командование выслало в северную часть залива подводные лодки «Миногу» и «Макрель». Лодки вышли из Куйвасто в 18 часов и потому опоздали ко времени подхода германских сил к Моонзунду. «Минога» видела лишь большое количество неприятельских миноносцев. На ночь лодки стали на подводный якорь у маяка Лайдунин (схема 10, п. 6). Вечером из Ревеля в Моонзунд был выслан «Гепард».

В ночь на 19-е канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец», поставив минное заграждение для обеспечения от обстрела с моря правого фланга русских войск в Шлокском районе, направились по распоряжению командования из Риги в Моонзунд. Вечером 19-го при подходе к Кюно они были замечены «Аугсбургом», возвращавшимся с миноносцами из Перновского залива. Германские корабли открыли огонь по канонеркам. В это же время с севера к месту боя подошли направлявшиеся к Кюно главные германские силы. Произошел беспорядочный бой, в котором германские корабли некоторое время стреляли друг по другу. «Корейцу» удалось, воспользо-

вавшись царившим беспорядком, скрыться; «Сивуч» же огнем линейных кораблей был потоплен. После боя германский отряд отвернул и встал на якорь на ночь в 15 милях к северу от острова Руно (схема 10, п. 11).

В то время как главные силы входили в Рижский залив, 1 разведывательная группа, прикрывавшая с севера вход в залив и шедшая в строю пеленга, была обнаружена в 8 ч. 10 м. подводной лодкой «Е-1» (схема 10, п. 5). Видимость была порядка 2 миль. В 8 ч. 20 м. лодка выпустила из правого носового аппарата торпеду во фланговый корабль с расстояния порядка 200 м (1 каб.). Сразу после выстрела лодке пришлось нырнуть, чтобы избежать таранного удара миноносца, прошедшего мимо в нескольких метрах. Атакованный линейный крейсер «Зейдлиц» (рис. 24) заметил воздушный пузырь выстрела. Торпеда прошла вплотную за его кормой и попала в нос идущего левее и позади «Мольтке» (рис. 25). Последний только что разобрал предостерегавший его сигнал и во время попадания торпеды был на циркуляции. След торпеды был замечен им из-за мелкой ряби очень поздно. Вода заполнила носовое и два смежных отделения, в результате чего «Мольтке» мог следовать лишь 15-узловым ходом. Командовавший 1 разведывательной группой Хиппер немедленно повернул в Данциг, чтобы осмотреть пробоину «Мольтке» и принять топливо.

Охрана входа в Рижский залив с севера была поручена I эскадре линейных кораблей, крейсеровавшей день и ночь к западу от Сворбе.

«Е-1», вследствие тумана и присутствия большого числа миноносцев, не смогла произвести повторную атаку. Имея повреждение главного электромотора, лодка сразу после атаки направилась к Дагерпорту. В 9 ч. 15 м. она донесла через Дагерпорт о происшедшем командующему и получила от него разрешение на возвращение в Ревель.

Из расшифрованных радио русскому командованию стало известно и о степени повреждения «Мольтке» и о направлении его 15-узловым ходом к Путцигу. Не имея связи с «Акулой», командующий не мог направить лодку для атаки поврежденного крейсера.

«Акула» в ночь на 19-е в темноте видела, а затем, погрузившись, слышала шум винтов большого корабля, прошедшего на норд-ост кабельтовых в 7-ми от нее. «Акула» не могла его атаковать, так как в перископ ничего не было видно. Утром лодка перешла в зюйд-вестовый угол своего квадрата, и в 10 часов заметила в тумане в расстоянии 6 миль линейные корабли «Брауншвейг» и «Эльзас», шедшие без всякого охранения в Нейфарвассер для приемки топлива. Лодке удалось сблизиться лишь на 35 каб. «Брауншвейг» при этом заметил лодку.

Ночью миноносец «S-31», находившийся в дозоре с другими германскими миноносцами на линии Домеснес-Руно, подорвался на mine и затонул.

В этот же день в Балтийское море вошла английская лодка «Е-8».

На этот раз английское адмиралтейство предварительно запросило русское морское командование об имеющихся в Балтике минных заграждениях и о порядке плавания. В ответ русскими было сообщено расположение в Балтийском море русских, известных и предполагаемых немецких заграждений, о месте и системе немецкого дозора; рекомендовалось лодкам итти из пролива севернее Борнгольма, далее вдоль восточного берега Готланда до Готска-Сандэ и оттуда на маяк Н.-Дагерорт, где лодки должны были встретить русские миноносцы; для взаимного опознавания лодок и миноносцев сообщалась система опознавательных сигналов.

14 августа из Гарвича для следования в Балтийское море вышли «Е-8» и «Е-13».

Скагеррак «Е-8» прошла 17 августа, оставив в стороне «большую дорогу» коммерческих судов. Днем ей пришлось погрузиться и пройти под целым флотом траулеров. Только в 19 часов ей удалось снова подняться на поверхность. Она сразу же дала полный

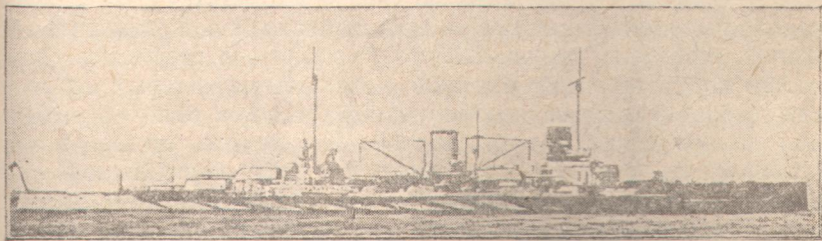


Рис. 25. Линейный крейсер „Мольтке“. (Водоизмещение 23500 т, постройки 1910 г.).

ход и, обогнув Скаген, вошла в Каттегат, где в наступающей темноте заметила много пароходов, идущих на север. Все маяки и береговые огни ярко горели. Ночь была короткая, и уже в 3 часа утра 18 августа она была вынуждена погрузиться и пролежать на мелководьи, пока не прошли находившиеся по близости коммерческие пароходы. В 5 ч. 25 м. лодка всплыла, но опять быстро погрузилась, скрываясь от показавшегося парохода. В 7 часов утра она снова поднялась и, пользуясь спустившимся ненадолго туманом, шла полтора часа в надводном положении, после чего вновь погрузилась и продолжала движение 3-узловым ходом. В час дня лодка подошла ко входу в Зунд (схема 11).

Здесь приходилось выбирать, итти ли дальше под водой или подождать наступления темноты и проходить Зунд в надводном положении. Командир предпочел первое и решил войти в Зунд под водою и уже внутри пролива ждать пока не стемнеет. Лодка пошла дальше, удерживаясь на 50-футовой (15 м) глубине. В 15 ч. 06 м. командир всплыл до 21 фута (6,5 м), определился и погрузился снова до 50 футов (15 м), изменив курс с расчетом пройти северной частью узкости. В 16 ч. 10 м. лодка находилась к весту от маяка Гельсинборг (схема 11).

В 17 ч. 20 м. после нового определения лодка легла на 20-метровой глубине на грунт. До этого времени лодка оставалась незамеченной.

В 20 ч. 15 м. лодка всплыла. Датский берег был освещен, шведский погружен в подный мрак. Проложив курс на зюйд-вест, командир был вынужден несколько раз уклоняться в сторону, чтобы не быть замеченным двумя миноносцами, шедшими очень большим ходом под Датским берегом. Один из миноносцев резко повернул к зюйду, но затем как бы в раздумьи остановился. «Е-8» входила во все более и более опасные воды. Копенгаген горел огнями с форта Миддль-грунд светил прожектор, лучи которого время от времени скользили по лодке. Затем мимо прошли несколько рыбацких шхун, а с левой стороны лодки показалось какое-то небольшое судно с двумя красными огнями на мачте,двигающееся по направлению датского берега. Лодка продолжала идти дальше, направляясь в проход Флинт.

У Мальмэ огни были едва заметны и определить было чрезвычайно трудно. Кругом сновала масса рыбацких судов с яркими топовыми огнями. Лодка шла в позиционном положении под одной машиной, развивая 7 узлов. Следуя Флинт — она разошлась у западного его конца не менее как с 20 рыбаками, из которых некоторые несли два, а некоторые по три топовых огня, а одно из рыбацких судов делало сигналы прожектором. Не успела лодка, изменив курс, миновать рыбаков, как прямо по носу заметила небольшой торговый пароход, показавший сначала зеленый огонь, а затем три белых. Пароход, повидимому, стал на якорь, но приходилось остерегаться еще двух появившихся пароходов, а также судна, делавшего сигналы прожектором.

Вслед за этим, в тот момент, когда «Е-8» находилась прямо на норд-ост от пловучего маяка с тремя стоявшими вертикально красными огнями, ее заметил появившийся в расстоянии 1—1,5 каб. небольшой миноносец или траулер.

Был ли тому причиной Копенгагенский прожектор, в лучи которого неоднократно попадала лодка, неизвестно, но началась погоня. Миноносец зажег красные и зеленые фальшфейера и изменил курс прямо на «Е-8». На 19 футах (5,6 м) лодка быстро погрузилась и сильно ударилась о твердый грунт. Глубина скоро уменьшилась до 14 футов (4,2 м), но лодка пыталась идти тем же курсом дальше. Однако, минут через пять-десять в 23 ч. 40 м. последовало еще несколько ударов, и лодка остановилась. Через 15 минут «Е-8» снова всплыла. На правой раковине виднелся огонь пловучего маяка Дрогден. Прямо по носу лодки, неся все огни, шли большой миноносец и легкий крейсер. Расстояние до них не превышало 1 каб., тем не менее командир успел погрузиться и благополучно их миновал. Но уже через 4 минуты в 0,5 каб. по носу появился другой миноносец. Командир снова пытался нырнуть, рассчитывая опуститься на 23 фута (7 м), но на 16 футах (4,8 м) лодка сильно ударилась о грунт и снесла все лопасти правого винта. Оставшись лежать на грунте, лодка прислушивалась к тому, что делалось на поверхности.

В 00 ч. 15 м. 19 августа лодка сползла на глубину 18 футов (4,4 м) и пошла дальше, но удары о дно не прекращались. В 00 ч. 19 м. командир застопорил машину и всплыл. Миноносец оказался совсем близко справа. Через минуту лодка уже погрузилась и, достигнув 17 футов (5,1 м), пошла своим курсом. Глубина постепенно увеличивалась. Долгое время все шло хорошо, но в 2 ч. 10 м. лодка снова коснулась грунта. Прождав час, командир всплыл и опять увидел тот же миноносец. Однако, на этот раз последний был от лодки в расстоянии около одной мили, вследствие чего лодка погрузилась незамеченной. Когда в 7 ч. 15 м. она снова всплыла, миноносец исчез. В 8 ч. 53 м. лодке пришлось погрузиться, скрываясь от парохода, а в 10 ч. 40 м. от нового миноносца. К этому времени батареи разрядились, поэтому командир решил опуститься на большую глубину и пролежать до наступления полной темноты с тем, чтобы после подняться и зарядить батареи. С 10 ч. 40 м. до 18 ч. 40 м. «Е-8» пролежала на грунте на 23-футовой (7 м) глубине.

Когда в 18 ч. 40 м. она всплыла, оказалось, что впереди ее держится шведский дозорный пароход. В 20 ч. 25 м. за кормой лодки показался дозор из трех судов, медленно подвигавшихся в остовом направлении. Луна ярко светила, командир не рискнул оставаться на поверхности и снова погрузился. В 21 ч. 30 м. сделали новую попытку заняться зарядкой аккумуляторов, но снова неудачно. От зюйда показался миноносец. Только за 10 минут до полуночи удалось найти водное пространство, в котором можно было спокойно приступить к зарядке. Однако, темного времени впереди оставалось мало. В 2 ч. 20 м. «Е-8» опять была на грунте, и командир занялся тщательным изучением карты. Из Зунда лодка выбралась и миновала побережье Швеции. Справа от нее находился остров Рюген. За кормой проход, ведущий в Любек и Киль, а прямо по носу остров Борнгольм, который необходимо было пройти незамеченным. Дальше уже открывалось свободное пространство Балтийского моря.

«Е-13» проходила проливы вслед за «Е-8». В ночь на 19 августа она вошла в Зунд и уже приближалась к выходу из него, когда перестал действовать компас. Потеряв ориентировку, лодка выскочила на юго-восточную оконечность мели Сальт-Хольм (схема 11). Все старания сняться с мели ни к чему не привели. В 5 часов появился датский миноносец и объявил, что лодка должна в течение 24 часов сняться и покинуть датские воды, что помощи ей оказано быть не может, но что она будет охраняться датскими военными кораблями. Вскоре же появился немецкий миноносец, скрывавшийся при появлении датских миноносцев. Около 9 часов к лодке приблизились два немецких миноносца и, несмотря на присутствие датских миноносцев, сначала выпустили в лодку торпеду, а затем открыли по ней огонь. Таким образом «Е-13» была немцами уничтожена.

О прорыве английских лодок в Балтику германскому адмиралу, командовавшему операцией в Рижском заливе, стало известно в тот же день.

Подрыв «Мольтке», сведения о проникновении новых английских лодок в Балтийское море, беспорядочный бой с русскими ка-

нонерками, наконец, гибель «V-99» и «S-31» — все это поколебало уверенность командовавшего операцией адмирала Шмидта в успешном ее завершении: к тому же Шмидт и раньше не сочувствовал операции.

20 августа с утра главные силы направились к Моонзунду для постановки заграждения у южного его выхода. Линейные корабли должны были прикрывать постановку мин «Дейчляндом». В 6 ч 30 м. миноносец «V-182» заметил впереди на курсе линкоров подводную лодку. Это была, видимо, «Минога», которая, переночевав вместе с «Макрелью» у маяка Лайдунина на подводном якорю, в 5 часов пошла на позицию к югу от Моонзунда (схема 10). Получив радио от «V-182», извещавшее об обнаружении им лодки, адмирал Шмидт отменил постановку мин, считая, что риск для кораблей и возможность жертв «не будет соответствовать высочайшему повелению». ¹⁾ Появление лодок адмиралу представлялось особенно опасным, так как маневрирование кораблей было стеснено предполагаемым наличием минного заграждения. Демонстрация против Усть-Двинска также была отменена из опасения остающейся в тылу «Славы» и плохой видимости.

В это время крейсера выполняли закупорку Пернова. Операция эта была произведена без всякой помехи со стороны находившегося в Пернове гарнизона.

Сухопутное командование в Пернове при появлении германских кораблей, как оно предполагало — с целью десанта, впало в такую панику, что начало сразу же уничтожать все имеющиеся склады. Слухи о высадке в Пернове десанта достигли командира «Корейца», укрывавшегося за рифами у мыса Мерис. Считая себя отрезанным от Моонзунда, он взорвал свой корабль.

Ожидая выполнения крейсерами задачи по закупорке Пернова, германские главные силы держались в протраленном фарватере, будучи прикрытыми со стороны Моонзунда крейсером «Пиллау». Последнему несколько раз казалось, что он видит подводные лодки. По присоединении крейсеров отряд начал обратное движение из Рижского залива. Адмирал Шмидт очень опасался, что русские будут стремиться отрезать отряд подводными лодками, однако, его отход прошел вполне спокойно: к темноте главные силы уже вышли из Рижского залива за заграждение и стали на якорь к северо-западу от Михайловского маяка.

Русское командование не использовало тяжелого положения германских сил при выходе их из залива прежде всего потому, что отход германских сил был для него совершенно неожиданным. С другой стороны, крайне ограниченное количество лодок, могущих выйти в море, вынуждало русское командование их экономить. Считая, что после прорыва в залив немцы начнут операцию с целью закупорки Моонзунда, русское командование развернуло на подходах к нему старые лодки «Миногу» и «Макрель». Цель русских этим развертыванием была вполне достигнута. Обнаружение нем-

¹⁾ Ролльман, стр. 243.

цами «Миноги» сорвало намеченную ими операцию. Вечером обе эти лодки вернулись в Куывасто.

Уже после отказа немцев от операции в 19 часов из Куывасто в Рижский залив был выслан пришедший в Моонзунд около полудня «Гепард». Под влиянием ошибочных сведений о высадке немцами десанта в Перновском районе «Гепарду» было отдано приказание крейсировать между островом Руно и Перновским заливом (схема 10, п. 7). Следуя в этот район, лодка около 21 часов наткнулась на завесу германских миноносцев, прикрывавших отход главных сил. Погрузившись, лодка пошла на глубине 35—40 футов (10,5—12 м) малым ходом, которым и следовала до 5 часов 21 августа.

«Акула», оставаясь в этот день на прежней позиции, вследствие плохой видимости, никого за весь день не видела.

«Е-8» дабы не обнаруживать себя в стесненном районе южной части Балтийского моря, все светлое время продолжала находиться под водой вблизи острова Рюген. Лишь с темнотой лодка всплыла и направилась далее к русским берегам.

Для встречи и проводки «Е-8» к Дагерорту была выслана в сопровождении миноносца «Е-9». Посылка лодки для встречи «Е-8» в столь напряженный для русских момент, когда с этой целью и даже с большим успехом могли быть использованы любые другие корабли, была явно нецелесообразной. Этот факт свидетельствует, насколько русское командование, несмотря на подчинение ему английских лодок, вынуждено было считаться с желаниями их командиров.

Таким образом, 20 августа фактическое соприкосновение лодок с противником имело место лишь в Рижском заливе. Однако, адмирал Шмидт получил за 19-е и 20-е целый ряд донесений о встрече своих кораблей с лодками. «Регенсбург» считал себя атакованным лодкой у Готска-Сандэ, выпустившей якобы три торпеды; миноносцы долго охотились за мнимой лодкой у Паппензе; к востоку от Форэ крейсерами дважды были замечены следы «Е-1»; «Брауншвейг» донес об обнаружении «Акулы». Если к этому добавить еще атаку лодкой «Мольтке», обнаружение лодок в Рижском заливе и сведения о прорыве английских лодок в Балтику, становятся понятными и боязнь адмирала Шмидта подводных лодок и поспешность в свертывании всей операции. Правда, к этому побуждали его и затруднения, возникшие на кораблях с топливом.

