

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.

сведения о развитии неприятельскими войсками операций под Ригой, приказал произвести десант с целью вызвать тревогу в тылу Рижского отряда противника.

22 октября отряд в составе линейного корабля «Слава», канонерских лодок «Грозный» и «Храбрый», миноносцев и авиаматки «Орлица» высадил в 7 километрах западнее Домеснеса десант в составе двух рот морской бригады, пулеметной команды (линкора «Слава» и минной дивизии) и спешенный эскадрон драгунского полка с пулеметной командой (всего было высажено 480 человек). Одновременно производилась миноносцами демонстрация к югу от Домеснеса. При поддержке огня с кораблей десантный отряд напал на германские войска и посты, расположенные на побережье, и рассеял их. Вечером отряд был снова принят на корабли.

23 октября «Слава» и миноносцы подвергли сильному обстрелу расположение германских войск в районе Роена.

Германский флот, после неудачных для него рижских операций, больше уже не пытался оказать содействие флангу своей армии.

Одновременно оживилась деятельность русского флота и в Ботническом заливе. Командующий флотом, имея достоверные сведения, что Германией организован в широких размерах подвоз железной руды из Лулео¹⁾ и других северных портов Швеции, решил действиями флота на путях движения пароходов в Ботнике прервать подвоз в Германию руды. На основании захваченных подводными лодками карт с германских пароходов было установлено, что как германские, так и зафрахтованные немцами нейтральные пароходы располагают курсы в южной части Ботнического залива от Северного Кваркена до Оландсгафа, в большинстве случаев вдали от берега. Это позволяло нападать на эти пароходы без нарушения нейтралитета Швеции.

Для выполнения этих операций в первую очередь намечалось использование менее мореходных подводных лодок. Район их действия определялся южным Кваркеном и Оландсгафом. Далее предполагалась посылка с той же целью крейсеров в район северного Кваркена.

Согласно предписанию командующего флотом, все германские суда подлежали захвату, а нейтральные — осмотру и, в случае обнаружения абсолютной или условной контрабанды — также захвату. При осмотре и захвате пароходов предписывалось точно выполнять положения призового права. Задержанные германские и нейтральные суда должны были направляться в Раумо. В случае же невозможности отвести приз, германские суда разрешалось топить, а нейтральные — отпускать.

Так как имелись сведения, что германские пароходы в ближайшее время, под влиянием нападения лодок в Балтийском море, намерены и в Ботническом заливе перенести пути своего движения в нейтральные воды Швеции, предписывалось провести операции возможно скорее и с соблюдением полной секретности.

¹⁾ Шведский порт в северо-западном углу Ботнического залива.

20 октября в 17 часов, согласно указаниям командующего флотом, из Мариэхамна вышли «Кайман» и «Дракон». Пройдя в темноте к шведскому берегу, лодки пошли вдоль него на норд в Ботнический залив; приблизительно на параллели Свартклубба они заметили идущий на норд пароход, но догнать его не могли.

Пройдя в Ботнический залив, обе лодки остановили прожекторами по одному пароходу, но, так как пароходы имели на бортах ясно видимые полосы шведских национальных цветов и большую надпись, указывающую их национальность, и наконец, шли на норд, они были отпущены. Лодки были лишены возможности производить подробные осмотры, так как шлюпки их были совершенно немореходны. Сами же лодки боялись подходить к борту, чтобы на волне не повредить надстройки.

К утру лодки подошли к линии курса германских пароходов, идущих из северного Кваркена в Южный, и заняли свои позиции (схема 16: «Кайман» — п. 1 и «Дракон» — п. 2).

Заметив после полдня падение барометра и усиление ветра от оста, они направились к южному Кваркену, дабы не быть вынужденными искать в случае шторма убежища в Швеции.

Во время стоянок лодок под перископом на позиции было замечено большое движение судов вдоль шведского берега. Видимо, после случаев потопления лодками немецких пароходов, они изменили свои курсы и шли под самым берегом. Под берегом же виднелся дым трехтрубного корабля, по всей вероятности, шведского крейсера «Фюльгия».

