

Заградительная операция.

31 Декабря 1914 года—I Января 1915 года.

С наступлением в конце декабря ¹⁾ периода новолуния и темного времени была выполнена еще одна операция по постановке мин заграждения в западной части Балтийского моря, на путях сообщения с портами Свиномюнде и Килем, для чего представлялось необходимым пройти за остров Борнгольм, проливы по обе стороны которого надо было предполагать находящимися под непрерывным контролем неприятеля. Для выполнения этой операции был назначен отряд из крейсеров в качестве заградителей («Россия», «Богатырь», «Олег»); и для прикрытия первого был назначен другой отряд броненосных крейсеров («Рюрик», «Баян», «Макаров»). Общее командование обоими отрядами было поручено Начальнику отряда заградителей, который поднял флаг на «России», отряд же броненосных крейсеров состоял под непосредственным командованием Начальника 1-й бригады крейсеров.

Оперативный план предусматривал одну из нижеследующих трех операций, которую предоставлялось выполнить в зависимости от обстоятельств по усмотрению Начальника особого отряда.

1 общий случай. Если движение отряда ²⁾ останется для противника незамеченным, надлежало, выждав на зюйдовой средней банке (см. карту) до 4-х часов дня:

а) крейсеру «Россия» итти 16 узловым ходом к Арвоне, где поставит заграждение в виде беспорядочной банки общим протяжением в 10 миль и в направлении приблизительно на NW 30° от маяка. По постановке заграждения, итти тем же ходом обратно к месту randevу с крейсерами «Богатырь» и «Олег» в S 55° 39' с. ш. и l 15° 40' (см. карту Р₃), где надлежало быть около 9 часов утра. По соединении далее с 1-й бригадой крейсеров все должны были следовать в Утэидя западнее Готланда;

б) крейсерам «Рюрик», «Баян», «Адмирал Макаров», «Богатырь» и «Олег» надлежало итти до наступления темноты совместно с «Россией», после чего уменьшить ход до 10 узлов и итти к маяку Христиансэ (северо-восточнее острова Борнгольм), определившись по которому «Богатырю»

¹⁾ Дело № 12795, стр. 2. ²⁾ Дело № 12601, стр. 87—89.

и «Олегу» отделиться и поставить: первому восточную часть заграждения № 11 (S 55° 12 1/2' с. ш. 15° 51 1/2' в. д. 55° 11' с. ш. 16° 00' в. д.), второму западную часть заграждения № 11 (55° 16' с. ш. 15° 30' в. д. S 55° 15' с. ш. 15° 38 1/2' в. д.).

По постановке заграждения «Богатырь» и «Олег» склоняются к норду и крейсеруют: «Богатырь» — по параллели 55° 30' и «Олег» по параллели 55° 41', с расчетом быть к 9 часам утра в месте randevу с «Россией» в S 55° 39' 1 15° 40' (на карте P₃).

в) крейсерам «Рюрик», «Баян» и «Адмирал Макаров» по отделении от них «Богатыря» и «Олега» идти к зюдовой средней банке и повернуть с расчетом, чтобы к 9 часам утра быть в пункте S 55° 46' с. ш. 16° 5' в. д. (см. на карте P₄) после чего идти по направлению к месту randevу 2-ой бригады (на карте P₃) для соединения с последней.

2 случай. Если бы движение отряда было обнаружено противником. Командующий флотом приказал заграждения у Арконы не ставить, но не медля и обоими отрядами соединенно идти к месту постановки заграждения крейсеров «Олег» и «Богатырь» по плану № 1 (№ 2 на карте), где поставить заграждение «Богатырю» и «Олегу» на тех же участках, что и по плану № 1, а крейсеру «Россия» на участке S 55° 18' с. ш. 16° 43 1/2' в. д. S 55° 17' 1 15° 52".

Отряду броненосных крейсеров, если постановка заграждения производится засветло, надлежало держаться так, чтобы прикрывать эту операцию. В противном случае, с наступлением темноты 1-я бригада должна была отделиться и, оставляя остров Готланд к весту, идти к 10 часам утра на randevу с 2-й бригадой в квадрат 516 м. (на карте P₃).

Крейсера 2-й бригады по окончании постановки отходят сначала к норду («Олег» — на норд-вест), чтобы избежать заграждения соседа, а потом идут к месту randevу с 1-ой бригадой; в случае наступления темноты — каждый самостоятельно.

3 случай. Если произойдет встреча с противником в больших силах и будет признано затруднительным выполнить операцию по плану № 2, то следует поставить заграждение в непосредственной близости от местонахождения отряда. Отряду броненосных крейсеров прикрывать операцию приняв, если необходимо, бой. По постановке заграждения действовать сообразно обстоятельствам, т. е. продолжать бой обоими отрядами или возвращаться в Удэ. 1-ой бригаде иметь в виду, что в этом случае вероятное место постановки мин 2-ой бригадой будет к осту от ее курса.

Во всех случаях, если по истечении часа со времени назначенного для рандеву, ожидаемые суда не явятся, ожидающему предоставлялось действовать самостоятельно.