21 августа, убрав выставленное в Ирбене ограждение протраленных ими фарватеров, германские главные силы с полудня начали возвращение в свои базы. 1 разведывательная группа, прибывшая днем, за исключением «Мольтке», в район операции, вечером начала движение обратно, так же как и I эскадра линейных кораблей. Линейные крейсера прошли прямо в Киль, а I эскадра—в Свинемюнде. Корабли из состава Флота Открытого Моря получили распоряжение о возвращении в Северное море.

В 8 часов «Акула» увидела на зюйд-вест в расстоянии 5 миль два линейных корабля, видимо, «Брауншвейг» и «Эльзас», возвращавшихся к эскадре после приемки топлива. Командир лодки, заме-

тив сначала дым и бурун головного корабля, через полминуты уже ясно разглядел оба корабля. Лодка срочно погрузилась, но корабль заметили ее и, повернув «все вдруг» на обратный курс, большим ходом ушли. В 8 ч. 30 м. командир всплыл и, так как лодка в этом районе была обнаружена, решил перейти на другую позицию в 25 милях на норд-вест (схема 10, п. 8). Командир выбрал это место по карте службы связи с нанесенными курсами кораблей противника. На этой позиции лодка пробыла до 18 часов. Никого не видя, она пошла к Эстергарну. В 19 часов в тумане был замечен неясный силуэт подводной лодки. Это была направлявшаяся к Дагерорту «Е-8». В 23 часа, определившись по Эстергарну, лодка пошла на входу в Рижский залив, решив провести там весь следующий день. Туманная погода помешала лодке обнаружить возвращавшиеся германские главные силы. Разведывательная группа и 1 эскадра немцев проходили район позиции лодки, видимо, восточнее и уже в темное время.

«Е-8» днем 21 августа шла к Эстергарну. Около 23 часов лодке пришлось погрузиться, скрываясь от легкого крейсера, который прошел прямо над лодкой. В полночь она всплыла и направилась к Дагерорту. Таким образом, она разошлась с возвращавшимися из операции германскими кораблями, следуя западнее их.

«Е-9», придя утром к Дагерорту, стала вблизи него на якорь. Простояв до вечера на якоре и никого не видя, она на ночь легла на грунт.

«Гепард» до 13 часов оставался на своей позиции (схема 10, п. 7). Никого не заметив, он вернулся в Куйвасто и оттуда пошел в Ревель.

22 августа «Акула» из-за полного штиля и мглы, считая обстановку неблагоприятной для атак, пошла к Дагерорту и, не получив с маяка никаких распоряжений, направилась в Ревель, куда и пришла днем 23 августа.

«Е-8» утром 22-го была встречена у Дагерорта русским миноносцем и «Е-9». Все три корабля пошли вместе в Ревель.

К утру 23 августа все русские и английские лодки вернулись в свои базы.

Следует отметить слабое использование подводных лодок русским командованием в третьей Рижской операции. Главной причиной этого было малое количество исправных лодок. Но и эти исправные лодки были использованы далеко нерационально: все лодки, за исключением «Акулы», развешивались за заграждением, да и оттуда они к моменту прохода немцев были сняты; «Е-1» и «Е-9» непроизводительно тратили время на переходы с позиции в базу и обратно; разрозненные позиции не могли обеспечить полных сведений о силах противника и были рассчитаны лишь на случайные встречи.

Задачи, поставленные германским командованием выделенным для операции морским силам, и на этот раз выполнены не были, несмотря на то что к участию была привлечена половина всего германского флота: Моонзунд загражден не был; русские морские силы Рижского залива не были уничтожены и потеряли лишь две

малоценных канонерских лодки; обстрел фланга русской армии не был произведен, фланг же германской армии остался попрежнему под ударами русских морских сил; поймать в ловушку русские главные силы также не удалось. Единственно, что было выполнено немцами более или менее успешно—это заграждение Пернова, кстати говоря, совершенно неиспользуемого русскими. Хотя потери немцев были не велики: погибли два миноносца, несколько тральщиков и подорван линейный крейсер «Мольтке», но престиж германского флота не только в глазах русских, но и у союзников был значительно подорван.

Командующий германскими морскими силами в Балтийском море, на основании опыта проведенной операции, пришел к заключению, что «повторение операции будет иметь смысл лишь в том случае, если будет решено удержать за собою залив. Для этого необходимо, чтобы армия заняла Ригу и Усть-Двинск. Тогда владение заливом будет очень заметно облегчено, но все же потребует весьма значительных морских сил. Только захват островов Эзель и Даго принесет существенное облегчение, ввиду перехода вместе с ними в руки немцев обеспеченных якорных стоянок крупных кораблей, а также возможности приближения к Финскому заливу опорных пунктов». ¹⁾

Русскому верховному и морскому командованию эта операция дала серьезный урок, позволив выправить целый ряд недостатков в системе обороны.

Прорыв германских сил выявил слабость выделенных для защиты Рижского залива русских сил. В то же время стала очевидной важность для русских обладания заливом, прикрывавшим фланг и тыл русской армии. Морское командование, не имея еще ясного представления о введенных в действие германских силах, просило верховное командование разрешить использование двух дредноутов, но получило ответ, подтверждающий прежние директивы, что дредноуты могут быть использованы лишь для основной задачи—защиты Финского залива. Однако, 21 августа верховное командование, осознав все последствия занятия немцами Рижского залива, послало командующему флотом новую директиву, в которой, подтверждая ранее поставленные задачи, допускало выполнение активных операций, не идущих в ущерб главной задаче. При этом разрешалось по усмотрению командующего флотом использовать два линейных корабля типа «Севастополь» и линейные корабли старых типов в крейсерских и заградительных операциях для придания им нужной устойчивости. Директива эта была получена командующим уже во время свертывания немцами операции. Русскому командованию стало также очевидно, что рассчитывать на содействие английского флота нельзя, так как на протяжении всей операции английский флот оставался, несмотря на просьбы русских, совершенно пассивным зрителем развертывающихся событий. Посылка англичанами двух лодок в Балтику («Е-8» и «Е-13») была продиктована не желанием помочь русскому флоту, а лишь стремлением ослабить

¹⁾ Ролльман, стр. 294.

немецкий флот уничтожением отдельных кораблей. Лодки были посланы на основании донесений командиров лодок «Е-1» и «Е-9», сообщавших о благоприятных условиях для атак германских кораблей в Балтийском море, благодаря активной деятельности немцев в последнем. Лодки вышли из Англии накануне получения запроса русских: «Может ли Англия увеличить число своих подводных лодок в Балтийском море или принять какие-либо иные меры для облегчения давления немцев на Ригу». Пассивность Англии вызвала мысль о возможности развития немцами операций и против Финского залива, почему русское командование наряду с усилением Ирбенской позиции решило усилить и оборону подступов к Финскому заливу образованием передовой позиции между Даго и Руссарэ. Фланги позиций было решено укрепить береговыми батареями крупного калибра.

Таковы были результаты этой последней по сути дела до 1917 г. большой операции германского флота в Балтийском море. Лишь в 1917 году немцы решились снова повторить операцию по прорыву в Рижский залив.

7. ОЖИДАНИЕ НОВОЙ ПОПЫТКИ ПРОРЫВА ГЕРМАНСКИХ МОРСКИХ СИЛ В РИЖСКИЙ ЗАЛИВ.

(Схема 12.)

Объясняя неожиданный выход немцев из Рижского залива понесенными ими большими потерями, русское морское командование, сознавая всю важность для немцев владения Рижским заливом, ожидало возобновления прерванной операции в ближайшие же дни. В силу этого, сразу же по выходе германских сил из залива командующий русским флотом принял меры для восстановления и укрепления Ирбенской позиции постановкой мин заграждения, противолодочных сетей и затоплением лайб и пароходов.

Старые русские лодки после трехмесячной кампании с довольно частыми выходами в море настоятельно требовали ремонта, почему большую их часть пришлось отпустить на длительное время в Ревель. Большие лодки также частично стали в ремонт для исправления мелких неисправностей.

Вечером 24 августа в море был послан «Гепард» с приказанием осмотреть море, пройдя возможно дальше на юг, с расчетом вернуться к Дагерорту с донесениями к 18 часам 26 августа. Разведка эта имела целью обеспечить назначенную на 27 августа операцию заграждения Ирбенского пролива.

25 августа германским командованием с целью демонстрации и обстрела маяков Дагерорта и поста на м. Ристна были посланы крейсера «Регенсбург» и «Пиллау».

В 15 ч. 43 м. «Гепард», следуя от Дагерорта на зюйд-вест, заметил справа по курсу дымы. Сближаясь для атаки, «Гепард» опознал, как ему казалось, два линейных корабля типа «Брауншвейг» (рис. 26) с шестью миноносцами. В действительности это были «Регенсбург» (рис. 27) и «Пиллау». Лодка находилась как

раз на курсе кораблей (схема 12, п. 1), но в расстоянии 30 каб. они повернули сначала на норд, а затем на вост, вследствие чего атака стала невозможной. Когда корабли скрылись на вост, лодка снова направилась на юг. К 21 часу она достигла широты Цереля, где и держалась (схема 12, п. 2) до 8 часов 26 августа. Никого не обнаружив, лодка пошла к Дагерорту и далее в Ревель.

Крейсеры лодки не видели. Вечером 25 августа они приблизились к Дагерорту, обстреляли безрезультатно оба маяка, после чего

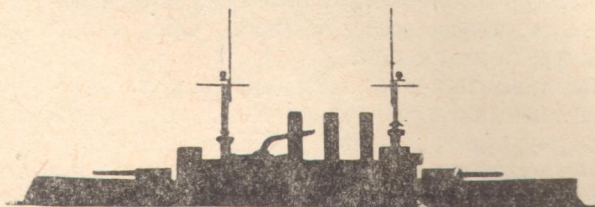


Рис. 26. Силуэт линейного корабля типа
„Брауншвейг“.

направились в свои базы. Район нахождения в это время «Гепарда» отряд прошел в темноте и в силу этого не был им замечен.

Вечером 26-го для прикрытия операции постановки мин у Ирбена вышли линейные корабли «Севастополь» и «Гангут», крейсеры «Олег» и «Богатырь» и миноносцы. На рассвете 27-го операция была закончена и к вечеру отряд вернулся в Эрэ.

Из агентурных данных русскому командованию было известно, что часть линейных кораблей из состава Флота Открытого Моря была задержана немцами в Балтийском море. Это еще больше убе-

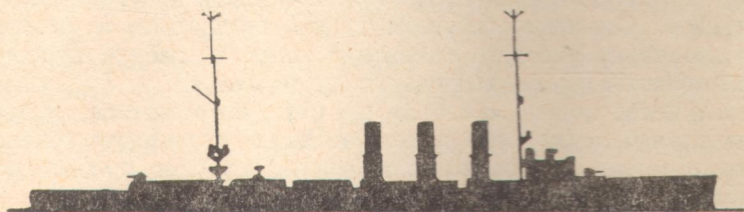


Рис. 27. Силуэт крейсера „Регенсбург“.

ждало в том, что немцы не оставили мысли овладеть Рижским заливом. В силу этого русское командование энергично проводило усиление Ирбенской позиции. Кроме минных заграждений у южного берега было создано заграждение из затопленных парусников и двух пароходов. Благодаря этим мерам вдоль берега нельзя было пройти даже мелкосидящим судам.

Германское командование в это время ставило себе задачу наблюдения за водами вокруг Готланда путем коротких походов в хорошую видимость. С этой целью вечером 29 августа в море вышел отряд в составе броненосного крейсера «Роон», линейных кораблей «Брауншвейг» и «Эльзас», легкого крейсера «Любек»

и восьми миноносцев. Отряд прошел между Форэ и Готска-Сандз к Хувудшеру, оттуда в район к югу от Богшера и, обойдя Готланд к запада, 31 августа вернулся в Либаву.

Русскому командованию стало известно о выходе германских кораблей. Вечером 29-го из Ревеля на позицию между Бакгофеном и Готландом была выслана «Е-9». Лодке предписывалось пробиться на этой позиции одни сутки и затем перейти на позицию к Эстергарну. 30 августа в 18 ч. 20 м. лодка пришла на позицию (схема 12, п. 3). В 19 часов она наблюдала дымы на зюйд-ост, а в 19 ч. 35 м. обнаружила подводную лодку «U-26». Обе лодки погрузились и более друг друга не видели.

В 18 часов 29 августа из Ревеля вышел «Гепард» с приказанием итти на позицию к северу от Риксхейфта (схема 12, п. 4) и к 7 сентября вернуться к Дагерорту. 30 августа около 8 часов лодка прошла Н.-Дагерорт и направилась к Эстергарну, к которому подошла около 22 часов и далее направилась на назначенную ей позицию.

Германский отряд кораблей успел пройти район между Готландом и Курляндским берегом раньше, чем лодки туда пришли.

31 августа был сильный шторм от веста. «Е-9» продержалась весь день под водой на той же позиции (схема 12, п. 3), а «Гепард», застигнутый разыгравшимся штормом к югу от Готланда (схема 12, п. 5), считая, что шторм продлится долго, повернул к Готланду с целью укрыться за ним. В 6 ч. 15 м. во мгле был замечен силуэт какого-то корабля. Видимо, это был один из германских кораблей отряда броненосных крейсеров, направлявшихся в Либаву. Лодка погрузилась и пошла в атаку, но вскоре из-за большой волны и дождя потеряла противника из вида. В 7 часов лодка всплыла и пошла снова к Готланду. В 19 ч. 30 м. «Гепард» стал на якорь в бухте Сандвик на острове Готланд (схема 12, п. 6), где и простоял до 4 часов 1 сентября. Опасаясь слишком долго оставаться в нейтральной бухте, лодка на рассвете снялась с якоря и, следуя курсом вест, вскоре обнаружила подводную лодку (схема 12, п. 7). Считая, что это английская лодка, «Гепард» не стал погружаться, приведя на всякий случай лодку себе за корму. Видя, что шторм усиливается, командир решил возвратиться в Ревель, куда и прибыл вечером 2 сентября.

«Е-9» опознала «Гепарда». Весь день 1 сентября лодка провела на позиции у Эстергарна (схема 12, п. 8), держась с 18 ч. 45 м. до 1 часа 2 сентября под водой. С рассветом 2-го лодка снова ушла под воду и, так как шторм не уменьшался, решила возвратиться в Ревель, куда и пришла утром 3 сентября.

Ввиду получения сведений о появлении германских кораблей в северной части Балтийского моря 30 августа русским командованием, в дополнение к уже отправленным в море лодкам («Е-9» и «Гепард»), к устью Финского залива была послана «Е-8», а на позицию (схема 12, п. 3), где в предыдущий день должна была быть «Е-9», был послан «Барс».

«Е-8» вышла из Ревеля вечером 30 августа. Утром 31-го лодка пришла на позицию (схема 12, п. 9) и, никого не обнаружив, вскоре же, согласно полученным приказаниям, прошла на позицию к западу

от Ирбенского пролива (схема 12, п. 17). На этой позиции лодка пробыла до 5 сентября. И там никого не обнаружив, она утром 6 сентября вернулась в Ревель.

«Барс», выйдя из Ревеля вечером 30-го, направился к назначенной позиции (схема 12, п. 3). Утром 31-го к востоку от Тахконы лодка погружалась от проходивших под берегом русских же миноносцев. Несколько позже, к западу от меридиана Тахконы «Барс» обнаружил длинное масляное пятно и перископ лодки позади траверза. В это время в северной части Балтийского моря из германских лодок находилась только «U-26», которая из похода в свою базу не вернулась. Видимо, «U-26» в это время уже имела какие-то повреждения, возможно, и явившиеся причиной ее гибели. У Н.-Дагерорта «Барс» встал на подводный якорь и начал зарядку, во время которой произошло повреждение муфты правого гребного вала. На следующий день, вследствие этого повреждения, лодка, получив разрешение, пошла обратно в Ревель. На обратном пути у банки Аполлон она встретила два русских миноносца. Несмотря на поднятые лодкой позывные, головной миноносец произвел выстрел под нос лодки. Застопорив ход, она выждала подхода к ней миноносцев, после чего пошла дальше в Ревель, куда прибыла утром 2 сентября.

Вечером 4 сентября «Барс» снова вышел в море. На этот раз он дошел до южной оконечности Готланда, но из-за свежей погоды вернулся утром 8 сентября в Ревель, никого не обнаружив в море.

Ровно за сутки до подхода «Барса» к Хоборгу немцы предприняли именно в этом районе поиск миноносцами русских подводных лодок.

Под впечатлением успешной атаки «Е-1», подорвавшей линейный крейсер «Мольте» и в ожидании дальнейших операций немцев против Рижского залива, английское адмиралтейство направило 4 сентября еще две подводных лодки в Балтийское море — «Е-18» и «Е-19». Проход лодками Зунда как раз совпал с предпринятым немцами очередным выходом кораблей для наблюдения за устьем Финского залива.

После полудня 9 сентября пять линейных кораблей типа «Виттельсбах» и 11 миноносцев вышли в море, прошли ночью между Эландом и Готландом и на следующее утро показались у Хуфвудшера. Крейсера «Аугсбург» и «Бремен» с сопровождавшими их миноносцами прошли восточнее Готланда и образовали дозорную линию на широте Дагерорта. Утром 10-го вышли «Принц Адальберт», только что окончивший ремонт после подрыва его «Е-9», «Брауншвейг» и «Эльзас», образовав заслон на линии Форэ-Церель. Вечером того же дня эти корабли вернулись в Либаву. На следующее утро туда же возвратились и линейные корабли, обогнув далеко с востока Готска-Сандэ.