От пловучего маяка Грундкаллен лодки спустились в Оландсгаф вдоль шведского берега, останавливая и освещая пароходы. Однако, все они оказались шведскими.

На ночь «Дракон» занял позицию в 4-х милях от шведского берега у маяка Свартклубб (схема 16, п. 3), а «Кайман» должен был дойти до параллели 60° (схема 16, п. 4), но задержанный остановкой пароходов, не успел этого выполнить.

При попытке осмотреть один из шведских пароходов «Кайман» едва не попал под таран, так как при подходе «Каймана» пароход резко изменил курс. Положив руль на борт и дав полный ход, «Кайман» увернулся от удара. Произошел лишь мягкий удар бортами. Дав затем полный ход назад, лодка благополучно отошла от парохода. В это же время показался другой пароход, «Кайман» направился к нему, оставив без последствий происшедший случай.

«Дракон» остановил два парохода, но оба они оказались шведскими.

В 7 часов утра лодки соединились у назначенного ими randevu в 10 милях от шведского берега. Ввиду усиления ветра, а также небольшой поломки мотора на «Каймане», лодки решили вернуться в Мариэхамн.

Во время похода лодками была обнаружена невязка на картах русского берега со шведским, доходящая до трех миль, так что корабль, определившийся по шведским маякам, выходил к русскому берегу на 3 мили севернее, нежели он рассчитывал. Это было осо-

бенно важно для кораблей, подходивших к Мариэхамну, так ошибка в 3 мили приводила их на русское заграждение.

Поход этот выявил малую пригодность для подобных действий лодок типа «Кайман». Малая скорость (8 узлов) и слабая 37-мм пушка с недостаточной дальностью стрельбы позволяли пароходам легко уходить от преследования лодки.

23 октября утром с той же целью вышел из Мариэхамна «Аллигатор». В виде опыта лодка прошла выходные фарватеры под перископом. В 8 ч. 15 м., всплыв, она направилась в Оландсгаф. В 11 часов, подойдя к шведскому берегу (схема 16, п. 4) на расстоянии около 4 миль, «Аллигатор» стал осматривать проходящие пароходы, для чего приставал к борту и посылал на пароход офицера.

В 13 часов он увидел отделившиеся от берега и приближающиеся к лодке два однотрубных миноносца. Не желая вступать с ними в переговоры, лодка погрузилась. После того как миноносцы вернулись к берегу, «Аллигатор» под перископом направился к проходившему недалеко курсом зюйд трехмачтовому барку и, перейдя на сторону от берега, всплыл и ошвартовался у его борта. По осмотре бумаг барк оказался датским, шедшим в шведский порт, откуда он должен был следовать в г. Виго. Груз, насколько можно было осмотреть через люки, оказался деревом; среди бумаг был найден документ от немецкого консула в г. Виго на предмет предъявления немецким подводным лодкам для беспрепятственного следования парохода. Пароход был отпущен.

Около 19 часов лодка пошла на север к маяку Эршер (схема 16, п. 5). Встречные пароходы осматривались следующим образом: увидев огни, лодка подходила к силуэтам, ложась на параллельный курс, и при подходе к раковине, освещала его прожектором и останавливала. Ввиду того что была зыбь, к борту лодка не приставала, а спускала шлюпку и посылала офицера. Таким способом было осмотрено несколько пароходов, оказавшихся шведскими. В 2 часа лодка встретила идущий с огнями силуэт судна, окрашенного в шаровый цвет. При приближении на 1,5 каб. судно оказалось военной шведской канонерской лодкой. «Аллигатор» немедленно отошел от нее и в 4 часа 45 мин. подошел к бакану Аргос-грудн, где и занял позицию между баканом Биерном и мысом Эршер в расстоянии свыше 3 миль от всех береговых точек.

Из предыдущих осмотров выяснилось, что все шведские пароходы имели на борту у носа и кормы накрашенные продольные далеко заметные полосы синего и желтого цвета; ночью большинство пароходов несло кормовой флаг и около него фонарь. Кроме того, на борту имела надпись, указывающая их национальность.