27 декабря 1914 г.—9 января 1915 г. согласно ¹⁾ заранее выработанному плану заградитель «Амур» с минами заграждения перешел на рейд Севастополь в Абосских шхерах, куда последовательно перешли в ночь с 28 на 29 декабря (10 на 12 января) отряд крейсеров заградителей, а в ночь с 29/11 на 30/11 отряд броненосных крейсеров. Крейсера «Россия», «Богатырь» и «Олег» приняли с заградителя «Амур» каждый по сто мин заграждения, и 30 декабря—11 января оба отряда крейсеров, во избежание опасного района входа в Финский залив, где имелось основание предполагать неприятельское минное заграждение, прошли шхерами стратегическими фарватерами на запад и с темнотой вышли в море по ранее обследованным тралями путям. В течение ночи отряды шли на юг в часовом расстоянии друг от друга; отряд броненосных крейсеров впереди. На рассвете оба отряда прошли Готланд при пасмурной, но тихой погоде с хорошей видимостью и направились к условному рандеву в южной части Балтийского моря, избранному в стороне от вероятных путей неприятельских судов.

К вечеру оба отряда соединились и начали движение на запад не встретив на всем пути ни одного военного или коммерческого судна. С наступлением темноты, крейсера—заградители отделились от отряда броненосных крейсеров, которые остались в ночном крейсерстве в назначенном районе и пошли к местам постановок мин заграждения. Наиболее трудная задача при этом досталась крейсеру «Россия», который должен был пройти к западу от острова Борнгольм и поставить заграждение на путях сообщения Балтийского моря с Килем.

Условия погоды не благоприятствовали прорыву вероятного дозора около Борнгольма, так как ночь была ясная и небо временами очищалось от облаков, но крейсер прошел не встречая около Борнгольма никаких неприятельских судов, хотя судя по радио-телеграфированию можно было ожидать присутствие за Борнгольмом крейсеров и миноносцев.

Пройдя Борнгольм крейсер «Россия» 16-ти узловым ходом продолжал движение на запад, встречая большое число коммерческих судов, шедших из германских портов в шведские.

¹⁾ Дело № 12795 стр. 2—4.

Повидимому в этой части Балтийского моря было огромное движение пароходов из Швеции в Германию; там совершалась большая часть товарообмена последней. Имея определенную задачу, требующую прежде всего не быть обнаруженным крейсер «Россия» конечно не мог задерживаться осмотром коммерческих судов и продолжал идти к назначенному месту постановки заграждения. По пути выяснилось из перехваченных германских радио, что в районе предполагаемой постановки находился неприятельский крейсер, но тем не менее в 2 ч. 30 м. ночи 1/14 января «Россия» подошла к назначенному пункту и поставила свои мины (см. заграждение № 12 на карте).

После постановки мин, находясь в непосредственной близости от неприятеля и, повидимому, следуя за неприятельским крейсером, крейсер «Россия» пошел на назначенное свидание с «Богатырем» и «Олегом». На пути судно шедшее впереди «России» делало какие то опыты со световой сигнализацией, но не имея уверенности, что это судно действительно неприятельское, и не желая выдать свое присутствие за Борнгольмом ночью, что сразу открыло-бы цель всей операции, «Россия» продолжала идти к назначенному свиданию, где на рассвете соединилась с крейсерами «Богатырь» и «Олег», поставившими тем временем мины на назначенных местах (см. заграждение № 11 на карте).

Крейсер «Богатырь» ¹⁾ закончил постановку в 11 ч. 15 м., взял курс на N и пошел на параллель 55° 30' для крейсирования по этой параллели до утра в ожидании свидания с крейсером «Россия».

Отойдя 9 миль на N от места постановки мин и продолжая идти 9-ти узловым ходом «Богатырь» увидел справа белый огонек, пересекавший его курс с O на W, а затем повернувши обратно на O, «Богатырь» повернул на W, увеличив ход до 12 узлов. Огонек тоже повернул на W, пришел на траверз и стал перегонять крейсер постепенно сближаясь. Тогда «Богатырь» повернул на S и дал самый полный ход, огонек свернул также на S, но стал понемногу отставать и через некоторое время перестал быть виден.

Огня «Богатырь» не открывал, чтобы не вызвать тревогу и не помешать крейсеру «Россия» выполнить свою операцию, которая к этому времени еще не могла быть ею закончена.

¹⁾ Дело 12601 стр. 102—103.

«Богатырь» продолжал идти полным ходом до меридиана буя банки Штольпе. На этом пути он встретил справа, но в далеком расстоянии еще белый огонек какого-то, вероятно, сторожевого неприятельского судна. Оно сделало какую-то вспышку, вероятно, опознательный. Этот огонек скоро также скрылся.

Придя на меридиан буя банки Штольпе, «Богатырь» в 1 ч. 45 м. ночи на 1/14 января 1915 года, лег на N, уменьшив ход до 12-ти узлов. Этим курсом прошел 3 мили и затем начал крейсировать курсами W и O по назначенной параллели, а в 6 час утра 1/14 января взял курс 278° на randevу с крейсером «Россия».

В 8 ч. 30 м. почти одновременно открылись силуэты двух судов: слева был опознан брон. крейсер «Россия», а справа крейсер «Олег».

Крейсер «Олег» ¹⁾ идя к месту постановки увидел в 20 ч. 50 м. в нескольких кабельтовых от себя на S—W корпус и дым како-то корабля, шедшего очень малым ходом курсом 10°.

Судно шло без огней, возможно что это был миноносец германской завесы. Миноносец «Богатыря» и «Олега» не заметил, а продолжал идти тем же ходом курсом NO 10°.

В 22 ч. 25 м. Олег пришел точно в назначенную широту 55° 15' с. ш. и долготу 15° 38' 30" в. д. O-st, все время определяясь по маяку Христиансэ и временами по маяку Хоммерн и начал ставить заграждение.

Во время постановки заграждения имел по курсу все время маяк Христиансэ, что способствовало точности постановки.

В продолжении ночи на 1/14 января встретил в море два парохода на курсе NO 60°—70° и один на курсе SW 70°—75°. Пароходы шли с огнями очень малым ходом. За темнотой «Олег» остался ими незамеченным.