Утром 9 сентября из Ревеля на позицию к северу от Риксхейфта (схема 12, п. 4) вышел «Гепард». Утром же 10-го он обнаружил и тщательно пытался сблизиться для атаки с одним из легких германских крейсеров (схема 12, п. 10). Вследствие неисправности одного из дизелей лодка вынуждена была повернуть обратно в Ревель.

Для встречи вышедших из Англии лодок с утра 9-го из Ревеля к Дагерпорту была выслана в сопровождении миноносца «Громящий» «Е-9». Переночевав на грунте у Дагерорта, лодка утром получила от командования сведения о нахождении в море германских легких крейсеров. Вместе с миноносцем лодка направилась на позицию в 15 милях мористее Дагерорта. В 11 ч. 50 м. миноносец обнаружил «Аугсбурга». Лодка погрузилась и пошла в атаку. В 20 каб. «Аугсбург» повернул влево на 90°, вследствие чего хорошо выходившая атака сорвалась. К вечеру миноносец и лодка вернулись к Дагерпорту. Тем временем «Е-18» и «Е-19» были обнаружены при прорыве через Зунд.

Обе лодки вышли из Нью-Кастля и направились к датским берегам. 6 сентября, следуя вдоль Ютландского полуострова, они были вынуждены несколько раз погружаться при встрече с торговыми кораблями, чтобы сохранить втайне свое приближение к проливам. Вечером лодки, следуя раздельно, вошли в Каттегат. «Е-19» в темноте с трудом удалось избежать таранного удара какого-то похожего на миноносец корабля. 7 сентября лодки шли Каттегатом, направляясь к Зунду. Ночью «Е-19» едва не протаранила «Е-18». Днем лодкам приходилось часто погружаться, чтобы избежать обнаружения торговыми и сторожевыми кораблями. «Е-18» к вечеру подошла ко входу в Зунд, но так как ночь была светлая, лунная, она решила переждать до следующей ночи. «Е-19», обходя с веста остров Ангольт и обнаружив южнее его дозорные датские корабли, была вынуждена погрузиться и идти до темноты под водой. В 21 час лодка всплыла и направилась в Зунд (схема 11). Узкость в районе Вихен-Гельсингборг она проходила в позиционном положении. Следуя вблизи от многих мелких судов, лодка, видимо, была ими обнаружена. Около 3 часов ночи, несколько не дойдя до острова Хвена, она легла на глубине 21 м на грунт.

Утром 8 сентября русскими было частично расшифровано германское радио, сообщавшее о проникновении в 23 ч. 15 м. английских лодок в Зунд. В этом же радио указывалось, что лодки были замечены еще утром 7-го с датского берега, когда они обменивались между собой световыми сигналами по азбуке Морзе. Немецкое командование приказало усилить охранение Зунда. Были высланы дополнительно три миноносца, пять сторожевых кораблей, девять моторных рыболовных ботов и один дирижабль.

«Е-19» вынуждена была пролежать на грунте до 17 часов 8 сентября, исправляя повреждение в рулевом устройстве. Отделившись от грунта, она продолжала движение под водой. Личный состав сильно страдал из-за плохого воздуха в лодке. Диферентовка лодки нарушилась; все усилия привести ее в норму были безуспешны. Диференты достигали 20°. Вскоре лодка выскочила на отмель у острова Хвен, обнаружив и нос и рубку настолько, что жители Хвена смогли прочесть ее название. Лодка сидела на мели с большим диферентом и креном.

Немецкому командованию немедленно стало известно о посадке лодки на мель. К Хвену были направлены два миноносца «V-152» и «V-154» с приказанием уничтожить лодку как только она покинет

нейтральные воды. «Е-19» удалось довольно скоро сняться с мели. Командир, дав электромоторам полный назад, продул весь балласт, в результате чего лодка сдвинулась назад, получив при этом дифферент на корму до 30°. Вскоре лодку удалось выровнять. До 21 ч. 35 м. лодка оставалась под водой. Когда, в 1,5 мили к западу от Хвена, лодка всплыла, оказалось, что ее рубочный люк придавлен грузом сломавшегося при посадке на мель противовеса. Только с большим трудом удалось вылезть наружу лодки и наладить открытие крышки люка. Пришлось остановить левый электромотор, получивший также повреждение при съёмке лодки с мели. Под одним двигателем лодка направилась к Мальмэ. В 2 ч. 30 м., пытаясь избежать обнаружения многими находившимися на фарватере кораблями, лодка вновь коснулась грунта. В то же время на зюйд-вест были обнаружены многочисленные осветительные снаряды и лучи прожекторов. Командир решил отложить прорыв до исправления всех повреждений и вернулся к Ландскроне, где глубина позволяла безопасную покладку лодки на грунт. До рассвета лодка заряжалась, затем легла на грунт и в течение всего дня исправляла повреждения и приводила в порядок батарею аккумуляторов, из которой, как оказалось, вылилось при диференте значительное количество кислоты.

Когда в 21 ч. 20 м. лодка снова всплыла на поверхность, оказалось, что ее снесло вплотную к Хвену. Ночь была темной, небо ясным, на поверхности моря легкая зыбь. Лодка над водой направилась к Мальмэ, ориентируясь частично по горевшим маякам и стараясь держаться дальше от встречных кораблей. Вскоре лодку осветил очень сильный прожектор с датского берега. Это заставило ее перейти в позиционное положение. В 2 ч. 30 м., увидев слева по носу в расстоянии 2,5 каб. миноносец без огней, лодка быстро погрузилась под воду, причем на 16 футах (4,8 м) она сильно ударилась о грунт. Чтобы попасть на большие глубины, пришлось изменить курс в сторону миноносца. Дав самый полный ход, лодка, тяжело ударяясь о камни, выбралась на 20-футовые (6 м) глубины по глубомеру. После этого она вновь направилась к выходу из пролива. До 3 ч. 36 м., двигаясь на глубине 15—20 футов (4,5—6 м) со скоростью 4,5—5 узлов, лодка продолжала ударяться о грунт. Пройдя по расчету маяк Дрогден, она повернула на курс 220° и вскоре вышла на большие глубины.

В 4 ч. 50 м. лодка всплыла и пошла далее в надводном положении. В 5 часов во мгле слева по носу в 2-х милях был обнаружен корабль, шедший параллельным с ней курсом. Позже удалось рассмотреть, что это был крейсер типа «Нимфе» (в действительности же крейсер «Амазоне»). Не желая атаковать его в темноте, командир следил за ним, оставаясь в надводном положении; когда же на рассвете лодка погрузилась, крейсер изменил курс, почему атака стала невозможна. Вскоре лодка обнаружила миноносец «S-122» (рис. 28) и атаковала его, выпустив две торпеды (с растворением 3,5°). Торпеды не попали, одна из них прошла под кормой миноносца. Два других миноносца преследовали лодку, сбрасывая противолодочные бомбы. Увлеченная атакой «S-122», лодка их не заметила. Вслед за выпуском торпед лодка услышала взрыв и отчетливый шум

винтов над головой. Через полминуты взрыв и шум винтов над головой повторились. В течение часа лодка не могла оторваться от шума винтов. Долгое время миноносцы преследовали лодку. Около полудня, подняв перископ, она заметила цеппелин. Считая, что он наводит миноносцы на след лодки, командир лег на грунт и оставался в таком положении до сумерек, после чего, всплыв, пошел к Борнгольму.

«Е-18», пролежав весь день 8 сентября на грунте, вечером всплыла под перископ и направилась в Зунд. В 22 ч. 15 м., когда стемнело, она всплыла на поверхность и пустила дизеля. Рыбачьи судов было так много, что было невозможно избежать обнаружения ими лодки. Кроме того, навстречу попало несколько пароходов. В 23 ч. 30 м. лодка прошла на параллель Гельсингборга и легла на курс с расчетом пройти к весту от острова Хвен. В полночь лодка прошла его и повернула на Мальмэ, ориентируясь по огням Тарбе и брандвахтам, ограждающим датские заграждения, Миддель-грунда и Н. Россе. Приблизившись к Мальмэ, лодка повернула в 2 ч. 30 м. во Флинт. Форты Миддель-грунд и Дрогден все время держали лодку в лучах прожекторов. Впереди были видны осветительные снаряды, выпускаемые кораблями германского дозора. Кроме того, видимо, с мыса Сканер светил еще прожектор. Несмотря на то что лодка находилась в лучах прожекторов, она осталась незамеченной. В 2 ч. 45 м. на правом кромболе в 1 каб. от лодки был замечен миноносец. В это время лодка находилась на малых глубинах у банки Оскар-грунд. Не имея возможности в силу этого погрузиться, лодка изменила курс на зюйд. Миноносец, не видя ее, зигзагировал малым ходом вблизи, заставляя лодку часто менять курсы и в то же время постепенно оттесняя ее все дальше на зюйд на еще меньшие глубины. В 3 ч. 04 м., увидев огни маяка Дрогден, лодка повернула на них. Миноносец все еще был вблизи на правом ее кромболе. Один момент он было отвернул от лодки, но вслед за тем, сильно задымив, развернулся и пошел прямо на лодку. С обеих сторон и впереди лодки было несколько кораблей с огнями и без огней. Не имея возможности уклониться поворотом, лодка быстро погрузилась на глубине 20 футов (6 м), сильно ударившись при этом о каменистый грунт. Сразу же глубина уменьшилась до 16 футов (4,8 м). Лодка легла на курс 220° и продолжала движение этим курсом, часто ударяясь о грунт. Глубины очень медленно увеличивались; только в 5 ч. 30 м. глубина моря достигла 35 футов (10,5 м). В 6 ч. 30 м. лодка всплыла на поверхность. Светало. Лодка находилась в 8,5 милях по пеленгу 20° от Стевенс-Клинта. Она пошла над водой, заряжая батарею. Около 8 ч. в 5 милях от лодки был замечен крейсер типа «Нимфе», скрывшийся на зюйд-вест. Вскоре в одной миле от лодки был обнаружен миноносец. Заметив лодку, он пытался ее таранить. Благодаря быстрому погружению ей удалось избежать таранного удара.

Следуя дальше, «Е-18» увидела в 9 часов два легких крейсера, один в 10 милях на вест, другой в 5 милях на ост. Последний, оказавшийся крейсером «Амазоне», в то время как лодка начала погружаться, открыл по ней меткий огонь. Один из снарядов упал в воду

зад носовой частью лодки, в результате чего выключилась носовая группа освещения и обсыпалось много пробковой изоляции. Так как батарея аккумуляторов была сильно разряжена, пришлось отказаться от атаки и лечь на грунт. Лежа на последнем, она несколько раз слышала шум винтов проходивших над ней кораблей. В 20 ч. 40 м. лодка всплыла и, одновременно заряжаясь, направилась в Борнгольму. В 21 ч. 30 м., обнаружив по носу миноносец, лодка уклонилась от встречи с ним. В 23 ч. 20 м. за кормой лодки появились вспышки очень ярких осветительных снарядов, что заставило ее быстро погрузиться и идти в течение двух часов под водой. Весь день 10 сентября лодка шла в направлении русских берегов. Уклонившись в темноте еще раз от встречи с миноносцем, она вечером легла для отдыха личного состава на грунт на банке Нордовая-Средняя (схема 12, п. 11).

Германское командование, убедившись в прорыве английских лодок через Зунд, выслало вечером 10 сентября XVI полуфлотилию миноносцев в район между Хоборгом и Утклипан. В течение 24 ча-

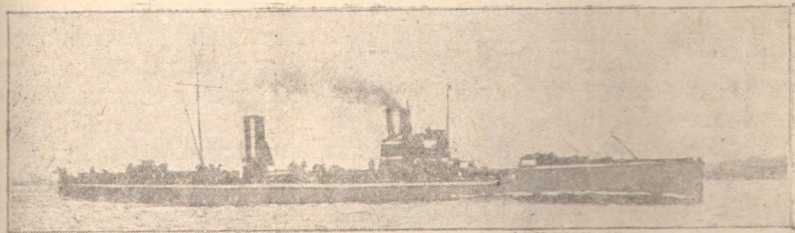


Рис. 28. Миноносец типа „S-122“. (Водоизмещение 470 т, постройки 1903 г.)

сов миноносцы крейсеровали в строе фронта в этом районе. Утром 11 сентября, «Е-19», следуя к южной оконечности Готланда, видела у Эланда два миноносца. Уйдя под воду, она избежала встречи с ними.

«Е-18» утром 11-го всплыла с грунта у банки Нордовая-Средняя и, направляясь также к южной оконечности Готланда, около 10-ти часов обнаружила два, как считал командир, линейных крейсера. При попытке их атаковать ему удалось сблизиться лишь на 4 мили. В действительности в этом районе находились лишь германские миноносцы. Трудно представить, в силу каких причин могла произойти столь резкая ошибка в определении класса кораблей.

12 сентября обе лодки подошли к Дагерорту, где были встречены русским миноносцем и «Е-9». После этого все четыре корабля перешли в Ревель.

Не сумев и на этот раз воспрепятствовать прорыву английских лодок через Зунд, германское командование решило заградить выход из Зунда вне пределов нейтральных территориальных вод. Ввиду невозможности быстро осуществить надежное сетевое заграждение, было решено ставить мины, предупредив об этом Швецию и Данию. Швеция возражала против постановки, но ограничи-

лась тем, что оговорила за собой право требовать при несчастных случаях возмещения убытков. Дания, при наличии обеспечения безопасности плавания в пределах ее территориальных вод возражений не имела. В период с 29 сентября по 22 ноября немцами был произведен ряд минных постановок в районе Лилегрунда (схема 11).

Одновременно, немцами было обращено серьезное внимание на развитие средств борьбы с подводными лодками. Решено было снабжать глубинными бомбами не только миноносцы, но и все тральщики, сторожевые корабли и крейсера. В Путцигской бухте у Риксхейфта, Полангена и у Либавы предполагалось поставить противолодочные сети. К этому времени заканчивались испытания специальных артиллерийских снарядов против подводных лодок и бомб, выстреливаемых из бомбометов; были разработаны буксируемые мины, буксируемые подрывные сети; сторожевые корабли оборудовались гидрофонами. Многие из этих средств еще не могли быть изготовлены в достаточном количестве для широкого применения. Командующий морскими силами в Балтийском море настаивал перед высшим германским командованием об увеличении числа миноносцев и других мелких кораблей для организации противолодочной защиты в Балтике. Борьба с подводными лодками в Балтике все более и более становилась в центре внимания германского командования.

Русское командование в это время попрежнему ожидало повторения немцами попыток захвата Рижского залива. Агентурные сведения, сообщавшие о нахождении в Киле большого количества линейных сил из состава Флота Открытого Моря, еще больше укрепляли русское командование в правильности его предположений о подготовке немцами операции.

В соответствии с новой директивой верховного командования¹⁾ начальником минной дивизии, возглавлявшим морские силы Рижского залива, был разработан план боя на Ирбенской позиции в случае попытки противника вновь проникнуть в залив. Согласно этому плану, «Слава» под охраной миноносцев должна была вести бой, маневрируя в средней части пролива; канонерские лодки и часть миноносцев, маневрируя севернее «Славы»; другая часть миноносцев должна была защищать южную часть прохода по малым глубинам. Подводные лодки в сопровождении одного или двух миноносцев в течение боя должны находиться соединенно к осту от главных сил. В случае отхода надводных кораблей лодки, пропустив их, образуют завесу на пути их отступления. Таким образом, лодки должны были атаковать уже прорвавшегося через заграждение противника. Развертывание лодок перед позицией планом не предусматривалось. Вероятно предполагалось, что на внешние позиции командованием флота будут посланы лодки из Ревеля, как это имело место в предшествовавший прорыв немцев. Нежелание развертывать лодки из состава сил Рижского залива на внешние

¹⁾ См. стр. 157.

позиции объясняется трудностью прохода их обратно в Рижский залив через загражденный и мелководный Ирбенский пролив, в случае овладения немцами заливом.

По полученным русскими агентурным данным начало операции форсирования Ирбенского пролива немцами предполагалось между 15 и 20 сентября. Под влиянием этих сведений на позиции были высланы «Акула», «Е-8» и «Гепард».