Датские пароходы на бортах у носа и кормы имели по накрашенному датскому флагу. Все нейтральные пароходы при приближении поднимали флаг. Стоя под берегом, командир решил не осматривать пароходов со шведскими и датскими марками, а ждать немецкие, предполагая, что последние, выходя из шведских портов, вряд ли могут иметь такие же марки. Около 11 часов был замечен идущий под берегом на норд нагруженный пароход, окрашенный в чер-

ый цвет; заметив лодку, пароход повернул на восток и пошел шхерами вне фарватера самым малым ходом. В расстоянии 2 каб. от берега он сел на мель (схема 16, п. 6), после чего поднял германский флаг и спустил шлюпки. Не считая возможным что-либо предпринять в шведских водах, «Аллигатор» отошел и стал со стороны берега в расстоянии 3,3 мили от него. Около 13 часов лодка заметила два черных груженных парохода, идущих в расстоянии 1,5 мили один от другого. Выждав в луче солнца под берегом, пока расстояние уменьшилось до 5 каб., она направилась к пароходам. Идущий впереди пароход круто повернул к берегу; лодка пошла на пересечку его курса, дав несколько выстрелов под нос в направлении от берега. После пятого выстрела, когда расстояние между лодкой и пароходом было менее 1 каб., он остановился (схема 16, п. 7) и спустил шлюпки, немедленно отвалившие от борта по направлению к берегу. Шлюпки были задержаны, одна из них возвращена на судно, с другой снята команда и капитан парохода. В ней на пароход, оказавшийся германским пароходом «Герда Бихт» (вместимостью 1770 рег. т) с грузом леса, был отправлен офицер, и пять человек вооруженной команды лодки. Документы, имевшиеся у командира и команды, были отобраны, какота командира и штурманская рубка заперты и к ним приставлен часовой. Пароход стравил все пары. Было отдано приказание немедленно их поднять и объявлено об ответственности всей команды парохода в случае неисполнения приказа или какой-либо порчи машины или самого парохода. Через 11 минут последний уже мог дать малый ход. Лодка взяла курс по направлению от берега. Пароходу приказано лечь на параллельный курс, держась в расстоянии около 1 каб. от лодки. В расстоянии 6—7 миль были видны шведские миноносцы, идущие параллельным курсом; через некоторое время они повернули обратно.

Отойдя от берега за пределы видимости, «Аллигатор» лег на вход в шхеры в северной части Оланда у острова Саггэ и дал радио с просьбой выслать в шхеры миноносец для приемки парохода. В 23 часа, подойдя ко входу в шхеры, «Аллигатор» стал на якорь (схема 16, п. 8). Команду парохода с лодки отправили на ночь на пароход, командира оставили на лодке. После этого лодка стала пароходу на багштов. В 7 часов увидели под берегом миноносец «Послушный». Войдя в шхеры у острова Саггэ, лодка сдала ему захваченный приз. Получив разрешение следовать на старое место, «Аллигатор» в 16 часов вышел в море. Погода была тихая. В 19 часов задул ветер от веста силою около 4 баллов. Возвращаться было уже темно; командир решил держаться до ночи, идя против ветра, а затем повернуть обратно. В полночь ветер был уже 6 баллов и стал заходить на норд-вест; идти против ветра было очень трудно, вращать было еще рано. Командир решил держаться далее против ветра, дабы повернуть с таким расчетом, чтобы рано утром быть около входного створа у острова Саггэ, или, если ветер пойдет на норд, спуститься по ветру к подходу в Мариэхамн.