1-ая бригада крейсеров за ночь встретила один пароход, шедший с огнями, с которым разошлась правыми бортами ²⁾.

Около 10 утра ³⁾ оба отряда крейсеров соединились, начали свое движение на восток и затем пошли по восточную сторону о-ва Готланда на север.

Во время отсутствия отряда, в устье Финского залива появились неприятельские подводные лодки; радио-телеграммы

¹⁾ Дело 12601 стр. 105. ²⁾ Дело 12601 стр. 102. ³⁾ Дело 12795 стр. 4.

указывали на присутствие на севере одного или двух неприятельских крейсеров, но на всем пути в южной части Балтийского моря Отряд особого назначения не видел ни одного неприятельского корабля.

По частным и агентурным сведениям на наших минах в тому времени, погибло кроме крейсера «Фридриха Карла» еще и несколько легких крейсеров и свыше 12 пароходов, исчезнувших без вести на переходе в германские порты. Отсутствие официальных германских источников пока не позволяет проверить эти данные. Необходимо отметить, что наше Командование Балтийским флотом избегало постановок мин на заведомо коммерческих морских путях ¹⁾, но избежать гибели пароходов при принятых методах минной войны конечно нельзя было.

2/15 января все крейсера благополучно вернулись в Абосские шхеры.

Обстановка в январе рисуется нижеследующим образом:

1/14-го января около полудня пост на Гестебюсе видел на SSO в расстоянии 15 миль неприятельскую подлодку ²⁾, шедшую курсом W. Часом позже ее же видел начальник партии траления 59° 40 м. с. ш. и 23° 40 м. (в. д); подводная лодка погрузилась и скрылась под водой. В тот же день из Данцига ушли на север 4 крейсера, 4 миноносца, 2 парохода-тральщика и 2 подводные лодки; у Кольберга держались 3 крейсера и миноносцы ³⁾.

2/15-го января были получены сведения, что за вторую половину декабря на Данциг базировались крейсера «Штральзунд», «Аугсбург» и 2 крейсера типа «Пиллау». 11 больших миноносцев, 3 заградителя, 5 подводных лодок и 4 малых миноносца-тральщика ⁴⁾.

4/17-го января было окончательно закончено обследование неприятельских минных заграждений у восточных портов Ботнического залива и восстановлено сообщение между этими портами и Швецией ⁵⁾.

Агентурные сведения указывают, что базирование главных сил неприятельского флота по прежнему относится к Килью; легкие крейсера, миноносцы и подводные лодки перенесли свое

¹⁾ Дело 12795 стр. 5. ²⁾ Дело 8431 стр. 90, 7186 стр. 34.

³⁾ Дело 7186 стр. 5 и 34. ⁴⁾ Дело 7186 стр. 8, 7, 34; дело 7155 стр. 7.

⁵⁾ Дело 7186 стр. 5.

базирование с восточных портов более на запад, именно на Штеттин и Кольберг¹⁾).

7/20-го января, судя по данным радио-целенгаторов, можно было предположить, что неприятель поставил минное заграждение по меридиану Утэ. Обнаружено таковое не было²⁾).

10/23-го января Главнокомандующий VI армией в письме к министру иностранных дел, вновь указывал, что непринятие мер по заминированию Оландсгафа, подвергает шведское судоходство в Ботническом заливе опасности подрыва на минах, ибо германским судам предоставлена полная возможность входить в Ботнический залив через шведские территориальные воды. Он вновь настаивал на необходимости убедить шведское правительство в важности заминирования целиком всего Оландсгафа. Были сведения, что германские миноносцы вновь поставили минные заграждения в Ботническом заливе³⁾).

11/24-го января у маяка Стейнорт по сведениям постов село на мель германское трехтрубное судно, как оказалось потом крейсер «Аугсбург». Посадка произошла рано утром в тумане⁴⁾). Для атаки могущих подойти на помощь судов был послан из Ревеля полудивизион особого назначения; английской подводной лодке «Е—9» уже выпедшей ранее в море для выполнения другой операции⁵⁾), миноносцами полудивизиона было передано приказание итти также в район Стейнорта. На случай длительных работ противника по съемке судна были приготовлены к посылке на смену высланных судов вторая английская подводная лодка и окончившие ремонт миноносцы 2-го дивизиона.

Через несколько часов, выбросив уголь, «Аугсбург» снялся с мели и скрылся в тумане на запад.

12/25-го января в 10 ч. утра над Либавой появился дирижабль типа «Парсифаль»⁶⁾ и бросил в город 10 бомб, не причинивших почти никакого вреда. Дирижабль был обстрелян, получил повреждение и принужден был сесть на воду в 6-ти кабельтовых от берега. К месту аварии были посланы портовые суда, обстрелявшие дирижабль из мелких орудий. После нескольких ответных выстрелов экипаж сдался. Были взяты в плен 3 офицера и 3 нижних чина. Дирижабль пытались буксировать к порту, но в виду волнения и возникшего

¹⁾ Оп. войны 4 янв., дело 7155 стр. 64.

²⁾ Дело 8431 стр. 90.

³⁾ Дело 7186 стр. 38, стр. 31, 35.

⁴⁾ Дело 7186 стр. 53—61, 12795 стр. 9, 7155 стр. 68.

⁵⁾ Операции подводных лодок изложены в особом исследовании.

⁶⁾ Дело 8431 стр. 91, 92 стр. 7. Рап. Ком. Фл. 51 к. о. дело 7186 стр. 440, 53, 62.