«Акула» вышла из Ревеля к Дагерорту утром 12 сентября. С Дагерорта лодка получила приказание итти на позицию к Либаве. Командующий высказывал желание, чтобы лодка крейсеровала между Либавой и Мемелем у берега, где идет большое движение транспортов. Направляясь на указанную позицию, «Акула», пройдя Нижний-Дагерорт (схема 12, п. 12), обнаружила впереди по курсу рубку германской подводной лодки «УС-4», шедшей на постановку мин у Штапельботена. Считая, что это «Е-8», которая обогнала ее утром и о назначении которой она ничего не знала, «Акула» продолжала итти ей навстречу. Увидев, что лодка погружается, «Акула» отвернула на всякий случай на 90° влево и перешла в позиционное положение. Через 25 минут, справа позади траверза, в 5—6 каб. был замечен перископ с большим буруном, двигающийся с большой скоростью на пересечку курса. «Акула» привела перископ за корму и направилась обратно к Н.-Дагерорту. «УС-4» долгое время следовала за ней. С темнотой «Акула» спустилась на зюйд и оттуда уже легла на курс для следования на позицию, сообщив командованию о встрече с неприятельской лодкой. 13 сентября утром (схема 12, п. 13) лодка встретила парусную шхуну. Не желая обнаруживать действительного направления своего движения, лодка отвернула на норд и, обойдя шхуну, снова легла на зюйд, идя вдоль берега Готланда. Большую часть пути в этот день лодке пришлось итти в тумане. Выйдя поздно вечером из тумана и решив определиться, лодка направилась по счислению к Хоборгу и вскоре заметила проблески маяка, совершенно не подходившие под характер огня расположенных в этом районе маяков. Для выяснения, что это за маяк лодка задержалась до рассвета 14-го, и тогда выяснилось, что наблюденный ею огонь принадлежит маяку Ронехамн, в то время как лодка считала себя находящейся у Фалуддена, т. е. за сутки пути ошибка в счислении оказалась равной 22 милям. Спустившись к Фалуддену, лодка повернула на Либаву. Подходя в 18 часов к Либаве (схема 12, п. 14), она заметила силуэт небольшого парохода, видимо находившегося в дозоре. В то время как лодка под водой приближалась к нему, пароход, державшийся до этого на месте, дал ход и направился в Либаву. Расстояние до парохода было порядка 30 каб. Лодка некоторое время следовала за ним, после чего отошла в море. В 19 ч. 30 м. во время движения под перископом команда в носу лодки услышала шум пропеллера, а вслед затем были услышаны и глухие взрывы бомб. Через несколько минут в перископ был замечен самолет, пересекавший лодке курс и поворачивавший ей навстречу. Уйдя на глубину 40 футов (12 м), она избежала дальнейшего преследования. В 21 ч. 40 м. лодка всплыла. Считая себя обнаруженной самолетом и опасаясь поиска

ночью миноносцами, она направилась в позиционном положении в разрез волны на норд-вест. Утром 15-го лодка вновь приблизилась к Либаве и пыталась атаковать новый дозорный корабль. Вследствие поворота парохода и отхода его к осту атака не удалась. После этого лодка продолжала движение на зюйд, направляясь на позицию между Полангеном и Пограничным (схема 12, п. 15). При подходе к ней лодка обнаружила большой транспорт, шедший на юг, но атаковать его не представлялось возможным. Определившись, лодка, опасаясь сноса на находящиеся вблизи мины заграждения, стала на 17-саженной глубине на дрек. Дрекетов на зыби вскоре лопнул, после чего лодка отошла на 6 миль на зюйд-ост и здесь оставалась без хода до рассвета 16 сентября. Утром она направилась к Полангену. Выходя немного севернее его (схема 12, п. 15), лодка увидела транспорт, идущий под берегом с зюйда в сопровождении миноносца. Лодка пыталась его атаковать, но сблизиться с ним менее 35 каб. не смогла; в то же время был замечен сзади второй транспорт. В 7 ч. 55 м. этот транспорт пересек курс лодки в расстоянии 12 каб. Конвоировавший его миноносец обнаружил лодку и пошел зигзагом на ее курсе. Заметив это, лодка увеличила глубину на 10 футов (3 м) и через 5 минут коснулась грунта. Углубление кия при этом было 54 фута (16 м). Уменьшив глубину на 10 футов (3 м), командир решил отходить в море и с этой целью начал ворочать на вост. Вскоре лодка вновь ударились о дно. Опасаясь всплыть вблизи противника, командир решил здесь же лечь на грунт. Проверив работу валов, он снова всплыл и сразу же вновь ударился о дно; пришлось заstopорить ход и опять лечь на грунт. Видя, что рулевой горизонтальщик, а также и остальная команда нервничает, командир решил остаться на грунте и дать всем успокоиться. В 10 ч. 30 м. лодка отделилась от грунта и легко перешла на подводный ход, продолжая отходить в море. В это время под берегом были замечены два буксира, один из них с двумя баржами; через полчаса на север прошли еще два транспорта. В 12 ч. 15 м., находясь вне видимости с берега, лодка всплыла. Ввиду того что после ударов о грунт средний вал работал ненормально, а вертикальный руль переключивался с большим трудом, командир, не решаясь снова подходить к берегу, направился на позицию у Либавы. Однако вследствие начавшегося с вечера шторма, он был вынужден вернуться в Ревель. При возвращении лодка встретила у Готланда парусную шхуну. Приняв ее издали за подводную лодку, она погрузилась. Расходясь близко со шхуной, командир лодки заметил на ее гротмачте бочку для наблюдения. 18 сентября, направившись из-за шторма в Балтийский порт, лодка увидела у б. Грас-грунд подводную лодку. Сближаясь с ней для атаки, командир опознал «Гепарда». После этого «Акула», не всплывая из-за волны, вошла в Балтийский порт. 21 сентября она перешла в Ревель, где стала в док. У лодки оказались погнутыми рулевые рамы, свернута пятка руля, две лопасти среднего винта срезаны, а две другие загнуты. Кроме того штормом была сдвинута батарея аккумуляторов, кислота из многих баков пролилась, два бака лопнули. Торпеды в наружных решетчатых аппаратах,

несмотря на двухсуточный шторм, оказались при проверке вполне исправными.

«Е-8» вышла из Ревеля в 5 ч. 30 м. 12 сентября. Зайдя к Дагерорту, лодка направилась на позицию к Стейнорту. В ночь на 13-е лодка пришла на позицию (схема 12, п. 16). 15 сентября в 14 ч. 15 м. «Е-8» обнаружила по носу идущую на зюйд в надводном положении «УС-4». Попытка атаковать не удалась, так как «УС-4», заметив перископ, отвернула и погрузилась раньше, чем «Е-8» успела привести ее на угол упреждения. Оставшись там же под водой в надежде, что неприятельская лодка всплывет, «Е-8» больше никого не обнаружила.

16 сентября в разведку к Дагерорту выходили «Аугсбург» и «V-100». Из-за свежей погоды и плохой видимости корабли на широте Коппарстенарнэ повернули обратно.

«Е-8» видела «Аугсбурга», находясь в это время близко у берега. Пытаясь атаковать, лодка смогла сблизиться с ним лишь на 5 миль. До темноты она держалась на курсе крейсера, но дожидаться его возвращения лодке не удалось. 17 сентября «Е-8», никого не обнаружив, провела на позиции. Ввиду все более усиливающегося шторма от зюйд-веста, лодка пошла укрыться под берегом к Готланду. Подойдя к последнему (схема 12, п. 8) 18 сентября и зарядившись, она легла в пределах территориальных шведских вод на грунт. Всплыв 19 сентября и видя, что шторм продолжается, лодка направилась к Даго, а оттуда в Ревель, куда и пришла 20 сентября.

«Гепард» вышел из Ревеля вечером 13 сентября и, зайдя к Дагерорту, получил приказание итти на 7 дней в Риксхефту (схема 12, п. 4).

15 сентября лодка подошла к своей позиции. Ничего не обнаружив, лодка вечером 16-го из-за штормовой погоды направилась к Готланду, а затем в Балтийский порт, куда и пришла 18 сентября.

Поскольку германские силы не были найдены в море, русское командование решило, что немцы начали новой операции против Рижского залива отложили ввиду штормовой погоды с 16 по 20 сентября. 20-го стало известно о том, что операция в скором времени должна быть начата. В связи с этим командующий флотом выслал в море подводные лодки «Барс», «Е-9» и «8-18».

На этот раз сведения, полученные русским командованием, имели основания. 21 сентября отряд германских кораблей, в составе трех линкоров, трех броненосных крейсеров, одного легкого крейсера и тринадцати миноносцев, вышел в северную часть Балтийского моря с целью очередной демонстрации, наблюдения за Финским заливом и проверки торгового судоходства вдоль шведских берегов у Ландсорта и Норчэпингской бухты. 22 сентября отряд подошел на видимость маяка Алмагрудет. Крейсер «Бремен» отделился и направился к Дагерорту. Броненосные крейсера, прикрывая операцию, оставались к северо-востоку от Готска-Сандэ; линейные же корабли направлялись к Ландсорту и Норчэпингской бухте для осмотра торговых кораблей, идущих вне территориальных вод Швеции. К вечеру 22-го отряд соединился на широте Висби

и утром 23-го вернулся в Либаву. У Хоборга «Брауншвейг» был отпущен для ремонта в Киль.

Подводные лодки вышли в море вечером 21 сентября. Утром следующего дня все три лодки должны были, как это постоянно практиковалось, подойти к Дагерорту для получения через пост последних приказаний. Несмотря на то что в этом районе ранее уже обнаруживались лодки противника — ни время подхода, ни опознавание лодок заранее регламентировано не было. Это привело к нескольким недоразумениям, лишь случайно разрешившимся благополучно.

Раньше других к Дагерорту подошла «Е-9». Не получив новых приказаний, лодка направилась на позицию ко входу в Ирбенский пролив (схема 12, п. 17).

Вслед за «Е-9» подошла «Е-18» и направилась далее на позицию к норд-весту от Стейнорта (схема 12, п. 16). Вскоре по курсу была замечена погружающаяся подводная лодка («Барс»). Приняв ее за неприятельскую лодку, «Е-18» отвернула для избежания атаки. В 9 часов она увидела на восток германские броненосные крейсера (схема 12, п. 18). В расстоянии 4 миль от лодки крейсера повернули, почему атака стала невозможной. Всплыв, «Е-18» увидела «Барса». Лодка направилась к нему, но в это время «Барс» погрузился. После этого «Е-18» направилась на свою позицию к Стейнорту.

«Барс», подходя к Дагерорту, увидел на зюйд-вест от маяка подводную лодку («Е-18»). Погрузившись с целью ее атаковать, он заметил на восток дымы, на которые и повернул. Пеленг на них не менялся и дымы приближались, но через некоторое время они стали скрываться. «Барс» всплыл и снова увидел подводную лодку («Е-18»). Вновь погрузившись для атаки, командир уже не смог больше обнаружить лодку. Пробыв два часа под водой, «Барс» направился на позицию к весту от Цереля (схема 12, п. 19).

«Е-9» около 8 часов также видела на восток от Дагерорта три двигающихся на север дыма, а позже еще дым приближавшегося к Дагерорту «Бремена». Крейсер обнаружил одну из лодок и отошел на восток.

В течение всего дня 22-го сентября лодки заняли свои позиции на подходах к Ирбену. Так как германский отряд возвращался западнее Готланда, лодки больше неприятельских кораблей не видели.

Предвзятое решение русского командования, что немцы будут повторять операцию против Рижского залива, полное отсутствие корабельной и воздушной разведки, несмотря на то что русскому командованию было известно о готовящейся какой-то операции германского флота, привело к тому, что все лодки были развернуты в неправильном направлении. Насколько велика была уверенность русского командования в повторении немцами операции в Рижском заливе свидетельствует тот факт, что направление развертывания лодок было сохранено и после того, как всеми тремя лодками и постами был обнаружен противник в районе Дагерорта и выяснено его направление на север. Нельзя также не отметить большого про-

межутка времени, который потребовался, чтобы выслать лодки в море. Командование узнало 20 сентября о готовящейся операции и лишь вечером 21-го лодки вышли на позиции.

«Е-9» в течение 23 и 24 сентября крейсеровала на назначенной ей позиции (схема 12, п. 17). Никого не обнаружив и считая, что операция прорыва в Рижский залив задержана немцами из-за свежей погоды, лодка пошла искать противника в северной части Балтийского моря. Пройдя к Эстергарну, а оттуда к востоку от Готска-Сандэ и, никого не обнаружив, лодка утром 26 сентября вернулась в Ревель.

«Е-18» пробыла на назначенной ей позиции на норд-вест от Стейнорта (схема 12, п. 16) с 23 по 28 сентября. За это время лодка лишь 26-го видела миноносец, шедший на норд-вест. Утром 28-го лодка пошла обратно, заметив вскоре на очень большом расстоянии два шедших на зюйд-вест военных корабля. 29-го лодка вернулась в Ревель.

«Барс» 23-го держался на позиции. Находясь в южной ее части, он заметил на зюйд подводную лодку («Е-9»), погрузился, но больше лодки не видел. С наступлением темноты он направился к Готланду для определения места, после чего, зарядившись, вернулся на позицию. Утром 24-го он увидел немецкую подводную лодку «U-10», эта лодка была послана к Дагерорту специально для атак лодок русского флота, после того как «UC-4» установила частое пребывание в этом районе русских и английских лодок. «Барс» погрузился. «U-10» продолжала идти над водой и скрылась в северном направлении. Вечером лодка малым ходом направилась в разрез волны на север и 26 сентября вернулась в Ревель, зайдя предварительно для получения приказаний к Н.-Дагерорту.

Выход германского флота 22 сентября русское командование поняло как операцию обеспечения перехода из Швеции в Германию ценных транспортов. Так как противник и после этого выхода оставался в своих базах, нигде не появляясь, командование постепенно стало убеждаться в том, что новой попытки овладеть Рижским заливом в ближайшее время немцы предпринимать не собираются. Это же подтверждалось и данными агентуры. Таким образом, можно было ослабить напряженность флота и перейти к систематической и планомерной боевой деятельности.

Под влиянием успешных действий подводных лодок в Балтийском море английское адмиралтейство предполагало послать туда еще несколько лодок. Командиры находящихся на Балтике английских лодок были запрошены о лучших приемах прорыва лодок через Зунд. Командиры всех английских лодок представили свои соображения по этому вопросу. Ответ последних в основном сводился к двум вариантам.

Первый вариант предусматривал обеспечение прорыва лодок английскими надводными силами. Значительные силы из легких крейсеров и миноносцев должны были прорваться на рассвете через Зунд и уничтожить германские заградители и сторожевые силы, находящиеся при выходе из Зунда. Подводные лодки должны были предварительно незаметно пройти к Флинту и далее

следовать за своими крейсерами до Фальстербо, оттуда уже самостоятельно итти к русским берегам. Чтобы отход крейсеров не мог быть отрезан германскими силами из портов Северного моря, английский флот должен был держаться на это время у западного побережья Дании.

Такая операция по мнению командира «Е-1» сулила не только безопасный проход лодок, но и уничтожение всего Зундского дозора и одновременно давала шансы на успешное столкновение английского флота с германским в Северном море.

Согласно второму варианту, предусматривающему самостоятельный прорыв лодок, последние должны были итти ночью в надводном положении до Флинта, с расчетом возможно скорее проскочить этот отрезок пути. Flint рекомендовалось проходить под водой, так как немцы его хорошо охраняли и освещали светящимися снарядами и прожекторами.

Ввиду объявленного немцами и подтвержденного агентурой заграждения минами южного выхода из Зунда (схема 11), дальнейшая посылка лодок через Зунд была отменена.

Малые лодки особого дивизиона, ввиду их частых поломок и крайне плохой мореходности, были признаны командующим флотом для Балтийского моря бесполезными. Две из этих лодок были отправлены в Архангельск (впоследствии одна из них, идя во время шторма на буксире, затонула), а третья — на Дунай.

Из Владивостока в Балтийское море были доставлены подводные лодки «Касатка» и «Фельдмаршал граф Шереметев» (типа «Окунь»). Несмотря на большую работу, затраченную заводом и личным составом лодок, привести их в боевое состояние не удалось.

Из Черного моря были доставлены «Сом» и «Щука» (типа «Стерлядь»). Эти лодки после ремонта вошли в состав отряда судов Або-Оландской шхерной позиции.

Период кампании июль — сентябрь характеризовался большой активностью германского флота, в связи с его стремлением овладеть Рижским заливом для содействия флангу своей армии. Действия русского флота сводились к отражению германских натисков и обстрелам фланга неприятельской армии. В соответствии с этим подводные лодки в основном использовались на оборонительных позициях. При натисках противника высылались все способные выйти в море лодки, вследствие чего становилось невозможным их плановое использование. Несмотря на знание русским командованием планов противника, отсутствие лодок в резерве приводило к тому, что развертывание лодок систематически опаздывало. Этому способствовало и полное отсутствие связи с лодками, находящимися в море. Последнее обстоятельство повлекло за собой срыв целого ряда благоприятных случаев для нападения лодок на противника.

Несмотря на это, лодки оказали сильное влияние на действия противника, являясь прямой или косвенной причиной его отказа от выполнения намеченной операции.

Количество лодок за этот период увеличилось на пять больших единиц (две русских типа «Барс» и три английских). Вместо бывших до этого времени трех больших лодок (считая и «Акулу») командо-

вание стало располагать восемью большими лодками. Это уже позволяло организовать в дальнейшем плановое активное использование лодок.

8. ДЕЙСТВИЯ ЛОДОК НА ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ ПРОТИВНИКА. (Схемы 13, 14 и 15.)

В середине сентября германское командование под влиянием неудач своего флота в Рижских операциях и сведений об увеличении числа неприятельских подводных лодок в Балтике как за счет еще двух, проникших через проливы, английских лодок «Е-18» и «Е-19», так и вступивших в строй новых русских лодок, пересмотрело план дальнейшего ведения войны на Балтийском театре. Было решено отказаться от постоянного наблюдения крейсерами за устьем Финского залива и ограничиться лишь эпизодическими демонстративными походами больших кораблей в северную часть Балтийского моря. В целях предупреждения активных действий русского флота и борьбы с подводными лодками было решено организовать дозорные линии между Эландом и Хоборгом и между Эстергарном и Люзерпортом. Для прикрытия дозора должны были быть поставлены минные заграждения у Эстергарна и к весту от Люзерпорта. Предполагалось, что эти дозорные линии явятся некоторым препятствием и для проникновения неприятельских лодок в южную часть Балтийского моря.

Одновременно германским командованием был проведен ряд специальных мероприятий для борьбы с подводными лодками. У Риксхейфта, Полангена и Либавы намечалась постановка противолодочных сетей. Чтобы миновать опасный район у Риксхейфта, из Данцигской бухты был протрален фарватер прямо на норд.¹⁾ Было ускорено снабжение мелких кораблей достаточным количеством глубинных бомб, противолодочных тралов, буксируемых мин и гидрофонов.

Установив, что русские лодки постоянно заходят к Дагерпорту, германское командование организовало для их уничтожения систематическую посылку в этот район своих подводных лодок.

Укрепив позицию в Ирбене, русские морские силы Рижского залива продолжали путем обстрела германских позиций и укрепленных пунктов побережья оказывать содействие сухопутным войскам.

Убедившись, что немцы не имеют намерений прорываться вновь в Рижский залив, и имея в своем распоряжении уже восемь больших лодок, русское командование решило использовать их в активных операциях у берегов противника в районах сосредоточения частей его флота. С этой целью должно было быть организовано постоянное крейсерство больших русских и английских лодок, продолжительностью по 10—12 дней, в районах: 1) Дарсерорт, остров Фемарн, Гиедзер, Фальстербо, Аркона; 2) Аркона, Риксхейфт, — на путях германских военных кораблей, следующих из Киля в Данциг, и 3) у Либавы.