В 1 час ночи держаться против ветра сделалось невозможно, размахи качки достигали до 50° на борт. Лодка легла в багштаг

(схема 16, п. 9) и, идя на зюйд под одним двигателем, другим работала на зарядку. К 4 часам ветер достиг 8 баллов. Пополнив зарядку, лодка легла по ветру под двумя двигателями. Люк из рубки обнесли брезентом; все же вода в лодку попадала и ее непрерывно откачивали обеими помпами. К 7 часам ветер достиг 9,5—10 баллов. Люди сверху были убраны, управление перенесено в рубку: над входным люком рубки, защищенным с бортов, спереди и сверху кожухом, а сзади брезентом, был оставлен один человек, привязанный к поручням. Когда лодку накрывало волной выше перископа, люк закрывали; по проходе волны, когда верх рубки оголялся, люк по сигналу сверху приоткрывали и в лодку принимался воздух для работы бензиномоторов; последние работали с принятым в лодку запасом воздуха до следующего открытия люка. Командир решил к шведским берегам ни в коем случае не ходить, а попытаться достигнуть своих, почему лодка спустилась до параллели входа в Мариэхамн. Определившись по шведским берегам, находясь в расстоянии 22 миль от входного створа (схема 16, п. 10), она погрузилась. Помпы замещения испортились и точной диферентовки не было. Погружалась лодка при полном ходе вперед, горизонтальных рулей не откидывала, дабы не сломать их. Заполнив среднюю систерну и надстройки, лодка стала медленно принимать балласт, пока не начала терять пловучесть, затем, немного подпродув среднюю и диферентуясь людьми, она ушла на глубину 13 м и только тогда откинула рули. После этого, идя лагом к волне на глубине около 13 м, она направилась к своим берегам, причем лодку даже на глубине 15 м качало на 6—7° с борта на борт и около 3° с кормы на нос. По расчету лодка к концу зарядки должна была засветло подойти к своим берегам и быть защищенной востовой частью Оланда. В 12 часов лодка всплыла под перископ, заранее закинув рули и диферентуясь людьми (схема 16, п. 11). Шел снег с дождем, видимость была очень мала. В 14 ч. 30 м., имея малый запас энергии, лодка всплыла по волне в крейсерское положение. Ветер 8—9 баллов, волна несколько уменьшилась, шел дождь и снег.

В 14 ч. 40 м. прояснило; на горизонте показались берега и створный вход.

Командир решил итти на него под 45° к волне. Вода снова стала проникать через люк в лодку. В двух милях от створных знаков удалось лечь лагом к волне и войти в шхеры, после чего лодка благополучно вернулась в базу. На захваченном пароходе оказалась в небольшом количестве купленная в Швеции командой для их семей провизия, представляющая собою русские продукты, как-то: русский сахар, русские мучные продукты и проч.

28 октября в Ботнический залив были высланы крейсера «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь» с миноносцами. Отряд имел приказание итти на пути германских коммерческих судов в северном Кваркене.

Вечером 30 октября отряд вернулся, захватив в районе Стремскаттен (схема 16) германский пароход «Фраскати» (вместимостью 1750 рег. т).

Для прикрытия этой операции крейсеров в Оландсгаф были посланы «Дракон» и «Кайман». Обе лодки имели одновременно приказание действовать против торговли немцев со Швецией. Лодки с выходом задержались. «Дракон» вышел из Мариэхамна только 29-го. Ночью (схема 16, п. 12) он остановил три парохода, излавливаемые шведскими. К этому времени шведы организовали в этом районе охрану путей, расположенных в пределах территориальных вод.