пожара он был уничтожен. В заграничных газетах получилось известие, что паромное сообщение Засниц-Треллеборг¹⁾ приостановлено, будто бы вследствие появления у Арконы русских подводных лодок. Как указывалось выше, около этого острова 1/14-го января были выставлены минные заграждения крейсером «Россия». Тогда же было получено известие, что мимо южной оконечности с о-ва Лангеланда прошли на восток 3 корабля типа «Дейчланд»²⁾.

15/28-го января близ Лапвика появились 3—4 подводных лодки, державшиеся вне обстрела береговых батарей; они вскоре скрылись³⁾.

Навигация в Финском заливе стала весьма затруднительной и возможной почти исключительно только для мощных ледоколов; в заливе появились сплошные ледяные поля толщиной от 6—12", что следовало приписать морозам и установившейся в те дни тихой погоде⁴⁾. Командование флотом рассчитывало, что с наступлением перемены погоды и в случае шторма от SW условия ледяного покрова могут быстро измениться и надеялось на возможность продолжения операций.

16/29-го января подводная лодка «Е—9» атаковала при очень свежем северном ветре и морозе 2 дозорных германских миноносца у мыса Моэнклинт на о-ве Моэн. Один из миноносцев был утоплен⁵⁾. По агентурным сведениям паромное сообщение Засниц-Треллебор с этого было вновь восстановлено⁶⁾.

18/31-го января Командующий Балтийским флотом вновь вошел с ходатайством к Высшему Командованию о разрешении расширить активные операции флота⁷⁾. Он указывал, что операции выполняемые нашими крейсерами в южной и западной части Балтийского моря должны были в ближайшем будущем встретить серьезные затруднения из-за наступления весны и увеличения светлого времени суток, что создавало более благоприятные условия для наблюдения за морем со стороны неприятельских разведочных и дозорных судов. Операции минных судов, должны производиться всецело по операционным путям, ведущим в открытом море, ввиду замерзания Моонзунда и присутствия большого количества льда в Рижском заливе. Препятствия, создаваемые льдом

¹⁾ Дело 7186 стр. 46.

²⁾ Дело 7186 стр. 44—45.

³⁾ Отнош. Ком. Фл. 51 к. о, дело 8431 стр. 94.

⁴⁾ 7186 стр. 85, дело 12795 стр. 10.

⁵⁾ 7186 стр. 80, 81 дело 84 31 стр. 95.

⁶⁾ Дело 7186 стр. 67.

⁷⁾ Р—т Ком. Б. Ф. 5 ок. Дело 12795 стр. 6. дело 70 14 стр. 87 92.

в Рижском заливе, являются еще более трудно преодолимыми из-за краткости ночей. Возможность сосредоточения в Балтийском море неприятельских превосходных сил в виде крейсеров сильнейших типов, чем те, которыми мы располагали, вызывала необходимость создать обеспечение крейсерским и минным операциям, в лице линейных судов. Наступающее удлинение светлого времени суток, придавало указанным операциям недостаточную устойчивость. Боевые столкновения получали все большую и большую вероятность, тем более что неприятель, по мнению Н. О. Эссен в конце концов должен был понять, что оставлять без противодействия минирование нами его собственных вод, едва ли допустимо. Командующий флотом указывал, что в то время флот располагал для крейсерских операций крейсерами «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Богатырь» и «Олег». Из этих крейсеров «Рюрик» представлял значительную боевую ценность, «Адмирал Макаров» являлся крейсером слабым и уже устаревшим; крейсера же «Богатырь» и «Олег» по существу являлись легкими крейсерами и были неспособны к бою с другими типами больших судов. Остальные крейсера в то время находились в обычном очередном ремонте или же благодаря деревянной обшивке не могли быть использованы без риска порчи этой обшивки об лед и потери при этом хода и так уже недостаточного, что неизбежно должно было случиться при плавании во льду. Отсутствие быстроходных заградителей вызывало необходимость брать при заградительных операциях мины на крейсера, которые во все время нахождения на них труза мин, делались совершенно неспособными к артиллерийскому бою. Отсюда вытекала необходимость обеспечения предстоящих операций линейными кораблями, без чего эти операции не могли почитаться правильно организованными.

Имея все время в виду основные задачи, возложенные на флот Высшим Командованием, Командующий флотом полагал, что при создавшейся обстановке использование части линейных кораблей для активных операций не внесет нарушения в основное задание флоту по плану кампании — охранять подступы к столице. Наличие бригад линейных кораблей типа «Севастополь» придает 48—12" орудий в 52 калибра, к имеемым ранее на лин. кораблях 1-ой бригады 16—12" орудиям в 40 калибров; оборудование центральной позиции береговыми установками и непрерывное увеличение числа орудий на приморском фронте морской крепости Петра Великого еще более усиливает сопротивляемость центральной позиции (Нарген-Паркалауд) и дает основание иметь уверенность, что использо-

вание части главных сил для активных действий вполне целесообразно. В силу этого, Командующий флотом полагал возможным выделить для обеспечения заградительных операций 2 линейных корабля «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», представлявшие силу достаточную для боя даже с отдельными крейсерами — дредноутами. Участие этих двух боевых единиц придало бы каждой операции необходимую устойчивость и возможность выполнения ее успешно до конца во многих случаях открытой силой, т. е. вероятность боевых столкновений во время марш-маневра возрастала по мере увеличения светлого времени, а слабость русских крейсеров не давала уверенности в успешном выполнении возлагаемых на них задач.