¹⁾ См. Приложение 13—карту Балтийского моря.

Во время крейсерства лодки должны были не только атаковать германские военные корабли, но и обстреливать береговые сооружения противника, имеющие военное значение.

При этом лодкам указывалось на необходимость соблюдать особые предосторожности в отношении шведских и других нейтральных судов.

В дальние походы лодки должны были выходить из Ревеля, где им давались наиболее точные и полные сведения об обстановке в районе их позиций.

Остальные лодки по их готовности предполагалось использовать, как и в первоначальном плане, на ближайших позициях, местоположение которых, на основании наблюдений за курсами неприятельских кораблей, к этому времени уже вполне определилось (схема 13).

Наиболее часто посещаемыми противником позициями считались: №№ 2, 4, 6 и 15.

Позиции №№ 1, 13, 16 и 17 предусматривались на случай движения больших сил неприятеля.

Позиции №№ 3, 5 и 14 — на случай операций немцев против Ирбенского пролива.

Позиции №№ 9, 10 и 11 — на случай действий противника в устье Финского залива (позиция № 11 считалась опасной в отношении неприятельских мин).

Позиции №№ 7 и 8 соответствовали районам, в которых наблюдалось появление разведывательных сил противника.

28 сентября в соответствии с этим планом были высланы: в район Дарсерорт-Фальстербо — «Е-19»; на подходы к Данцигу — «Е-8» и к Либаве — «Акула».

Перед выходом лодки получили дополнительное словесное приказание командующего флотом топить также и коммерческие германские пароходы, а нейтральные после осмотра их груза либо отпускать, либо, если груз содержит контрабанду, арестовывать.

«Акула» получила приказание итти на 10 суток через позиции № 1 и № 2 (схема 13) на позиции № 15 и № 18.

Под проводкой лоцманского судна, «Акула» вместе с «Е-8» и «Е-9» вышла за заграждения, после чего английские лодки, обладавшие большей скоростью хода, ушли вперед. Ночью у Оденсхольма «Акула» разошлась с возвращавшейся из похода «Е-18».

29 сентября, ввиду свежей погоды (6—7 баллов), лодка простояла на якоре у В.-Дагерорта.

Утром 30-го, снявшись с якоря и идя мимо Н.-Дагерорта, лодка получила с маяка сведения о том, что на зюйд-вест от него только что были видны неприятельский крейсер и миноносец. Это был «Аугсбург» с миноносцем «V-100», выходившие для нападения на русские дозорные миноносцы. Не обнаружив русских, пройдя в видимости Дагерорта, Алмагрудет и Хуфвудшер, оба корабля повернули 30 сентября в свою базу. Лодка пошла по указанному ей направлению, но, никого не обнаружив, через час повернула на позицию № 1 (схема 14, п. 1). Продержавшись в течение дня на этой позиции в надежде, что противник вновь появится в этом районе, и не обнаружив ушедшего к Хуфвудшеру «Аугсбурга», командир

решил перейти ночью на позицию № 2, на которой в предыдущий поход неоднократно наблюдались корабли противника. Считая, что появление противника может быть связано с действиями более крупных сил, он предполагал остаться на этой позиции (схема 14, п. 2).

Ночью и утром 1 октября был сильный туман. В течение дня лодка оставалась без хода в позиционном положении. Никого не обнаружив, вечером она направилась для определения своего места к Эстергарну. Оказалось, что за 1,5 суток, в течение которых лодка не имела определения, ее снесло на 22 мили на норд-норд-ост.

От Эстергарна лодка направилась к Либаве. По дороге ей пришлось маскировать направление своего движения от двух парусников, один из которых упорно следовал за лодкой. К 15 часам 2 октября лодка подошла на 28 миль к Либаве (схема 14, п. 3). Вскоре же она увидела идущие вдали под берегом по направлению к Либаве 4—5 больших кораблей и 10—12 миноносцев.

Крейсеру в районе позиции, лодка обнаружила три вешки. Подойдя к средней из них, она удерживалась за нее, пока засвежевший ветер не стал дрейфовать лодку вместе с вешкой.

В течение 3 октября лодка крейсеровала между позициями № 15 и № 18. Несколько раз она наблюдала под берегом дымы. Когда в 14 часов она приблизилась для определения места к Либаве, оказалось, что за сутки ее снесло на 12 миль к зюйд-весту. К ночи ветер перешел в шторм до 9 баллов от норд-оста. «Акула» пошла к Готланду. Волны перекачивались через рубку, покрывая с головой стоявших на рубке людей. Пришлось уменьшать скорость хода. Размахи были свыше 40°. Правая полубатарея аккумуляторов сдвинулась и произошло несколько замыканий с корпусом. Пролилась кислота. Вследствие заливания рубки нельзя было открыть клапаны вентиляции. В таком положении лодка шла всю ночь и день 4-го. Открыв в 18 ч. 40 м. Эстергарн, она направилась к Хоборгу, чтобы укрыться от шторма. Обогнув Хоборг 5 октября, в 4 часа лодка подошла к Бурксвику (схема 14, п. 4) и на 30-метровой глубине стала на подводный якорь. Простояв под водой (на глубине 15 м) на якоре 16 часов, она за это время привела в порядок поврежденную полубатарею. Вследствие пролившейся во время качки кислоты последние часы пребывания под водой дышать было уже трудно. В 20 ч. 15 м. лодка всплыла. Был туман, но шторм еще продолжался. Зарядившись за ночь, лодка днем 6 октября отставалась под водой на якоре, причем обнаружилось, что из-за стремительной качки свинцовый балласт сместился, вызвав крен до 5°. К вечеру ветер продолжал оставаться все еще свежим. Поэтому командир, учитывая ненадежность крепления батареи, решил возвратиться в Ревель. Снявшись с якоря, лодка обогнула с западной стороны Готланд, следуя далее кратчайшими курсами, к утру 7 октября вернулась в Ревель. Несмотря на пребывание лодки в течение 28 часов на глубине 15 м, торпеды, находившиеся в аппаратах Джевецкого (наружные решетчатые), дали прекрасную прокачку.

Крейсерство «Акулы» совпало по времени с выполнявшейся немцами в этом же районе заградительной операцией.

После утверждения немецким командованием нового плана действий в Балтике, в Либаву были присланы четыре вспомогательных заградителя, с помощью которых должны были быть осуществлены намеченные планом минные постановки в районе между Люзерпортом и Эстергарном. Штормовая погода задержала постановку. 5 октября после полудня отряд заградителей вышел в кильватер крейсера «Бремен», «Принц Адальберт» и «Принц Генрих» и в сопровождении миноносцев направился к Эстергарну. Под непосредственным прикрытием миноносцев и с севера — крейсеров, заградители в полном выставили западное заграждение в 680 мин (схема 14, Н-1). Мины были поставлены с углублением от 4 до 6 м. Северные линии мин имели большие интервалы, чем южные. В ночь с 7 на 8 октября были поставлены еще два заграждения из 120 больших мин (схема 14, Н-2) и из 410 противолодочных мин (схема 14, Н-3). Эти мины были поставлены на углубление от 2,5 до 6 м. На этот раз операцию прикрывали линейные корабли «Виттельсбах» и «Эльзас», крейсер «Аугсбург» и миноносцы. Часть миноносцев также ставила мины. Два поставленных на якорь сторожевых корабля служили для определения мест кораблями при постановке.

По окончании постановок был установлен постоянный дозор на шести позициях (схема 14):

- I — два миноносца, крейсерующие между Эландом и Готландом.
- II — один сторожевой корабль к югу от западной кромки заграждения Н-1.
- III — один сторожевой корабль к югу от восточной кромки того же заграждения.
- IV — два или три миноносца в проходе между заграждениями Н-1 и Н-2.
- V — один сторожевой корабль к югу от заграждения Н-2.
- VI — один сторожевой корабль к югу от заграждения Н-3.

Поддержка дозора состояла из одного крейсера, который в зависимости от погоды находился или к югу от позиции IV, или в Виндаве, и из двух линейных кораблей, находившихся в готовности к выходу в Либаве.

Вследствие ухода «Акулы» с позиции выход германских кораблей на заградительные операции остался для русских незамеченным. Возвращаясь западнее Готланда, «Акула» не смогла обнаружить и появление на линии Эстергарн-Люзерпорт немецкого дозора. Заграждение Н-1 оказалось поставленным немцами в том районе, где в предыдущую ночь находилась «Акула» (схема 14).

«Е-8», выйдя 28 сентября одновременно с «Акулой» и «Е-19», имела приказание действовать у германского побережья между Борнгольмом и Данцигом.

29 сентября, зайдя, как всегда, к Дагерпорту, лодка направилась вдоль восточного побережья Готланда к Штольпмюнде (схема 14, п. 5). На следующий день в 10 ч. 53 м. (схема 14, п. 9), «Е-8», обнаружив на своем правом крамболе подводную лодку, погрузилась для ее атаки, но в перископ лодки увидеть не смогла. Это была «Е-19»,

которая, обойдя Готланд с запада, дифферентовалась в этом месте. На позицию «Е-8» пришла вечером 30-го. Переночевав, лежа на грунте, она в течение 1 октября крейсеровала вдоль берега, держась от него в 2—3 милях. Вскоре после начала крейсерства на запад прошли два грузовых парохода и в это же время на восток—два миноносца. Предполагая, что за ними идут более крупные корабли, командир их не атаковал. После этого показался небольшой сторожевой корабль, прошедший на восток и через три часа вернувшийся обратно. В 13 ч. 40 м. лодка обнаружила дымы четырех кораблей, шедших с запада в строю одной кильватерной колонны.

Это были вспомогательные заградители «Кайзер», «Один», «Херта» и «Рюген», направляющиеся из Килия в Либаву для выполнения минных постановок между Эстергарном и Люзерпортом. Так как подводных лодок в южной части Балтийского моря давно уже не обнаруживалось, корабли шли без охранения.

Командир «Е-8» решил атаковать второй, самый большой в строю корабль. В 14 ч. 55 м. с расстояния 450 м из носового аппарата была выпущена торпеда, прошедшая мимо цели. Заградители, продолжая идти на восток, открыли со всех кораблей огонь по перископу. Это заставило командира лодки отказаться от атаки следующих кораблей. В 19 ч. 30 м. лодка всплыла и направилась на позицию к Стило (схема 14, п. 6).

2 октября с рассветом лодка крейсеровала вдоль побережья между маяками Риксхефт и Стило. В течение дня она наблюдала большое количество рыбачьих судов и один грузовой пароход, прошедший под берегом. В 10 ч. 10 м. она пыталась атаковать небольшой пароход типа угольщика, но имевший радиотелеграф и пушки. Сблизиться на дистанцию стрельбы ей не удалось. С наступлением темноты лодка направилась на позицию к северу от маяка Хела (схема 14, п. 7). На этой позиции лодка крейсеровала в течение дня 3 октября и видела лишь небольшой пароход.

К вечеру 3-го начался сильный шторм от норд-норд-оста. Командир решил вернуться на позицию к Штольпмюнде (схема 14, п. 5). Море было 5-6 баллов. На ночь лодка легла на грунт на глубине 30 м. В продолжение ночи она раскачивалась и ударялась о дно моря. Грунт был мягкий. С рассветом 4-го лодка всплыла, но, убедившись в невозможности боевых действий из-за большой волны, снова легла на грунт. Вечером волна стала меньше.

5-го утром лодка всплыла. Ветер уменьшился и командир решил занять позицию под берегом к западу от маяка Стило. Приблизившись к берегу, лодка погрузилась под перископ. В 12 часов был замечен приближающийся с востока пароход под германским флагом. В 12 ч. 10 м. лодка всплыла и сигналом приказала пароходу остановиться. Так как пароход продолжал движение, был дан выстрел из пушки под нос парохода. Пароход остановился в 2,5 милях от маяка Стило. Это оказался пароход «Маргарете» (вместимостью 400 рег. т.). Ввиду близости берега и возможности подхода неприятельских кораблей, командир «Е-8», не посылая команды для его осмотра, приказал экипажу покинуть пароход, и как только шлюпки с людьми отошли от борта, открыл по нему огонь из пушки. Так

как во время шторма у пушки сорвало приклад, наводка и стрельба сильно затруднялись. В 14 часов пароход затонул в 6 милях на норд-норд-ост от маяка Стило.

Считая себя обнаруженным, командир лодки намеревался обстрелять маяк Стило и бараки на берегу, но из-за потери приклада у пушки это пришлось оставить, и лодка направилась на позицию № 17 (схема 14, п. 8). Не зная, что немцами в Данцигском заливе протрален новый фарватер, командир рассчитывал, что на этой позиции ему удастся атаковать корабли, направляющиеся на север. Вскоре по приходе лодки на новую позицию нашел густой туман. Лодка погрузилась и оставалась под водой до утра 6-го.

6 октября, вследствие сильно засвежевшего ветра, командир решил возвращаться вдоль западного побережья Готланда. Подходя к нему, лодка попала в густой туман и поэтому направилась курсами к востоку от острова. Таким образом, линию германского дозора лодка прошла в ночь с 6 на 7 октября, т. е. как раз в период между заградительными операциями немцев. Заграждение Н-1 лодка прошла видимо вплотную к его западной кромке. Около полудня 7-го «Е-8» встала на якорь у Даго и к вечеру перешла в Ревель.

«Е-19», выходя 28 сентября вместе с «Акулой» и «Е-8» из Ревеля вместо ворот в сетевом заграждении прошла над сетью. Никаких толчков или шуршания при этом в лодке заметно не было.

29 сентября, зайдя к посту Ю. Ристна за последними распоряжениями, она направилась в проход между Готландом и Готска-Сандэ и далее вдоль западного побережья Готланда. Около 10 часов 30-го лодка во время диферентовки (схема 14, п. 9) обнаружила приближающуюся с севера «Е-8». Лодки, обойдя Готланд с разных сторон, но не согласовав свои курсы, встретились снова в неприятельских водах. Встреча эта едва не сделалась для «Е-19» роковой, так как «Е-8», открыв неожиданно всплывшую лодку и не опознав ее, пыталась ее атаковать. Потеряв из вида «Е-8», лодка направилась далее в западную часть Балтийского моря. Уже в темноте лодка пошла между Борнгольмом и материком, наблюдая при полной луне оживленное судоходство в этом районе.

1 октября рано утром «Е-19» подошла к позиции у Гиедзера (схема 14, п. 10). Погода была ясная и тихая. Находясь на видимости маяка, лодка наблюдала проход на норд миноносца, а затем пыталась атаковать шедший на зюйд-вест крейсер типа «Газелле». Изменение крейсером курса (на пловучий маяк) лишило лодку возможности его атаковать. Во время атаки на норд прошли два дозорных вооруженных траулера. Около 18 часов, когда лодка находилась у Дарсерорта, на норд-ост прошел большой эскадренный миноносец. Атаковать его не удалось. Миноносец, дойдя до меридиана пловучего маяка, резко повернул на зюйд и прошел вплотную к маяку.

На ночь лодка отошла для зарядки в точку в 5 милях на норд-ост от Гиедзера, где и оставалась, заряжаясь, несмотря на ясную и тихую ночь.

Вследствие неудачной атаки «Е-8» у Штольпмюнде 1 октября вспомогательных заградителей, совпавшей с известиями (ложными) из Каттегата о появлении английских лодок, германский начальник

охраны побережья считал, что происходит новый прорыв в Балтику английских лодок. Под этим впечатлением им были высланы для усиления охраняющих выходы из проливов кораблей десять рыбацких моторных ботов и вспомогательный крейсер «Сильвана».

«Е-19», закончив без всяких помех зарядку, в 5 ч. 15 м. 2 октября направилась в надводном положении к пловучему маяку Гиедзер-риф, намереваясь, в соответствии с наблюдениями предыдущего дня за движением неприятельских кораблей погрузиться близ пловучего маяка и обогнуть его, проходя вплотную. В 5 ч. 56 м. на правом траверзе в расстоянии порядка 300 м была замечена двукратная вспышка красного, белого и зеленого огней. Лодка немедленно погрузилась, но никакого корабля не обнаружила. В 6 ч. 30 м. был обнаружен вооруженный торговый корабль, шедший к пловучему маяку Гиедзер. Это был вспомогательный крейсер «Сильвана». Увидев его слишком поздно из-за плохого освещения, лодка атаковать уже не смогла и поэтому пошла вслед за ним по направлению к пловучему маяку. В 7 ч. 30 м. она, попав, видимо, в сети, потеряла управление. Лодка не слушалась ни вертикального, ни горизонтальных рулей. Слышались характерные звуки, похожие на небольшие взрывы, причиной которых могли быть разрывы проволочного троса или разрывы снарядов о поверхность воды. Командир дал полный ход назад и продул большое количество балласта. Почти два часа потребовалось для освобождения от сетей. Лодка давала полные ходы и резко изменяла пловучесть. Дважды лодка всплывала на поверхность и оба раза вблизи оказывался вспомогательный крейсер, немедленно направлявшийся к лодке. При каждой попытке дать ход вперед раздавались те же разрывы. Освободившись, наконец, от сетей, лодка отошла под водой задним ходом на 5 миль и легла на грунт.

«Сильвана», обнаружив и преследуя лодку, сообщила о ней командованию. Для преследования лодки из Варнемюнде были высланы все миноносцы и рыбацьи пароходы, а также четыре миноносца торпедной школы, крейсера «Амазоне» и «Ундине» и дирижабль «М-IV».

Пролежав час на грунте и проверив работу рулей, лодка всплыла и увидела идущий большим ходом с частыми изменениями курсов эскадренный миноносец. Выйти на дистанцию стрельбы ей не удалось.