Утром 30-го с «Дракона» было замечено приближение низкобортного судна, шедшего без огней. Допуская, что это может быть германская подводная лодка, он погрузился и лишь на рассвете выяснил, что это был маленький шведский однотрубный миноносец. Оставаясь под водой в 4 милях от шведского берега, «Дракон» ожидал появления пароходов. В 12 ч. 30 м. он всплыл и осмотрел датский пароход, шедший в Амстердам. В 15 часов он заметил приближение пароходов, шедших под конвоем двух шведских миноносцев, устремившихся к лодке. «Дракон» погрузился и отошел в море. В 18 часов он всплыл и пустил моторы на зарядку. Ночью было получено от командира дивизиона радио, извещавшее, что из Стокгольма вышел германский пароход, направившийся под самым берегом на норд. В случае невозможности захвата парохода приказывалось его топить. В 7 часов 31 октября лодка остановила один пароход и ошвартовилась у его борта. Пароход оказался шведским и направлялся в Стокгольм. В 7 ч. 30 м. «Дракон» начал преследование парохода, повидимому германского; другой пароход, шедший с ним, повернул обратно и пошел на норд. Вследствие поломки закатника и ударника орудия и из-за недостаточной скорости лодки, задержать преследуемый пароход ей не удалось: он укрылся за остров Торфбодан; погрузившись, лодка отошла в море. В 11 ч. 30 м. всплыла и, так как стало быстро свежеть, а барометр начал падать, она пошла в Мариэхамн. В это время к острову Торфбодан стали подходить шведские миноносцы. В 12 ч. 30 м. (схема 16, п. 13) в расстоянии одной мили от себя «Дракон» увидел подводную лодку, быстро идущую контркурсом. Считая, что это германская лодка, он погрузился, после чего потерял ее из вида, хотя и повернул на нее. Неприятельская лодка вероятно также погрузилась. Это была, видимо, «U-17», которая в этот период тоже действовала в этом районе и захватила два шведских парохода, груженных контрабандой (один из них затонул, подорвавшись на mine при подходе к берегам Германии).

В 14 ч. 20 м. дня «Дракон» всплыл и в 17 ч. 10 м. пришел в Мариэхамн.

«Кайман» вышел из Мариэхамна тоже 29 октября. Подойдя в 14 часов на 3,5 мили к шведскому берегу, лодка увидела летящий к ней самолет, а затем двухтрубный миноносец. Желая скрыть свое место, лодка погрузилась и ходила под водой малым ходом переменными курсами. Затем она увидела два однотрубных шведских миноносца, прошедших в нескольких кабельтовых от лодки по фарватеру с норда на зюйд. С наступлением темноты она всплыла и в 19 ч. 50 м. (схема 16, п. 4), задержала немецкий паро-

ход «Шталек» (вместимостью 1800 рег. т), шедший из Стокгольма в Лулео, без груза, с 18 человек личного состава — немцами призывного возраста. Лодка остановила пароход тремя выстрелами из 37-мм. пушки, осветил его прожектором с расстояния 2 каб. и подождая к пароходу позади траверза. Когда пароход остановился, она немедленно стала между ним и берегом и потребовала к себе капитана парохода. Пароход спустил по одной шлюпке с каждого борта, которые бросились уходить к берегу. После того как они были остановлены орудийными выстрелами, им приказано пристать к борту лодки, что шлюпки немедленно исполнили. Арестовав капитана и 12 человек на лодке, командир отправил на пароход вахтенного начальника с шестью вооруженными людьми лодочной команды и 5 человек кочегаров и машинистов парохода для обслуживания его на ходу. Переночевав в Оландсгафе, с рассветом «Кайман» пошел с пароходом в Мариэхамн, куда и прибыл благополучно в 10 часов, сдав пароход с личным составом миноносцу «Ретивый».

За время похода лодка встретила около 12 шведских и других нейтральных пароходов, а также несколько парусников, причем шедшие на зюйд суда были в полном грузу.

31 октября к шведским берегам вышел «Сом». Заняв около полудня позицию южнее маяка Свартклубб, лодка стала крейсировать с норда на зюйд и обратно в трех милях от берега.

В 16 ч. 40 м. она заметила отряд из пяти-шести немецких пароходов, идущих с норда на зюйд. Подпустив их на дистанцию около трех миль, «Сом» пошел на пересечку курса, заметив в то же самое время, что с норда параллельно курсу пароходов идет корабль, показавшийся ему одной из подводных лодок типа «Аллигатор». Полагая, что с помощью подходящей подводной лодки все пароходы будут захвачены, он стал сближаться до дистанции ружейного выстрела и вызвал стрелков наверх, но в это время заметил клуб дыма над мнимой подводной лодкой и обнаружил, что к «Сому» полным ходом идет шведский миноносец. Не дожидаясь подхода миноносца, «Сом» погрузился на глубину 10 м и вынырнул в трех милях от берега. Минут через десять к лодке подошел миноносец, стал рядом и заявил, что лодка находится в нейтральных шведских водах. Спустя 20 минут подошел еще миноносец, шедший у концевого парохода. Таким образом, оказалось, что немецкие пароходы конвоируются шведскими миноносцами, идущими в одной миле к осту от пароходов, сами же пароходы идут вплотную к берегу. Когда все немецкие пароходы прошли на зюйд, оба миноносца ушли вслед за ними.