Препровождая Верховному Главнокомандующему это ходатайство адмирала Эссена, Главнокомандующий VI армией и Балтийским флотом высказал со своей стороны следующие соображения:

В конце сентября 1914 года он уже указывал (сношения № 226 от 20 сентября 1914 г.) что условия обстановки, при которых считал бы необходимыми активные операции флота, нижеследующие: а) достижение английским флотом значительных успехов над флотом противника, б) успешное развитие операций наших войск против германцев на главном театре в такой мере, что противник не будет в состоянии произвести десантную операцию за отсутствием свободных войск. в) частичное активное выступление нашего флота на Балтийском море, в случае если английский флот начнет решительные операции против германского флота на Немецком море, когда можно быть вполне уверенным, что появление в Балтике достаточного количества сильнейших кораблей невозможно. С того времени, по мнению Главнокомандующего, обстановка на Балтийском театре претерпела более или менее значительные изменения. Первое из вышеуказанных условий не изменилось; наоборот, второе условие оказалось выполненным в значительной мере. Общая обстановка на обоих сухопутных фронтах (русском и французском) к тому времени несомненно указывала, что противник не мог выделить войск для производства серьезной десантной операции. Гидрографические условия зимнего времени к тому же исключали возможность производства крупной десантной экспедиции в Финский залив. Таким образом, с этой точки зрения, являлась возможность некоторых активных действий Балтийского флота. Что касается третьего условия, то до того времени со стороны Английского флота не было признаков стремления начать решительные операции на Немецком море,

однако, последний набег германских крейсеров, являющийся вторичным, указывал, что со стороны нашего противника замечается стремление к операциям крупными силами на Немецком море.

Изменение некоторых факторов обстановки сводится по мнению Главнокомандующего VI армии, в главнейших чертах к нижеследующему:

Гибель «Блюхера», «Иорка», «Фридриха Карла» и нескольких легких крейсеров в значительной мере ослабила германские морские силы, оперирующие в Балтике. В то время противник располагал только тремя большими крейсерами — «Роон», «Принц Адальберт» и «Принц Генрих», по силе своей незначительно превосходящими наши крейсера типа «Баян» и значительно уступающими «Рюрику». Это обстоятельство вероятно должно было вызвать перечисление в Балтийское море части кораблей типа «Дейтшланд» и возможно что заставило бы противника уделить на Балтийский театр один линейный крейсер. Во всяком случае, по мнению Главнокомандующего VI армией, можно было с большой вероятностью ожидать некоторого усиления флота противника на Балтике за счет такового в Северном море. Кроме этого обстоятельства, выполненные нашим флотом заградительные операции, массовые постановки мин у неприятельских берегов, должны были в значительной мере изменить обстановку на Балтийском море в нашу пользу. Можно было с уверенностью сказать, что условия плавания в юго-восточной и южной частях Балтийского моря настолько опасны, что выполнение противником в этих районах широких операций флота является делом крайне трудным и рискованным. Вступление в строй Флота Балтийского моря 4-х линейных кораблей типа «Севастополь» увеличило силу его в отношении выполнения основной задачи — обороны столицы и Финского залива — более чем на 100%. Усовершенствование и оборудование как самой центральной позиции, так передовых районов оперативной зоны (Моонзунд и Або-Оландский район) также в значительной мере способствовали успеху выполнения флотом его основной задачи. Эти новые факторы обстановки указывали на возможность уделения части главных сил для обеспечения активных операций флота, которые не идут в ущерб выполнению его главной задачи (заградительные операции, нападения на берега противника и т. п.). С этой точки зрения ходатайство Командующего флотом Балтийского моря о предоставлении ему права в случае надобности и в целях обеспечения упомянутых операций использо-

вать линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», разделялись Главнокомандующим VI армией. Последний присоединился также и к мнению Командующего флотом, что дальнейшие заградительные и иные операции требуют более надежного обеспечения и прикрытия, почему использование для этой цели названных двух линейных кораблей является вполне целесообразным. С другой стороны несомненно, что вывод названных кораблей в Балтийское море при некоторых условиях (внезапное появление всех крейсеров—дреднаутов противника или бригады кораблей дреднаутов, хотя бы типа «Позен») могло бы привести к открытому бою в очень невыгодных для нас условиях. Принятие однако надлежащих мер разведки, а равно безусловно надежная работа агентуры в течении всей войны, а также работа радиопеленгаторных станций, могли бы свести этот риск до возможного минимума. Что касается до ослабления обороны центральной позиции, при условии вывода упомянутых двух кораблей в море, то наличие у позиции бригады кораблей типа «Севастополь» и развитие батарей и средств позиционно-подводной обороне, гарантировала надежность ее обороны. Считая, что главнейшей и постоянной задачей флота Балтийского моря остается оборона столицы и Финского залива, почему использование линейных кораблей типа «Севастополь» вне района главной позиции Финского залива является при обстановке теперешнего времени преждевременной, Главнокомандующий VI армией со своей стороны поддержал ходатайство Командующего флотом.

На это представление Главнокомандующего VI армией была получена нижеследующая директива:

«Для придания устойчивости нашим крейсерским и минным операциям в Балтийском море разрешается использовать в качестве стратегического резерва линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», при чем как в расчете самых операций, так и при их выполнении должны быть приняты все меры к тому, чтобы не подвергать эти корабли риску боевой встречи с значительно превосходящими силами противника. № 17, 29 января Янушкевич».

18/31 января были получены агентурные сведения о гибели легкого крейсера «Тетис» и об аварии легких крейсеров «Аугсбург» и «Газелле». Места указаны не были. По тем же сведениям один легкий крейсер постоянно держится у банки Штольце, где производится вытравли-

вание наших заграждений. (См. карту заграждений №№ 4, 6 и 8 ¹⁾).