В полдень был обнаружен легкий крейсер. Лодка пошла на него в атаку, но он, соединившись с вспомогательным крейсером «Сильвана», изменил курс, вследствие чего атака не удалась. Рассчитывая, что крейсера пойдут мимо пловучего маяка, лодка направилась к нему, но крейсера прошли под самым германским берегом.

Так как батарея аккумуляторов во время освобождения от сетей была сильно разряжена (плотность 11,4), командир решил отойти к датскому берегу и там дожидаться темноты. С темнотой лодка всплыла и направилась к Рюгену. Рулевой привод заедал, — для перекладки надо было усилие четырех человек. В 00 ч. 40 м. лодка погрузилась, чтобы избежать идущих без огней судов и, лежа на грунте, перебрала рулевой привод. В 1 ч. 30 м. она всплыла и начала зарядку.

Несмотря на большое число высланных на поиск лодки судов обнаружить ее им ни в этот, ни в следующий день не удалось.

Лодка же с рассветом 3 октября погрузилась и весь день держалась на подходах к Засснитцу (схема 14, п. 11), наблюдая лишь небольшое судоходство. В 17 ч. 30 м. она обнаружила большой германский пароход. Лодка всплыла и открыла по нему огонь орудия. Второй выстрел дал попадание в его среднюю часть. Пароход остановился.

Это был пароход «Свиония» (вместимостью 2800 рег. т.), шедший с балластом из Штетина в Швецию.

По сигналу команда на шлюпках покинула пароход. Так как было слишком свежо, чтобы подойти к борту парохода, лодка, приблизившись, открыла по нему огонь с целью пробить его борт у ватерлинии, а затем были выпущены две торпеды. Одна торпеда не пошла, а вторая прошла под днищем корабля. В это время с маяка Аркона было выпущено много ракет. С наступлением темноты в 19 ч. 15 м. лодка оставила пароход и направилась к Борнгольму, чтобы укрыться за ним от все усиливающегося ветра.

Брошенный пароход снесло и выбросило на берег. Таким образом, несмотря на организованный значительными силами поиск лодки, ей удалось все же уничтожить пароход на виду немецких береговых постов. Нападение лодок на «Свионию» и на «Маргарете» («Е-8») вызвало в Германии вместе со всякого рода слухами большое беспокойство. Судовладельцы задерживали свои пароходы в портах, паромное сообщение между Засснитцем и Треллеборгом, а также между Варнемюнде и Гиедзером было прервано. Лишь после заверений со стороны флота, что для полного прекращения судоходства нет никаких оснований, а также ввиду того, что несчастные случаи прекратились, пароходное сообщение вновь возобновилось. Со стороны командующего морскими силами рекомендовалось в виде меры предосторожности совершать переходы по нейтральным территориальным водам, а где это невозможно—проходить ночью. Все легкие силы, какими только он располагал, были направлены для охраны главнейших морских путей: пловучие средства торпедной школы, находившаяся в Киле полуфлотилия миноносцев Флота Открытого Моря, три миноносца Х флотилии из Данцига и, наконец, десять вспомогательных тральщиков из Нейфарвассера. Но это была только крайняя мера, которую нельзя было применять более нескольких дней, так как эти корабли были нужны для использования по своему прямому назначению. Поэтому германский главнокомандующий вновь заявил свое неоднократно повторявшееся требование о присылке в его распоряжение, по крайней мере, одной флотилии миноносцев и большего числа рыбацких пароходов. Но и в этом случае адмирал-штаб ответил, что флотилии Флота Открытого Моря больше предоставлены быть не могут.¹⁾

«Е-19» 4 и 5 октября, ввиду штормовой погоды, оставалась у Борнгольма (схема 14, п. 12), в 4-х милях на восток от маяка Реннз. Днем 4 и 5-го лодка лежала на грунте. С темнотой 5-го она

¹⁾ Ролльман, стр. 287.

заправилась к Мэну и в 1 час 6 октября легла на грунт в 4-х милях за зюйд-ост от Моэнс-клинта (схема 14, п. 13). Утром лодка перешла под водой к Стевнс-клинту (схема 14, п. 14). В течение дня она держалась под водой между Стевнс-клинтом и Фальстербо, видела несколько миноносцев, атаковать которых не удавалось, и около 15 парусных траулеров, видимо, постоянно находящихся в этом районе. С темнотой лодка направилась к Гиедзеру и в 7 милях на норд-вест от пловучего маяка легла на грунт.

7 октября лодка крейсеровала в районе Гиедзера (схема 14, п. 10); видела много небольших торговых судов, но погода была слишком свежа, чтобы всплыть и осмотреть их. Небольшой вооруженный траулер прошел на зюйд, но зыбь не позволяла стрелять торпедой по мелкоосидающему кораблю. С темнотой лодка всплыла и перешла на подветренную сторону острова Мэн, где после зарядки легла на грунт.

В течение 8 октября «Е-19» крейсеровала в районе торгового пути между Моэнс-клинтом и Гиедзером (схема 14, п. 15). Видела эскадренный миноносец и вооруженный траулер, но обоих из-за плохой видимости открыла слишком поздно и атаковать не могла. Ко всем встреченным пароходам лодка приближалась, но они шли под шведским флагом, всплывать же для осмотра их было слишком свежо. Вечером она опять вернулась к Мэну.

9 октября лодка снова крейсеровала в том же районе. Она пыталась в течение дня атаковать вооруженный пароход, большой миноносец и легкий крейсер. Все атаки были неудачны. Миноносцем лодка была замечена. Погружением лодке удалось избежать его таранного удара. С темнотой она зарядилась, а затем легла на грунт за норд-ост от пловучего маяка Гиедзер. Вследствие большой волны лодку сильно било о грунт.

10 ноября лодка опять крейсеровала под водой в том же районе. В 15 ч. 30 м., обнаружив в 12 милях на зюйд-вест от пловучего маяка Гиедзер германский пароход, она всплыла и, остановив его сигналом, приказала команде покинуть пароход.

Это был шедший в Любек пароход «Лулеа» (вместимостью 2250 рег. т).

Большая волна не позволяла подойти к борту парохода и мешала использованию артиллерии. Поэтому были выпущены торпеды. Первая торпеда, вследствие неисправности прибора Обри, начала циркулировать, пройдя в 15 м за кормой лодки. Вторая торпеда попала в корму парохода, но не взорвалась. Третья — прошла под килем парохода. Наконец, четвертая — прошла под его носом. Бросив пароход, лодка направилась к Дорнбушу (схема 14) и с темнотой пошла к Борнгольму.

Брошенный пароход выбросило на риф, откуда он через несколько дней был снят и доставлен немцами в порт.

Пройдя ночью в расстоянии 3 каб. от мыса Хаммерен, «Е-19» направилась к южной оконечности Эланда и с утра 11-го начала поиск неприятельских торговых судов в районе между южной оконечностью Эланда и маяком Утклипан (схема 14, п. 16), где пароходы, пересекая Кальмарзунд, должны были некоторое расстояние идти вне шведских территориальных вод.

В 9 ч. 40 м. лодка остановила германский пароход «Вальтер Леонхардт» (вместимостью 1261 рег. т), шедший из Лулео в Гамбург с железной рудой. После оставления экипажем парохода на него была послана лодочная команда для открытия кингстонов и для взрыва в кормовом трюме подрывных патронов. Из-за неисправности взрывателя патрон не взорвался. Пришлось вновь послать подрывную партию для замены взрывателя. Через 3 минуты после взрыва пароход затонул. Команду парохода принял остановленный для этой цели шведский пароход.

В 12 часов был обнаружен немецкий пароход «Германия» (вместимостью 1933 рег. т), шедший в Германию с грузом железной руды.

Впоследствии уничтожение этого парохода вызвало протест Швеции и большую переписку русского командования с английским адмиралтейством.

Пароход, заметив лодку, направился к шведскому берегу. Лодка погналась полным ходом за ним и подняла сигнал с требованием немедленно остановиться. Так как пароход не останавливался, лодка открыла по нему огонь из орудия. По утверждению командира лодки пароход в этот момент находился вне 3-мильной территориальной полосы. Снаряды падали с большими недолетами. Пароход не останавливался и выбросился на камни в двух милях от берега. Лодка подошла и ошвартовилась к пароходу, который был уже покинут своей командой. Взяв корабельные документы и (по немецкой версии) взорвав патрон в кормовом трюме, лодка отошла от парохода и направилась к южной оконечности Эланда.

Пароход впоследствии был снят с камней и отремонтирован.

В 14 часов лодка обнаружила новый пароход и погналась за ним. В 15 часов пароход по сигналу застопорил машины и прислал шлюпку с судовыми документами. Это оказался пароход «Гутруне» (вместимостью 3246 рег. т), шедший с грузом руды из Лулео в Гамбург. На пароход была послана партия, открывшая на нем главные кингстоны и все двери в переборках. После этого по носовому трюму было сделано три выстрела из пушки. Команда парохода была передана на шведский пароход.

В 16 ч. 25 м. лодка погналась за двумя большими пароходами, шедшими на юг. В 16 ч. 45 м. она остановила шведский пароход «Нюланд», груженный железной рудой для Роттердама. Документы оказались вполне исправными и он был отпущен.

В 16 ч. 55 м. был остановлен второй пароход. Это оказался германский пароход «Директор Реппенхаген» (вместимостью 1775 рег. т), шедший с магнитной рудой из Стокгольма в Наденхан. На этот пароход также была послана команда, открывшая кингстоны и двери переборок. Пароход быстро затонул.

В то же время был остановлен шведский пароход «Марта», шедший из Стокгольма в Ньюкастель с грузом бумажной массы. На «Марту» была передана команда с «Директора Реппенхагена» и пароход был отпущен для следования по назначению.

В 18 часов лодка, наблюдая, как тонет «Гутруне», заметила большой пароход. Увидев лодку, он направился к шведскому берегу.

В 18 ч. 30 м. уже в сумерках, после того как был дан выстрел ему под нос, пароход остановился. На него была послана вооруженная команда, которая взорвала подрывной патрон в его кормовом трюме и открыла главные кингстоны. Это оказался германский пароход «Никомедия» (вместимостью 4413 рег. т); с грузом магнитной руды из Лулео в Гамбург. Команда на шлюпках направилась к берегу.

Немцы утверждали, что этот пароход был потоплен в территориальных шведских водах и заявили протест, отклоненный шведами, ввиду невозможности доказать, что место гибели парохода действительно находилось в территориальных водах.

Покончив с «Никомедией», «Е-19», обогнув Эланд, направилась вдоль западного берега Готланда. Линию немецкого дозора она прошла в темноте, никого не обнаружив.

12 октября с утра лодка разошлась с несколькими шведскими пароходами, и в 10 ч. 40 м. (схема 14, п. 17) остановила тоже шведский пароход «Нике», шедший из Стокгольма в Штетин с грузом железной руды. На пароход был послан офицер с двумя матросами с приказанием вступить в командование пароходом и вести его вслед за лодкой в Ревель для дальнейшего расследования.

Следуя дальше в Ревель, лодка остановила (схема 14, п. 18) шведский пароход «Аугуст». Осмотр установил, что пароход вез лес в Англию и поэтому лодка его отпустила. Ночью, приближаясь к русским берегам, «Е-19» по радио просила выслать миноносец для дальнейшего конвоирования захваченного шведского парохода и зажечь маячные огни.

В 7 ч. 45 м. 13 октября у банки Аполлон лодку встретил миноносец, которому она передала захваченный ею пароход. В 5 милях на норд-ост «Е-19» была атакована немецкой лодкой (видимо «U-9»), выпустившей с большой дистанции торпеду. «Е-19» удалось уклониться от торпеды. Немедленно предупредив об этом по радио идущий позади миноносец с призом, лодка благополучно проследовала в Ревель.

Таким образом, «Е-19» пробыла в походе 14,5 суток. В результате похода ею было потоплено четыре парохода общим тоннажем 10500 т, три парохода общим тоннажем 7000 т выбросились на берег и один шведский пароход был приведен в порт. Кроме того, лодка установила курсы, которыми пользуются германские военные корабли при проходе узкости Гиедзер—Дарсерорт и пути движения торговых кораблей в районе Кильской бухты, Фемарн-Бельта и к западу от Борнгольма.

30 сентября, под влиянием сведений о нахождении в море неприятельских кораблей на позицию № 1 (схема 13) была выслана подводная лодка «Аллигатор». Выйдя в 16 часов из Ревеля, лодка из-за тумана отставалась на якоре сначала у Тахконы, а затем у Дагерорта до 5 часов 2 октября. Проведя день на позиции (схема 14, п. 1) лодка вечером из-за засвежавшего ветра перешла к Готска-Сандэ (схема 14, п. 19). На следующий день она пыталась выйти на назначенную ей позицию, но еще больше засвежавший ветер заставил лодку вернуться к Готска-Сандэ. Ввиду того что лодку жестоко мотало на якоре, она перешла сколь возможно ближе к берегу. Так

лодка простояла 3 и 4 октября, отходя на рассвете от берега и погружаясь под перископ, чтобы не быть застигнутой врасплох.

5 октября около 11 часов с моря показался приближающийся миноносец. Лодка отошла задним ходом от берега и погрузилась. Рассмотрев в перископ, что это шведский миноносец, лодка всплыла и в рупор спросила разрешения переждать под берегом свежую погоду. На лодку прибыл командир миноносца, который предложил покинуть шведские воды в течение суток с момента подхода лодки к острову. Миноносец остался стоять на якоре и ночью был ярко освещен. Когда в 3 ч. 40 м. лодка, снимаясь с якоря, дала условные три свистка, миноносец зажег прожектор и навел его над лодкой. Навстречу лучу с горизонта появился также луч прожектора. Миноносец повернул луч на 90° вправо и в этом направлении точно так же появился второй луч прожектора. Видимо остров был окружен цепью миноносцев. Обогнув с юга Готска-Сандэ, «Аллигатор» на норд-ост заметил еще один миноносец, шедший на пересечку лодке. Пройдя за кормой миноносца, лодка направилась к Дагерорту. Надстройка, расшатанная ударами волн в предыдущие дни, сильно текла, в концевые систерны в час набиралось до 12 тонн воды. Запросив по радио и получив разрешение возвращаться, лодка направилась в Ревель. По дороге через маяк Тахкона она была предупреждена о выходе в море подводной лодки «Вепрь».

«Вепрь» 1 октября закончил приемные испытания и вступил в строй, а 6 октября был уже выслан в море для обследования предполагаемых неприятельских курсов в районе между Готска-Сандэ и выходом из Ботнического залива. Лодка вышла из Ревеля в 16 часов. Уже в пути она получила радио о возвращении «Аллигатора». Идя к Дагерорту, лодка никого не видела.

7 октября утром, находясь на норд-вест от Дагерорта (схема 14, п. 20), справа, кабельтовых в шести, немного впереди траверза, «Вепрь» обнаружил перископ лодки («U-9»). Бывший на мостике вахтенный начальник приказал ворочать вправо (на лодку) и одновременно дал авральный звонок («приготовиться к погружению»). Выбегая по звонку наверх, командир приказал стопорить дизели. С застопоренными машинами в непосредственной близости от неприятельской лодки «Вепрь» представлял для нее прекрасную мишень. Спустившись в рубку, вахтенный начальник доложил командиру, что справа находится подводная лодка. Поднявшись по трапу и посмотрев в колпак рубки, командир увидел в расстоянии около 3 каб. несколько впереди траверза движущийся на пересечку курса перископ. Командир приказал дать полный ход обоим электромоторам, положить руль лево на борт и, закрыв крышку люка, стал следить, через иллюминаторы колпака за противником. В расстоянии около 2 каб. он заметил два всплеска от выпущенных торпед. «Вепрь» все еще не погрузился и командир видел в иллюминаторы, как одна из торпед шла к корме, а вторая к носу «Вепря». Лодка катилась влево. Первая торпеда скоро уклонилась за корму, а вторая прошла очень близко впереди форштевня.

Надо удивляться, что при столь неорганизованном уклонении «Вепря» немецкая лодка «U-9» ухитрилась промахнуться.

После этого «Вепрь» привел неприятельскую лодку себе за корму и, пройдя около двух часов под водой, в 10 часов всплыл и направился к маяку Коппарстенарнэ.

В 18 ч. 40 м. (схема 14, п. 21) был замечен большой пароход, идущий на зюйд-ост. Сблизиться с ним до темноты не удалось. Ночью лодка, определившись по маякам, прошла между Коппарстенарнэ и Готска-Сандэ на вост.

8 октября с утра лодка, определившись по Ландсорту, направилась на подлежащий обследованию, предполагаемый курс неприятельских торговых кораблей. Приближаясь ночью к Ландсорту, она по всему горизонту виделадвигающиеся в разных направлениях огни кораблей. Днем же пароходов было обнаружено очень мало.

Около 8 часов (схема 14, п. 22) лодка осмотрела из-под воды пароход под шведским флагом. Всплыв, она направилась к Дагерпорту. В 10 ч. 45 м. (схема 14, п. 23), обнаружив товаро-пассажирский пароход, лодка снова погрузилась. Флаг разглядеть не удалось. Лодка всплыла и продолжала идти на Дагерорт. Видимо, напуганные действиями «Е-19» пароходы предпочитали район Ландсорта, где они вынуждены были выходить за пределы шведских территориальных вод, проходить ночью.

В 16 ч. 18 м. (схема 14, п. 24) впереди правого траверза в расстоянии около 4—5 каб. снова был обнаружен перископ лодки («U-9»). Вахтенный начальник скомандовал «лево на борт», и почти в тот же момент неприятельская лодка выпустила две торпеды, прошедшие близко впереди форштевня. На этот раз, не пытаясь погрузиться, «Вепрь» привел лодку за корму и полным ходом ушел от нее. Пройдя этим курсом 30 минут, «Вепрь» снова повернул на Дагерорт, но уже до темноты шел зигзагом.

Радио «Вепря» с просьбой зажечь Дагерорт не было принято и он, не рискуя без определения входить в Финский залив, остался на ночь в море, производя зарядку.