Погода в это время стала сильно свежеть и ветер усилился с 3 до 5 баллов. Командир решил отстаиваться в открытом море в виду маяка Симпнесклубб. Ввиду того что лодку все время сносило к норду, он прибег к следующему приему: заполнив кормовую систерну, подставлял корму под ветер, спускался с застопоренными машинами около часа по зыби, а затем разворачивался против нее и шел под электромоторами тоже около часа, не теряя из виду маяка. Дизельмотор работать не мог, так как лодка на большом ходу зарывалась. Рубочный люк был затянут парусиной и все же к утру оказа-

сь, что в трюме было около 50 ведер воды. Ее выбрали ведрами лучшую, так как помпы не брали, поскольку она представляла собою чистую жидкость с большим количеством сбившегося с водой масла.

Утром 19 октября, так как зыбь не уменьшалась и достигала 7 баллов, а электроэнергии осталось всего на 3 часа последовательного хода, лодка направилась в Мариэхамн, держа нос против зыби, исполнив главную сисстерну. Вскоре пошел снег с дождем, дальность горизонта была не больше 7—8 каб. Считая, что при такой погоде лодке до своих берегов не дойти, командир повернул на восток, решив идти маяк Симпнесклубб и держаться в его видимости, дабы не потерять обсервации. Электроэнергии к этому времени оставалось не более как на 1 ч. 30 м. Около 14 часов, открыв маяк, лодка стала держаться около него, то спускаясь по волне, то поднимаясь под электромоторами против нее. К 18 часам энергия батареи иссякла и командир решил заряжаться, но так как при этом было необходимо находиться на видимости маяка, приходилось производить зарядку в то время, когда лодку несло по волне и затем, останавливая зарядку, выгребать к маяку. К 7 часам 20 октября лодка окончила зарядку, не потеряв обсервации.

20 октября ветер ослабел. Воспользовавшись этим, лодка вернулась в Мариэхамн.

2 ноября «Кайман» снова вышел в Оландсгаф. 3 ноября, вследствие сильной пурги, лодка, находясь на позиции у Торфбодан (схема 16, п. 4) никого обнаружить не смогла. 4-го она видела два шведских парохода и один пароход неизвестной национальности, догнать который не удалось. Из-за неисправности помп она вынуждена была возвращаться. Сильный шторм задержал лодку в море и она вернулась в Мариэхамн только 6 ноября.

4 ноября в Оландсгаф вышел «Аллигатор»; около 15 ч. 30 м. он подошел к шведскому берегу и начал осмотр пароходов. Ночью он ходил вдоль шведского берега между маяками Свартклубб и Симпнесклубб (схема 16, п. 12), держась между берегом и курсами пароходов. Этот район был выбран потому, что пароходы в силу навигационных условий вынуждены были проходить его в расстоянии порядка трех миль от берега. Ночью лодка осматривала пароходы с помощью прожектора. Шведские миноносцы, заметив лучи прожектора, направлялись к лодке, но теряли ее как только прожектор выключался; лодку не видели даже в расстоянии одного кабельтова, в то время как лодка обнаруживала силуэты судов с гораздо большей дистанции. Все осмотренные пароходы оказались шведскими и датскими. К утру 5 ноября погода засвежела и лодка была вынуждена вернуться в Мариэхамн.