26 января / 8 февраля Командующий флотом доносит, что со вступлением весною в строй новых миноносцев типа «Новик» представится возможность развить операции минной силы в более широком масштабе, чем в прошлом году ²⁾. До того времени все миноносцы с угольным отоплением, базировавшиеся на Моонзунд, возобновляли запасы угля с транспортов, «Новику» же, единственному тогда нефтяному миноносцу, приходилось ходить за нефтью в Ревель или Гельсингфорс, что усложняло все операции и было сопряжено с непроизводительным расходом топлива. В течение наступающих в Финском заливе белых ночей нельзя было рассчитывать на исправную доставку топлива на транспортах в Моонзунд, т. е. коммуникационная линия проходила через район пребывания подводных лодок. Рисковать же крайне малочисленными нефтеналивными пароходами представляется очень нежелательным. Подвоз топлива сухим путем в Моонзунду возможен лишь до Гапсаля, куда проведена железная дорога, но его гавань, благодаря мелководью, не пригодна для миноносцев. Работы же по углублению Гапсальских гаваней и подходов к ней потребовали бы не только больших затрат, но и значительного времени. Поэтому Командующий флотом ходатайствовал о проведении ветки железной дороги длиной 6 — 8 верст к пристани у мыса Рогокюль и об устройстве там складов жидкого и твердого топлива. Характер глубин в районе прилежащем к пристани позволял обойтись самыми незначительными землечерпательными работами.

27-го января / 9-го февраля были получены сведения о подготовке германцами каких-то действий в сторону Финляндии, для чего они ³⁾ ищут посредников для завербования финляндских лопманов, а равно и агитаторов для подготовки сочувственного движения в стране. Сведения эти вновь выдвинули на очередь Або-Оландский вопрос. Сообщалось также о выходе заградителей и миноносцев из Данцига на север и о взрыве одного парохода у Пальминкена и двух других в море на Н от Брюстерорта.

30-го января / 12-го февраля Главнокомандующий VI армией и Балтийским флотом обратился в ставку за разреше-

¹⁾ Дело 7186, стр. 75.

²⁾ Дело 12795, стр. 12—13.

³⁾ Дело 7155, стр. 93.

нием производства флотом некоторых операций в Мемель-Данцигском районе. Поводом в этому ходатайству послужил запрос командования Двинским военным Округом от 24-го Января / 6 февраля нижеследующего содержания: «В ближайшем будущем предполагается операция против Мемеля и прибрежной полосы прилегающей к нему, почему желательно выяснить возможно ли ожидать при этих операциях по побережью какого либо содействия со стороны флота Балтийского моря и морской авиации».

Одновременно с этим Командующий флотом Балтийского моря 26-го января / 8-го февраля представил свои соображения, разработанные независимо от вышеизложенного запроса Двинского Военного Округа относительно операций флота в юго-восточной части Балтийского моря в Мемель-Данцигском районе, заключающие и ответ на указанный запрос. Соображения Командующего флотом касались общего вопроса — оказания флотом посильной помощи операциям наших армий в Восточной Пруссии; операция против Мемеля таким образом являлась лишь частностью этого общего вопроса. В основе соображений командующего флотом положено, что главной задачей флота Балтийского моря является оборона Финского залива и столицы, почему вышеуказанная операция представляется для флота второстепенной и выполнение ее не должно идти в ущерб выполнению главной. Н. О. Эссен считал, что для ее производства могут быть использованы обе крейсерские бригады, часть миноносцев и пловучих средств и лишь в крайнем случае линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I». Наш флот не считал себя в силах держать под постоянным наблюдением юго-восточную часть Балтийского моря и германское побережье, в которое упирается правый фланг наших войск, действовавших в Восточной Пруссии. Поэтому полного обеспечения с моря правого фланга армии при их наступлении наш флот дать не мог. Операции флота в указанном районе могли бы быть только периодическими, разделенными большими промежутками времени, вследствие ограниченности материальных средств.

Главнейшими операциями, которые для решения задачи флот при вышеуказанных условиях мог, по мнению Главнокомандующего, выполнить являются:

- 1) Заградительные операции по минированию данного района моря и подходов к германским портам Мемелю, Пиллау и Данцигу.

- 2) Постоянные дежурства подводных лодок в этом районе.
- 3) Операции по заграждению входов в названные порта путем затопления судов на фарватерах.
- 4) Операции специально приготовленных судов в Куришгафе.

Для «возможного обеспечения правого фланга армии» Командующий флотом считал, что: 1) заградительные операции минирования уже выполняются флотом в течении всего последнего времени; такие операции не являются по существу новыми и представляют лишь дальнейшее развитие уже сделанного.

2) дежурства подводных лодок крайне желательны, но в то время из-за малого района действия наших лодок для этой задачи были пригодны лишь две английские лодки, почему постоянное их дежурство неосуществимо; посылать английские лодки в указанный район сплошь нами заминированный, где плавание весьма затруднено, Командующий флотом не считал возможным, тем более, что в этом районе объектом действий для лодок будут по всей вероятности пароходы и вспомогательные суда, тогда как лодки присланы для действий против боевых судов противника. Задачей их должны оставаться периодические крейсерства в районе Борнгольм-Архона.

3) Операции с затоплением пароходов имеют крайне малый шанс на успех из-за исключительной их трудности, почему, Н. О. Эссен полагал нежелательным их производить.

4) Операции специально приспособленных судов в Куришгафе являются крайне важными, ибо могут оказать наибольшую пользу действиям наших войск, поэтому Командующий флотом считал необходимым приготовить все средства дабы при первой же возможности начать такие операции. Операции эти были-бы осуществимы лишь после овладения Мемелем и прочного в нем обоснования.