Утром 9-го, определившись по Дагерпорту, «Вепрь» направился к нему и вскоре увидел (схема 14, п. 25-а) идущую курсом зюйд в надводном положении лодку. Хотя командир «Вепря» и считал, что это идет одна из английских лодок, все же он погрузился и пошел под водой с расчетом проходить Финский залив ночью. Предосторожность была не лишней, так как это, видимо, опять-таки была все та же «U-9», так как ни русских, ни английских лодок в этом районе в это время не было. Проходя под водой район, где им 7 октября была обнаружена немецкая лодка «Вепрь» усиленно наблюдал в расчете, что удастся атаковать неприятельскую лодку.

Утром 10-го «Вепрь» вернулся в Ревель.

Для действий в Оландсгафе в Або-Оландский район были переведены окончившие ремонт подводные лодки «Кайман», «Аллигатор» и «Дракон».

На смену вернувшимся 7 и 8 октября из похода подводным лодкам «Е-8» и «Акуле» 8 октября были высланы «Барс» и «Е-18».

«Барс» вышел из Ревеля вечером 8 октября, имея приказание идти на позицию к Риксхефту (схема 14, п. 8).

9 октября в 7 ч. 45 м. в 10 милях от Дагерорта (схема 14, п. 256) «Барс» обнаружил неприятельскую лодку («U-9»), с которой одновременно погрузился и разошелся под водой.

Неприятельские лодки уже много раз обнаруживались у Дагерорта, тем не менее русское командование упорно сохраняло систему передачи лодкам последних указаний через пост Дагерорта, вследствие чего все выходящие и возвращающиеся лодки были вынуждены проходить через опасный район.

Ночью «Барс» прошел вплотную к западной кромке поставленного немцами 5 октября заграждения Н-1 (схема 14), и вскоре (схема 14, п. 26) южнее Эстергарна разошелся в темноте с дозорным немецким крейсером типа «Бремен» и двумя миноносцами. Крейсер прошел очень близко вдоль правого борта лодки. Ни крейсер, ни миноносцы ее не обнаружили. Лодка не могла их атаковать вследствие неподготовленности к выполнению ночных атак.

На рассвете 10-го на параллели Хоборга (схема 14, п. 27) «Барс» увидел сильно дымящую белым дымом подводную лодку, идущую на север. Неприятельская лодка открыла по «Барсу» огонь из орудия. Погрузившись, лодки разошлись.

По немецким данным, это опять была все та же «U-9».

Пробыв сутки на позиции (схема 14, п. 8), и никого не обнаружив, «Барс» утром 14 октября вернулся в Ревель.

«Е-18», выйдя в море утром 9 октября и следуя вдоль восточного побережья Готланда, утром 11-го пришла на назначенную ей позицию у Либавы (схема 14, п. 3). Приблизившись под водой к Либаве, лодка рассмотрела в гавани четыре больших корабля.

12 октября из-за сильного тумана лодка легла на грунт, периодически всплывая для наблюдения за погодой. В полдень, когда туман разошелся, она всплыла и начала крейсировать под водой. В 14 ч. 15 м. из Либавы вышел на вест тральщик, а двумя часами позже был обнаружен идущий в Либаву линейный корабль с двумя миноносцами (схема 14, п. 28).

Это был возвращавшийся из Киля линейный корабль «Брауншвейг».

Корабли шли зигзагом, резко изменяя курс, через каждые 6 минут. В 16 ч. 30 м. лодка заняла позицию для стрельбы носовыми аппаратами в 800 метрах от линкора на левом его криволе. Однако механизм открывания передних крышек заел, вследствие чего выстрел сорвался и пришлось разворачиваться для атаки траверсным аппаратом. В то же время лодка была обнаружена противником и один из миноносцев пошел ее таранить. Это вынудило лодку отказаться от стрельбы и из траверзного аппарата. Уклоняясь от таранного удара, она нырнула и, когда снова всплыла под перископ, корабли уже прошли. Положив руль на борт, находясь на раковине линейного корабля, лодка все же выстрелила из кормового аппарата, но торпеда прошла за кормой корабля.

Миноносцы преследовали лодку, но ей удалось от них уклониться. Идя под водой на вест, она разошлась с тральщиком. Отойдя к южной оконечности Готланда для того, чтобы определиться и избежать опасных от мин районов, «Е-18» направилась

к Брюстерорту (схема 14, п. 29), куда и пришла в полдень 13 октября.

В течение этого дня лодка видела лишь небольшой торговый корабль и вооруженный траулер. С темнотой она всплыла и направилась вдоль берега к Мемелю. Ночь была очень ясная, но ничего обнаружить не удалось.

14 октября утром в расстоянии около 12 миль «Е-18» увидела идущую курсом зюйд-вест подводную лодку. Командир считал, что это одна из английских лодок, в действительности же это была немецкая лодка. Больше никого не обнаружив, «Е-18» направилась к Хоборгу, а оттуда — вновь к Либаве.

В течение 15-го лодка видела только два дозорных миноносца и два вооруженных траулера и с темнотой пошла для донесения к Дагерорту и оттуда в Ревель, куда она прибыла вечером 16 октября.

Одновременно с действиями подводных лодок вдоль германского побережья в Балтийском море морские силы Рижского залива причиняли большое беспокойство германскому командованию обстрелом позиций и расположения германских войск. на побережье залива. В обстреле принимали участие линейный корабль «Слава», канонерская лодка «Грозный», миноносцы и авиаматка «Орлица».

Германский командующий войсками северного участка обратился к морскому командованию с просьбой оказать содействие флангу германской армии, сковав русские морские силы в Рижском заливе посылкой в залив подводных лодок или хотя бы демонстрацией флота в районе Домеснеса.

«Вице-адмирал Шульц вынужден был ответить, что он не имеет возможности воспрепятствовать нападению неприятеля с моря». 1)

Под влиянием подводной угрозы командующий германскими морскими силами в Балтийском море принужден был отменить выполнение части возложенных на флот задач. Действовавшее с весны указание о наблюдении за входом в Финский залив было отменено. Приказано было организовать охрану прибрежного фарватера от Либавы до Брюстерорта нейфарвассерским вспомогательным дивизионом тральщиков; одной половиной другого дивизиона тральщиков — фарватер до Иерсхефта (схема 14); дивизионом охраны побережья — район Иерсхефт—Эланд. Силы охраны побережья были усилены за счет перевода из Яде и Эльбы шести рыбачьих пароходов.

С этого времени на фарватерах крейсеровали: Иерсхефт—Засснитц — семь тральщиков; Засснитц—Треллеборг — один крейсер и четыре миноносца; Мэн—Эланд — один вспомогательный крейсер, два миноносца, три сторожевых корабля; узкость у Гиедзера — один сторожевой корабль или миноносец; в бухтах Нейштадта, Любека и Висмара — один сторожевой корабль и шесть рыбачьих моторных ботов.

В Варнемюнде были переведены боевые самолеты; кроме того, начали функционировать воздушные станции в Штральзунде и Кез-

1) Ролльман, стр. 264.

лине. Благодаря этому при благоприятной погоде все побережье ежедневно один или два раза обследовалось самолетами.

Подводная лодка «U-66» была выделена из Северного моря специально для борьбы с лодками на Балтике. Она должна была ходить под водой на буксире у парохода. Будучи связана при помощи телефона с пароходом, она могла получать от него необходимые указания для атаки неприятельских лодок.

Капитанам пароходов было вновь предписано, чтобы они держались в пределах нейтральных территориальных вод и проходили участки открытого моря в ночное время. Страховые общества были вынуждены к возобновлению операций по страхованию морской торговли.

Кроме этого, командующий германскими морскими силами в Балтийском море решил организовать отряд из моторных ботов и из судов для ловли сельдей, единственно оставшихся не мобилизованными пловучих средств. Он рассчитывал привлечь: первых—около 200 судов, а вторых—до 100; двадцать старых миноносцев должны были служить ведущими флагманскими кораблями. Три торговых парохода должны были быть приспособлены под суда—ловушки подводных лодок.

Рыбачьи пароходы вспомогательного дивизиона тральщиков Нейфарвассера были приданы полуфлотилии сторожевых кораблей восточной части Балтийского моря; вместо них дивизиону были даны 12 мореходных катеров-тральщиков с транспортом-базой, водоизмещением в 8000 тонн. Одновременно был сформирован еще один дивизион такого же состава из вновь построенных моторных катеров-тральщиков.

Активные действия русских и английских лодок мешали выполнению германским флотом операций в восточной части Балтийского моря. Пополнение русского флота новыми линейными кораблями (типа «Севастополь») вынуждало немцев вводить для операций на Балтике значительные линейные силы из состава Флота Открытого Моря. Однако, возросшая опасность со стороны подводных лодок создавала для этих сил большую угрозу. Все это и заставило немцев отказаться на долгое время от крупных операций в Балтийском море.

Вследствие передачи нескольких соединений для сторожевой службы на фарватерах, позиции новой дозорной линии между Эстергарном и Люзерортом нельзя было полностью заместить. Впоследствии это облегчило русским кораблям незаметно проникать за линию дозора при выполнении ими активных заградительных операций.

Таковы были мероприятия германского командования, вызванные оживившейся деятельностью русских и английских лодок в Балтике.

В это же время немцы понесли потери от взрывов на минах и от столкновений. У Брюстерорта погиб нефтеналивной транспорт «Вилькоммен» (3100 т). 14 октября в том же районе взорвался на mine миноносец «S-149», получивший большие повреждения и с трудом отбуксированный в Данциг. Первоначально причину взрывов приписывали атакам лодок и лишь позже немцам удалось обнару-

жить мины из поставленного «Новиком» в 1914 году заграждения. 15 октября у Засснитца пароход-паром «Прейсен» протаранил в темноте миноносец «Т-100». Миноносец тотчас же затонул.

Несмотря на получаемые сведения из разных районов о присутствии лодок, выследить их немцам не удалось.

Русское командование, получив агентурные сведения о том эффекте, который произвела в Германии и Швеции деятельность лодок, решило энергично продолжать операции лодок на коммуникациях противника. Вместо возвращающихся с позиций из средней и южной части Балтийского моря сейчас же посылались новые лодки.

Вместо «Барса» к Данцигу должен был идти «Гепард», вместо «Е-18» к Либаве—«Е-8», а вместо «Е-19» в район Эланд-Борнгольм-Рюген—«Е-9». Основываясь на случае с «Е-19», узкость Гиедзера считалась загражденной сетями, лодкам запрещалось проходить за линию Гиедзер—Дарсерорт.

«Гепард» вышел из Ревеля днем 14 октября. Зайдя к Дагерорту, он направился дальше в район между Коппарстенарнэ и Алмагрудет (схема 15, п. 1). На эту позицию лодка пришла в 14 ч. 15 м. 15 октября. В надежде встретить в этом районе немецкие пароходы лодка крейсеровала до утра 16-го. Днем движения в этом районе почти никакого не было, ночью же лодка видела огни нескольких пароходов.

16 октября командир решил спуститься на юг, между островом Готланд и шведским берегом.

Утром 17 октября лодка, подходя к району нахождения немецкого дозора (схема 15, п. 2), обнаружила сзади два нагоняющих ее миноносца. Попытка атаковать миноносцы не удалась, так как они прошли очень далеко от лодки. Всплыв и направляясь далее на юг, лодка вскоре снова обнаружила два миноносца. В течение трех часов она пыталась сблизиться с ними на дальность торпедного выстрела. Это не удавалось вследствие того, что миноносцы ходили переменными курсами. Подойдя, наконец, к одному из миноносцев на 1,5—2 каб., она выпустила в него две торпеды из аппаратов Джевецкого, поставленных на стрельбу по траверзу. Обе торпеды прошли мимо. Заметив их, миноносцы бросились от лодки и быстро удалились по ходу торпед. В 13 ч. 10 м., т. е. еще через три часа лодка снова сошлась с миноносцами на близкую дистанцию. Лодка маневрировала с расчетом выпустить торпеды с расстояния порядка одного кабельтова. Перед самым выстрелом миноносец заметил лодку и бросился ее таранить. Развернувшись вправо и расходясь с миноносцем контркурсом в расстоянии не более полукабельтова, «Гепард» выпустил в него еще две торпеды из аппаратов Джевецкого, но, видимо, и эти торпеды прошли под миноносцем. (Установка глубины торпед была 2 м). Миноносцы продолжали преследование лодки и всякий раз, заметив перископ, открывали по нему огонь. Решив больше не атаковать, лодка ушла на глубину и отошла к северу. Всплыв в 17 часов и не видя больше миноносцев, командир решил, ввиду большого расхода электроэнергии, идти на север, чтобы время зарядки (около 20 часов) использовать для наблюдения на путях

пароходов на севере. Одновременно это позволяло лодке укрыться за Готландом от засвежившего зюйд-оста.

18 октября лодка держалась в районе Норчэпингской бухты (схема 15, п. 3). Днем были замечены только шведские миноносцы и пароход. Ночью же опять было видно много огней проходящих пароходов.

19 октября лодка пошла на юг, огибая Готланд с востока. Севернее Форэ была замечена плавающая германская мина. Идти дальше на юг, лодка уклонилась погружением от встречи со шведским миноносцем. К вечеру, пройдя западнее немецкого заграждения Н-1 (схема 15), она оказалась в районе позиции II немецких дозорных кораблей (схема 15, п. 4). Вследствие ненадежной работы машин командир решил дальше на юг не спускаться и, никого не обнаружив, пошел на позицию № 1 (схема 15, п. 5), где и предполагал оставаться пока выдержат машины.

Продержавшись на этой позиции с утра 20-го до утра 21-го лодка, воспользовавшись хорошей погодой, перешла на позицию № 14 (схема 15, п. 6) с тем, чтобы спуститься дальше на юг, если машины будут работать хорошо. В 10 ч. 15 м. лодка заметила на зюйд-весте дым. Маневрируя в надводном положении, она легла на норд и до 13 ч. 45 м. шла параллельно перемещению дыма. К этому времени пеленг на дым переместился к носу лодки. Считая, что неприятельские корабли направляются для обстрела к Дагерорту, лодка пошла туда же. В 14 ч. 30 м. по носу показался дым, двигающийся прямо на лодку. Погрузившись, лодка пошла в атаку. Вскоре она рассмотрела трехтрубный крейсер и два миноносца по одному с каждого борта крейсера в 8—10 каб. от него.

По немецким данным, это был большой эскадренный миноносец «V-100» с двумя миноносцами. Будучи направленными для демонстрации в северную часть Балтики, они показали себя у Дагерорта, Хуфвудшера и Готска-Сандэ. Наблюдая «V-100» на острых курсовых углах, лодка не могла точно установить тип корабля.

«Гепард», решив атаковать крейсер с расстояния 2—3 каб., пошел между ним и левым миноносцем. В 15 ч. 10 м. во время циркуляции влево перестал действовать электрический привод кормового горизонтального руля. Пока переводили на ручное управление, лодка всплыла, показав рубку. «V-100» повернул на лодку, которая едва успела уйти на глубину, и прошел над ее носовой частью, что было ясно слышно в лодке по шуму винтов. В 15 ч. 25 м. по проходе кораблей лодка всплыла в надводное положение. В 18 ч. 12 м. в темноте был усмотрен силуэт какого-то корабля. Лодка немедленно погрузилась и в 18 ч. 50 м. всплыла вновь. В 21 час вышел из строя левый дизель, а в 23 часа—и правый. Держась под электромоторами против волны, лодка исправляла машины. К утру дизели удалось пустить и она направилась к Дагерорту, а оттуда в Ревель.

«Е-8» вышла из Ревеля утром 18 октября и направилась вдоль восточного побережья Готланда на позицию в 26 милях к весту от Либавы (схема 15, п. 7).

19 октября в 6 ч. 25 м. лодка пришла на позицию. С наступлением рассвета она погрузилась и направилась под водой к берегу.

Через час, севернее лодки, строем фронта прошли два миноносца, которые затем повернули на восток и скрылись. Идя дальше к берегу, лодка обнаружила буй и, определив его местонахождение, направилась дальше на восток до тех пор, пока не стали видны дымы стоящих в гавани кораблей. После этого она под водой же отошла от берега и с темнотой всплыла для зарядки. Зарядившись в течение трех часов, она приблизилась к берегу и на 30-метровой глубине легла на ночь на грунт.

Утром 20-го лодка всплыла и опять направилась к берегу. Обнаружив еще новый буй, она определила его место и путем наблюдения за движением пароходов, установила положение относительно него протраленного фарватера. Приблизившись на 6 миль к Либаве, лодка установила, что вход в бухту охраняется двумя тральщиками, и что в гавани находится не менее пяти больших военных кораблей.

Ожидая их выхода из Либавы, командир, дабы не обнаружить себя, решил не атаковать часто наблюдаемых им пароходов.

С темнотой лодка, зарядившись, опять легла на грунт.

21 октября с рассветом лодка опять начала маневрировать под водой в том же районе (схема 15, п. 8), наблюдая за окружающей обстановкой. Она видела, как два миноносца прошли, видимо, контрольным тралением от Либавы на восток в море и как восемь тральщиков на зюйд от нее тралили фарватер под берегом. Приблизившись к Либаве, несмотря на мглу, лодка установила, что в гавани стоят два корабля типа «Виттельсбах», два «Дейчлянда» и один «Роон». Отходя от берега несколько севернее обычного курса, лодка дважды слышала резкие взрывы вблизи своего корпуса. Причины их выяснить не удалось. Ночь, после зарядки, лодка провела опять на грунте.