Для подготовки выполнения операции Командующий флотом предполагал: подвести из Балтийского порта в Либаву по железной дороге три малых подводных лодки дивизиона особого назначения; доставить в Либаву некоторый запас мин заграждений для минирования ближайших подходов к Мемелю, дабы оградить последний от бомбардировки; перевести 4-ю морскую авиационную станцию из Гельсингфорса в Либаву; сосредоточить, подвести и приготовить в Либаве специальные суда и средства для Куришгафа.

Обеспечение всех этих операций со стороны флота противника осуществилось бы действиями крейсерских бригад,

английских подводных лодок и минными заграждениями. Выполнение операций должно было распасться на следующие части:

- 1) Операции подводных лодок в Мемель-Данцигском районе, в течении всего периода действий до взятия Мемеля.
- 2) Операции минирования побережья у Мемеля и подходов к нему.
- 3) Операции крейсерских бригад в южной части моря для отвлечения противника от Мемеля.
- 4) Одновременная атака Мемеля с суши, с моря и воздуха.
- 5) Переход в Куришгафу специальных судов и перенос базирования малых подводных лодок и авиационной станции из Либавы в Мемель.

Существенная помощь флота нашим армиям в Восточной Пруссии и у Мемеля могла бы быть оказана лишь начиная с конца марта ибо только с этого времени состояние ледяного покрова позволило бы вывести миноносцы и малые суда из Финского залива и вообще флот получил бы большую свободу передвижения; к тому же времени могли бы быть выполнены и все подготовительные работы. Ранее этого срока содействие флота по взятию Мемеля могло бы выразиться лишь в усилении минного заграждения в Мемель-Данцигском районе, которое уже было намечено Командующим флотом к выполнению в ближайшее время. Кроме того из Гельсингфорса был отправлен некоторый запас мин заграждения для постановки их у самого Мемеля плавучими средствами Либавского порта.

На это представление Главнокомандующего VI-ой армии 8/21 февраля была получена телеграмма из Ставки: «Соображения одобрены. Вследствие изменившейся обстановки операции отлагаются на неопределенное время. 8/21 февраля Янушкевич».

Напомним, что 25-го января/7 февраля началось наступление Гинденбурга против нашей 10-й армии и произошло зимнее сражение на Мазурских озерах ¹⁾, завершившееся 5/18 февраля окружением нашей 10-й армии и ее поражением.

¹⁾ Stegemanns, Geschichte des Krieges.

Заградительная операция 1 (14) февраля 1915 г.

Предположения о развитии ¹⁾ сухопутных операций в Восточной Пруссии вызвали желание со стороны Командования флотом создавать затруднения для противника в подвозе войск и снаряжения через порта Данцигской бухты. Для этой цели была выполнена новая заградительная операция; собран отряд крейсеров, состоявший, из бр. крейсера «Рюрик», бр. крейсера «Адмирал Макаров» и крейсеров «Олег» и «Богатырь», под командой Начальника 1-ой бригады крейсеров. К этому отряду был придан полудивизион эскадренных миноносцев особого назначения «Генерал Кондратенко», «Сибирский Стрелок», «Охотник» и «Пограничник», под командой флаг-капитана по оперативной части штаба флота; этот полудивизион имел задачей пройти между нашими, еще ранее поставленными минами заграждения, и выставить мины на ближайших подходах к Данцигу. Несмотря на зимнее время и лед в Финском заливе, представлялась возможность, благодаря южным ветрам, послать миноносцы в этот период года, вообще исключаяющий деятельность минных судов со слабыми для ледяного плавания корпусами.

29 янв./11 февр. полудивизион миноносцев для скрытности операции перешел из Ревеля в Балтийский порт, где принял мины с посланного туда ледокола «Царь Михаил Федорович», а крейсера «Олег» и «Богатырь» вышли на рейд, где приняли ночью по 100 мин заграждения. 30 янв./12 февр. миноносцы, идя в густом разбитом льду, пришли в бухту Тагалахт на Эзеле, а крейсера отправились протрассированными путями из Финского залива в море, рассчитывая утром 31 янв./12 февр. соединиться с миноносцами в открытом море на параллели южной части Готланда.

Во все прежние заградительные операции миноносцы возвращались в базы через Ирбёнский пролив и Моонзунд, причем плавание рассчитывалось таким образом, чтобы успеть войти в Рижский залив до рассвета, и не попасть в светлое время дня под обстрел неприятельских крейсеров. Но Моонзунд замерз и миноносцам пришлось бы идти днем открытым морем вокруг Даго, что являлось особенно опасным из-за большого преимущества в скорости неприятельских крейсеров и миноносцев; поэтому поддержка крейсеров в этой операции являлась настоятельно необходимой.

Около 4-х часов утра отряд крейсеров, в густую пасмурность, при падающем снеге приблизился для определения

¹⁾ Дело 12795 стр. 14—15.

места, к маяку Фаро, имея ход 16 узлов. Крейсер «Рюрик» при этом ударился днищем о подводные камни и получил настолько тяжелые повреждения, что Начальник отряда признал необходимым отменить операцию и возвратиться обратно. На крейсере в результате оказались затопленными большая часть отделений двойного дна, часть нижних угольных ям и 3 кочегарное отделение, давшие в сумме 2400 тонн воды. Идя 5-ти узловым ходом в густом тумане «Рюрик» конвоируемый остальными судами пришел 2/5 февраля вечером в Ревель.

Ночь с 30 на 31 Января (12 на 14 Февраля) миноносцы провели в бухте Тагалахт на якорь; идти можно было только засветло, т. к. приходилось все время лавировать между льдинами, дабы не получить повреждения об лед. Когда была получена радио об аварии «Рюрика» и возвращении крейсеров, Начальник отряда собрал командиров, чтобы обсудить возможность похода без поддержки крейсеров. Командиры единогласно высказались за продолжение похода ввиду благоприятной для операции погоды. Уже на пути на юг была получена радио от Командующего флотом, разрешавшего действовать по усмотрению¹⁾.

Идя в густой пасмурности, местами в сплошном очень тяжелом для миноносцев льде полудивизион спустился к югу от Виндавы и затем 20-ти узловым ходом пошел в море к Данцигской бухте. В ночь с 31 Января на 1/14 Февраля полудивизион пройдя наши ранее поставленные заграждения (см. карту № 10 и № 2) вышел на подход к Данцигу.

Подходя к месту постановки заграждения (№ 13), уменьшив ход для сбрасывания мин, миноносцы начали поворачивать на O-st. Во время поворота они вошли в стену тумана такой исключительной густоты, что совершенно скрылись из вида друг друга. Головной и третий миноносцы немедленно зажгли гакебортные огни; второй миноносец несколько замедлил это сделать и был потерян третьим из виду. Мины нужно было начинать ставить по счислению непосредственно после поворота; заграждение должно было быть поставлено совершенно точно, дабы заградить курс, который по агентурным сведениям неприятель давал своим судам для выхода из Данцига на север. Третий миноносец («Охотник»), поэтому не увеличил хода и не пошел искать переднего мателота, а передал заднему приказание начать ставить мины.

¹⁾ Дело 12795 стр. 15.

Во время постановки была усмотрена у самого борта «Охотника» германская вешка, вероятно обозначавшая границу протраленного фарватера: мины были поставлены по обе ее стороны.

Два передних миноносца, как было условлено на случай разделения полудивизиона, направились на север и поставили заграждение № 14. Пройдя в густом тумане самым полным ходом ворота между заграждениями, обе пары около полудня соединились у Люзерорта, после чего продолжали идти в тумане и во льду по лоту вдоль берегов Эзеля и Даго. Первое определение по маякам, полудивизион имел по Оденс-хольму. 3/16 Февраля около 8 ч. утра полудивизион вошел в Ревельскую гавань ¹⁾).

Несмотря на исключительно неблагоприятные условия плавания во льду, повреждения, полученные миноносцами, ограничивались небольшой трещиной в листе обшивки у ватер-линии миноносца «Генерал Кондратенко», течь через которую была на походе устранена судовыми средствами.

Повреждение это было получено в Балтийском порту, когда миноносцу пришлось пробиваться через лед к стоявшему с минами на якоре ледоколу «Михаил Федорович».

За эти дни неприятельские ²⁾ суда, крейсера и подводные лодки были в море; поврежденный «Рюрик» при возвращении разошелся с каким-то неприятельским крейсером, но из-за тумана и пасмурности неприятелем обнаружен не был.

Английская лодка «Е I» с 27 Янв. (9 Февр.) по 2/15 Февраля как и ранее выходила в крейсерство к острову Борн-гольму, но не встретила на пути ни одного неприятельского судна.

Через полчаса после захода полудивизиона в гавань задул северно-восточный ветер и начал нагонять лед. Если бы миноносцы задержались в море, то несомненно претерпели бы значительные аварии от льда.

Назначенный на 5/18 февраля выход в море ³⁾ крейсеров «Адмирал Макаров», «Олег» и «Богатырь» оказался невыполнимым и крейсерам, встретившим в Суонском проходе тяжелый лед, пришлось вернуться в гавань.

Благодаря северным ветрам и морозам появление больших масс льда под южным берегом вызвало необходимость вернуть

¹⁾ Дело 12795 стр. 16.

²⁾ Дело 12795 стр. 16.

³⁾ Дело 12795 стр. 19.

в Ревель на некоторое время даже дозорные суда, несущие наблюдение за выходом в Финский залив около меридиана о-ва Оденсхольма.

Дальнейшие заградительные операции в неприятельских водах пришлось отменить до более благоприятных условий льда, наступивших лишь весной ¹⁾.

П. Гельмерсен.

¹⁾ После напечатания первой части этой статьи была получена в Морской Исторической Комиссии книга адмирала Шеера: «Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg», из которой видно, что в конце октября 1914 года была решена посылка 2-й эскадры (Дейчланды), для операций в крупном масштабе против Либавы, которая в течении зимы могла бы сделаться «неприятной для германцев базой для подводных лодок». От операции этой пришлось немцам отказаться в последний момент, на основании предписания морского генерального штаба, полученного эскадрой уже на пути. Сведения о деятельности английских подводных лодок в Балтийском море заставили германское командование изменить решение, т. к. «во время обстрела берега линейные корабли могли бы сделаться весьма удобной мишенью для подлодок». «В первые месяцы войны, говорит адмирал Шеер, германское командование сильно преувеличивало опасность подводной войны, т. к. в отражение атак подводных лодок еще не было достаточного опыта».

Повидимому операция против Либавы должна была иметь место между 3-м и 6-м ноябрем н/ст.



Заградительные операции Балтийского флота у Германского побережья.

№1	Затражение	18 октября	1914 года
№2	—	23	—
№3	—	23	—
№4	—	6 ноября	—
№5	—	7	—
№6	—	11	—
№7	—	14	—
№8	—	1 декабря	—
№9	—	1	—
№10	—	2	—
№11	—	31	—
№12	—	1 января	1915 года
№13	—	1 февраля	—
№14	—	1	—