22-го лодка снова крейсеровала в том же районе; видела самолет, а затем два парохода, идущие под охраной тральщиков на протраленном под берегом фарватере. В 10 часов, находясь в одной миле к норду от буя и обычного своего курса, лодка опять ощутила резкие звуки у корпуса. Видимо, протраленный фарватер прикрывался с норда легкими противолодочными сетями. Скорость лодки в это время была 2 узла. Управление лодкой и действие машин и рулей не нарушалось. В 11 ч. 30 м. из Либавы вышел вооруженный тральщик и направился на восток. «Е-8» последовала за ним, предполагая, что он вышел навстречу идущим в Либаву судам. В 16 ч. 26 м. тральщик остановился у буя, замеченного лодкой 19 октября. До темноты лодка держалась под водой около тральщика. С темнотой она всплыла в 2 милях к осту от тральщика и обнаружила, что он зажег белый и красный огни. Очевидно он изображал собою маяк. Так как ночь была лунная и светлая, лодка погрузилась и направилась к берегу с расчетом занять позицию на курсе, ведущем в Либаву, и, выждав на этом месте, атаковать корабли, которые, видимо, должны были ночью войти в гавань. К полночи нашла мгла, поэтому лодка легла на грунт (на глубине 43 м).

23 октября по всплытии обнаружилось, что лодку снесло на 4 мили к норду. Это, очевидно, и было причиной того, что она не

слышала шума входящих в Либаву кораблей. Под водой лодка направилась на зюйд-вест. Тральщик в это время пошел в Либаву. «Е-8» сблизились с ним, но своего присутствия не обнаруживали и направилась к бую для точного определения своего места. В 8 ч. 50 м. по пеленгу 80° был замечен дым. Для сближения с неприятелем она легла на курс 340° , в 9 ч. 02 м. поправила свой курс и легла на 350° . К этому времени можно было разглядеть, что курсом вест подходит трехтрубный корабль с двумя очень высокими мачтами, под конвоем двух миноносцев, идущих зигзагом по его сторонам. Пеленг на неприятеля стал равен 85° . Яркое солнце и легкий ветер от зюйд-зюйд-оста благоприятствовали атаке. Лодка дала полный ход (7,5 узла). В 9 ч. 22 м. она уменьшила ход до 5 узлов и приготовила все аппараты к выстрелу. Скорость кораблей противника была около 15 узлов. В 9 ч. 28 м. левый миноносец вышел вперед. В 9 ч. 32 м. лодка выпустила торпеду из носового аппарата. Дистанция в момент выстрела была 5 каб. Миноносцы в это время были у него на крамболах в 5 каб. от корабля. Сразу после выстрела командир приказал ворочать вправо с целью повторить выстрел левым траверзным аппаратом. Через 1 мин. 10 сек. стал виден яркий взрыв с пламенем у ватерлинии и почти сразу в лодке ощутилось сильное сотрясение и удар.¹⁾ Весь корабль скрылся в громадном столбе густого серого дыма, — видимо, детонировали носовые патронные погреба.

В 9 ч. 34 м., ввиду того что вокруг места взрыва в воду падали большие осколки, лодка погрузилась на глубину 15 м. В 9 ч. 42 м. «Е-8» всплыла под перископ (6 м). Никаких следов корабля не было видно. Два миноносца держались на месте взрыва. Командир решил их не атаковать, считая, что атака лодки не была обнаружена неприятелем и поэтому он может предполагать, что корабль взорвался на mine. К тому же все торпеды на лодке имели установку глубины больше, чем требовалось для стрельбы по миноносцам. Место гибели корабля находилось в 20 миль на восток от Либавы. Командир лодки считал, что при стрельбе с дистанции 2—2,5 каб. взрыв корабля мог бы весьма тяжело отразиться на самой лодке. В потопленном корабле он опознал один из линейных кораблей типа «Дейчлянд» (рис. 29) или броненосный крейсер «Принц Адальберт» (рис. 30).

В 10 ч. 40 м. на месте взрыва были обнаружены четыре миноносца: один кружился впереди всех, за ним шел еще один, а дальше в строе фронта следовали два миноносца. Лодка, решив возвращаться в базу, направилась под водой к Эстергарну. Миноносцы лодку не преследовали.

24 октября лодка вернулась в Ревель.

В тот же день Штабом командующего была дана открытая радиограмма «всем»: «Одна из английских лодок, находящихся в море, донесла, что вчера 10-го (23-го) октября у Либавы ею

¹⁾ Впоследствии обнаружилось, что гидростатическое отделение торпеды, находившейся в левом траверзном аппарате, крышка которого была открыта, заполнилась водой. При опробовании оно оказалось герметичным.

взорван и утоплен броненосный крейсер типа «Принц Адальберт».

В действительности потоплен был сам «Принц Адальберт». Вследствие детонации погребов, от корабля на поверхности воды ничего не осталось. Шедшие в охране крейсера миноносцы «S-142» и «S-143» спасли только трех человек. Взрыв, как и предполагал командир лодки, был приписан мине, так как миноносцы не видели ни лодки, ни следа торпеды; с крейсера никаких тревожных сигнала

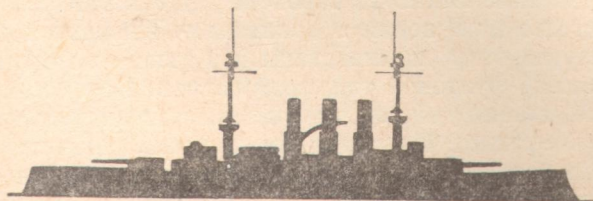


Рис. 29. Силует линейного корабля типа „Дейчлянд“.

зов тоже не было. Даже тогда, когда позже было принято сообщение русской радиостанции о подрыве лодкой крейсера, немцы все же считали, что причиной гибели могла быть только мина, поставленная с подводной лодки. Это была самая большая с начала войны потеря немцев на Балтийском море: погиб флагманский корабль и с ним 640 человек команды и 32 офицера. Ввиду отсутствия легких крейсеров он выходил для несения дозорной службы.

После потопления «Принца Адальберта» немецкое командование приказало кораблям входить и выходить из Ливавы только в темное время суток.

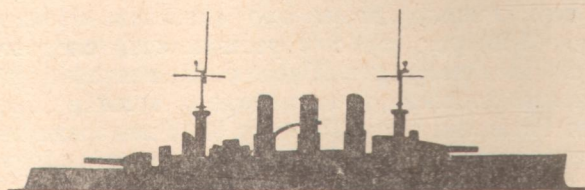


Рис. 30. Силует броненосного крейсера „Принц Адальберт“.

Русское командование, ознакомившись с результатами похода «Е-19» и получив агентурные сведения о громадном впечатлении, произведенном в Германии потоплением лодками пароходов в Балтийском море, изменило предполагавшуюся посылку «Е-9» к Рикс-кефту и решило послать ее на пути следования торговых судов вдоль шведского побережья.

«Е-9» вышла из Ревеля вечером 17 октября и направилась к маяку Хуфвудшер (схема 15, п. 9).

18 октября, приближаясь к шведскому берегу, лодка начала встречать пароходы, идущие в виду берега с зюйда на норд и обратно. В 13 ч. 30 м. (схема 15, п. 10) лодка остановила и осмотрела

датский пароход; так как документы были в порядке, пароход был отпущен. Придя на видимость Ландсорта, лодка стала крейсировать в этом районе (схема 15, п. 11). Согласно ранее забранным «Е-19» картам, пароходы, идущие в порты Швеции, держали курс на маяк Ландсорт. Лодка наблюдала много пароходов на норд и норд-ост. Погода была тихая и ясная. В 18 ч. 45 м. (схема 15, п. 12) был остановлен пароход «Седерхамн» (вместимостью 1500 рег. т) под германским флагом. Капитан был вызван с бумагами на лодку, а команде приказано покинуть пароход. По бумагам значилось, что пароход везет лес из Швеции в Голландию. Посланная на пароход подрывная партия открыла кингстоны и у днища в машинном отделении взорвала 18-фунтовой толловый патрон. Пароход осел, но не тонул. На следующий день лодка выяснила, что пароход снесло на камни около Хефрингэ. По немецким данным, команда парохода увидя, что он не тонет, вернулась на пароход и привела его в ближайший порт.

Уже в темноте, около 20 часов, лодка нагнала пароход без огней, оказавшийся большим океанским товаро-пассажирским пароходом Гамбург—Америка—линии «Пернамбуко» (вместимостью 4800 рег. т), с грузом в 8000 тонн руды из Лулео в Штеттин. Пароход был остановлен пулеметным огнем (схема 15, п. 13) и по требованию лодки прислал шлюпку с офицером. После того как команда покинула пароход, он был подорван 18-фунтовым патроном. Так как его погружение в воду шло очень медленно, через час в него была выпущена торпеда, и пароход затонул.

Ночью, заряжаясь, лодка крейсировала между Готска-Сандэ и шведским берегом (схема 15, п. 14а); были замечены несколько пароходов, направлявшихся на зюйд.

19 октября в 7 ч. 30 м. (схема 15, п. 12) лодка обнаружила пароход под германским флагом. Это оказался «Иоханнес Русс» (вместимостью 1750 рег. т) с грузом кокса, следовавший, согласно бумагам, из Гамбурга в Швецию. Прибывший на лодку помощник капитана доложил, что пароход должен был принять в Швеции для Германии руду. Пароход был подорван двумя полуфунтовыми патронами, подложенными под трубы циркуляционной помпы. Тонул он очень медленно.

Лодка погрузилась и пошла на зюйд, но вскоре легла на норд, так как в перископ был обнаружен шведский миноносец, идущий к тонущему пароходу. Около 10 ч. 30 м., идя на норд, лодка сблизилась с пароходом под германским флагом, направлявшимся к Ландсарту. Всплыв, она остановила пароход. Это оказался пароход «Далельфвен» (вместимостью 1050 рег. т) с грузом руды. Сигналом лодка приказала команде покинуть пароход. Шведский миноносец, находившийся в это время севернее вблизи тонувшего «Иоханнес Русс», взятого уже на буксир шведским спасательным пароходом, направился полным ходом к лодке. Не имея возможности получить бумаги с парохода, лодка погрузилась и, выждав, когда команда отошла от борта, выпустила торпеду, которая пошла под кормой парохода. Вскоре после выстрела к пароходу подошел шведский миноносец под кормовым и стеньговым флагами.

«Е-9» всплыла и, подняв флаг, подошла к миноносцу, который уже брал к себе со шлюпок команду парохода. Командир миноносца сказал, что лодка находится в шведских водах, но после объяснений признал, что пароход находится в 5 милях от берега, т. е. вне территориальных вод, и по просьбе командира лодки отошел от парохода. Оставаясь в надводном положении, лодка выпустила из кормового аппарата торпеду. Торпеда попала и пароход быстро затонул, подняв вверх корму. После этого лодка направилась на зюйд и, выйдя из видимости Ландсорта, легла на зюйд-вест к шведскому берегу. Вечером засвежело и ночь лодка провела на грунте в устьи Кальмар-Зунда (схема 15, п. 14) на глубине 40 м.

Пароход «Иоханнес Русс» был взят на буксир пароходом шведского спасательного общества. Он был почти доведен до Хефрингэ, где, вследствие неожиданного взрыва в кормовой части, быстро затонул. Немцы считали, что причиной взрыва был выстрел торпедой. Однако, это предположение не соответствует действительности.

20 октября весь день лодка крейсеровала между Готландом и Эландом (схема 15, п. 15). Движение пароходов было небольшим. Германских пароходов не было вовсе. В течение дня лодка пропустила без осмотра шесть шведских пароходов с грузом леса.

Ночью, считая, что движение немецких пароходов приостановлено, она пошла на зюйд к германскому побережью.

Утром 21-го лодка подошла к Штольпмюнде (схема 15, п. 16) и в течение дня крейсеровала в этом районе. Ни одного корабля обнаружено не было. Ночь лодка провела, лежа на грунте в 6 милях на норд от Штольпмюнде.

Днем 22-го она крейсеровала в том же районе. Не обнаружив ни одного корабля, она вечером направилась к Хоборгу.

23 октября лодка шла под водой вдоль западного побережья Готланда. Движение пароходов было небольшим. В 16 часов (схема 15, п. 17) в 2 милях от лодки курсом зюйд строем фронта прошли два больших дозорных немецких миноносца. С темнотой «Е-9» всплыла и пошла к Готска-Сандэ.

24 октября еще в темноте лодка от Готска-Сандэ повернула к Ландсарту. Весь день она крейсеровала в его видимости (схема 15, п. 11). Коммерческое движение было значительное, но немецких пароходов не было видно. С темнотой она всплыла и направилась между Готска-Сандэ и Коппарстенарне, а затем к маяку Алмагрудет.

25 октября лодка под водой крейсеровала в пределах видимости маяка (схема 15, п. 18), но и здесь немецких пароходов не было видно. В 14 часов лодка всплыла и направилась к Даго и вскоре же, вблизи одного из проходящих нейтральных пароходов, усмотрела подводную лодку, которая быстро погрузилась. Это могла быть либо «U-9», либо «U-66», крейсеровавшая в этом районе в ожидании возвращения парохода «Александра», у которого она ходила на буксире для нападения на останавливающие его подводные лодки.

Утром 26 октября «Е-9» вернулась в Ревель.

Русскому командованию из расшифрованных радиogramм стало известно о проводящихся немцами в Балтике испытаниях по буксировке пароходом «Александра» подводной лодки «U-66». С целью уничтожения этого парохода или неприятельской подводной лодки в море была выслана «Миного».

«Миного» вышла в море утром 17 октября и направилась к Дагерорту, идя от меридиана маяка Вормс в позиционном положении.

18 октября, задержавшись у Дагерорта, чтобы не встречаться с вышедшей в море и следующей на позицию к Либаве «Е-8», «Миного» в 15 ч. 30 м. вышла на позицию в 10 милях на nord от В.-Дагерорта. Ничего не обнаружив, командир решил возвращаться к посту в темноте, надеясь таким образом обнаружить неприятельскую подводную лодку, если она с началом темноты тоже будет подходить к берегу.

19 октября лодка из-за засвежившей погоды в море не выходила. Ночью лодкой была получена телефонограмма от начальника службы связи с указанием, что «Неприятельский корабль, имеющий связь с подводной лодкой, будет крейсировать 20 октября от полудня до наступления темноты на параллели острова Даго».

Утром 20-го лодка вышла в море и направилась к весту от Дагерорта. Пройдя 30 миль (схема 15, п. 20) и ничего не обнаружив, она повернула обратно, чтобы в темноте подойти к Дагерорту. Возвращаться в позиционном положении было очень трудно: встречная волна сильно заливала мостик.

Ночью снова была получена от начальника службы связи телефонограмма с указанием, что 21 октября тот же корабль будет продолжать крейсировать на параллели острова Даго и что накануне в 18 часов этот корабль был в квадрате 348, т. е. милях в 12—15 от места, куда подходила лодка в 13 часов. Таким образом, из-за того, что лодка рано повернула обратно, она не увидела противника.

21 октября лодка вынуждена была возвращаться, не выходя на позицию, в базу, так как пресной воды на лодке оставалось всего лишь на этот день.

Вследствие того, что срок пребывания лодки на позиции истек, командир пошел обратно, не испрашивая на это разрешения. Вечером лодка пришла в Ревель.

Таким образом, несмотря на исключительно выгодную обстановку, из задуманного командованием предприятия ничего не получилось. Одной из причин был неудачный выбор для этой цели лодки: малый запас электроэнергии и стесненные жилищные условия делали длительное пребывание лодки под водой очень тяжелым; оставаясь над водой и обладая скоростью ухода под воду 3 минуты, «Миного» имела мало шансов остаться незамеченной неприятельской лодкой.

Было ненормальным и то обстоятельство, что система заходов к Дагерорту русских и английских лодок при наличии поисков в этом районе неприятельской лодки, создавала полную возможность ошибок в распознавании своих лодок от лодок противника, что могло повлечь за собой тяжелые последствия.

Действия лодок вновь вызвали в Германии большое волнение. Пароходные компании заявили о прекращении движения судов; в ответ на это промышленность указывала, что уменьшение поступления руды нанесет ущерб производству военных поставок, тем более, что уже в середине ноября один из экспортировавших руду портов — Лулео — замерзнет. Теперь и высшее германское командование удовлетворило возобновленные командующим морскими силами требования, переведя из состава Флота Открытого Моря для усиления германских морских сил Балтийского моря два легких крейсера и две флотилии миноносцев. Это мероприятие имело большое значение для действий на Северном море. В результате там не только пришлось свернуть уже начатую операцию в районе Скагеррака, но и прекратить выполнение операций в море до возвращения переданных миноносцев.¹⁾

9. БОРЬБА С ГЕРМАНСКОЙ ТОРГОВЛЕЙ.

(Схемы 16 и 17.)

Из агентурных донесений русскому командованию стало известно о впечатлении, произведенном в Германии успешными действиями подводных лодок против германской торговли в Балтике. Под влиянием этих донесений командование решило использовать в борьбе с германской торговлей и надводные силы. Опасаясь при этом ответных действий против устья Финского залива со стороны германского флота, русский командующий считал необходимым ускорить постановку намеченной после рижских операций передовой минной позиции на линии Бенгтшер — Тахкона. Позиция эта, по мысли командующего, должна была создать возможно большие затруднения противнику при его попытке развить операции внутри Финского залива и прикрыть узел шхерных путей у Ганге—Лапвика и входа в Моонзунд. Под берегом у Тахконы должен был быть оставлен свободный проход для подводных лодок и миноносцев. Предусматривалась возможность активной обороны позиции с востока надводным флотом и с востока и запада подводными лодками. Ранее поставленные заграждения, в том числе и немецкое в 39-м квадрате, должны были быть использованы в системе этого заграждения. В случае прорыва противника через передовую позицию намечался план постановки мин с миноносцев по мере продвижения противника в Финский залив.

Одновременно разрабатывались планы активных операций русского флота в южной части Балтики, чему способствовало скорое наступление темных осенних ночей.

В то время как в самом Балтийском море русским морским командованием были развернуты действия лодок против торговли, в Рижском заливе русские морские силы вели весьма активное содействие флангу армии. 20 октября командующий флотом, получив

¹⁾ Ролльман, стр. 291 и 292. Гросс „Война на Северном море“, ч. 4, стр. 345.