6 ноября в тот же район вышел «Дракон». К темноте он подошел к маяку Симпнесклубб. Ночью лодка осмотрела пять шведских и датских пароходов. Погрузившись с рассветом, она продолжала осматривать через перископ проходящие суда. Все они оказались нейтральными. Около полудня погода ухудшилась, пошел дождь с мелким снегом,—это сделало невозможным наблюдение через перископ и лодка всплыла. Вскоре из-за мглы к ней подошли два шведских миноносца. Лодка стояла, застопорив машину, вне терри-

ториальных вод. Один из миноносцев дважды делал вид, что идет таранить лодку, требуя, чтобы лодка ушла прочь из этого района. Командир лодки отказался выполнить требования миноносцев и оставался стоять без хода. Через 20 минут миноносцы ушли, и лодка, оставшись в надводном положении, несмотря на сильно засвежевший ветер, продолжала наблюдение за пароходами, осмотрев при этом 14 пароходов. Около 16 часов с норда показались под самым берегом два парохода без всяких знаков, видимо немецкие. Их сопровождали два шведских миноносца и буксир. Так как пароходы шли в шведских территориальных водах и под конвоем, командир лодки их не преследовал. Ночью лодка держалась в районе Симпнес-клубба. Никого не обнаружив, к утру в связи с усилением ветра она вернулась в Мариэхамн.

Было очевидно, что движение германских пароходов в этом районе значительно сократилось и что продолжавшие плавать пароходы совершали свое движение в пределах шведских территориальных вод, охраняемых шведскими миноносцами. Дальнейшие выходы в этот район «Дракона», «Макрели» и «Крокодила», продолжавшиеся до двадцатых чисел ноября, никаких результатов не дали.

Одновременно с действиями против морской торговли Германии в Ботническом заливе, лодки высылались для действия на путях торгового движения и в средней и в южной части Балтийского моря.

Английское правительство, вполне одобрявшее первоначально использование английских лодок в Балтике против германской торговли, после уничтожения лодкой «Е-19» германского парохода «Германия» и последовавшего за ним протеста Швеции против нарушения ее нейтралитета, завело по этому поводу длительную переписку с русским морским командованием.

Сначала адмиралтейство ограничивалось лишь просьбой преподать английским лодкам строжайшее указание, чтобы ими не нарушался нейтралитет территориальных вод Швеции или других Балтийских государств. В дальнейшем, однако, под влиянием давления Швеции, английское адмиралтейство требовало от русского морского командования все больших осторожностей в отношении нейтральных скандинавских государств и все больше ограничивало действия лодок в борьбе с немецкой торговлей.

Вместо вернувшихся 23—25 октября из похода «Гепарда», «Е-8» и «Е-9» в море были высланы «Акула», «Е-1» и «Барс».

«Акула» вышла из Ревеля утром 23 октября, имея приказание идти на 7—8 суток в крейсерство с целью захвата нейтральных пароходов с военной контрабандой и уничтожения германских в районе к западу от острова Готска-Сандэ и севернее 58-й параллели.

24 октября в 8 часов утра, обойдя с севера пловучий маяк Коппарстенарнэ, лодка прошла на восток и, с темнотой подойдя к острову Готска-Сандэ, стала на подводные якоря (схема 17, п. 6).

25 октября с рассветом лодка всплыла и прошла на зюйд-вест, а затем по 58-й параллели на восток. Подойдя на 20 миль к шведскому берегу, она легла на маяк Ландсорт. На ночь она стала у Ландсорта на подводные якоря (схема 17, п. 7).

26, 27 и 28 октября, в виду невозможности из-за штормовой погоды производить осмотр пароходов, лодка оставалась на подводных якорях, всплывая на ночь для вентилирования лодки, приготовления пищи и зарядки.

29, 30 и 31 октября лодка держалась в 10 милях на зюйд-зюйд-вест от маяка Ландсорт. Там она наблюдала большое движение судов по курсу зюйд-зюйд-вест и обратному ему, а также вдоль шхер. Наиболее оживленное движение судов наблюдалось с рассвета до полудня и с наступлением темноты до полночи. Немецких судов или нейтральных с контрабандой лодка не встретила. Все обнаруженные суда были под нейтральными флагами. Все три дня она видела крейсерующие в этом районе немецкие миноносцы.

К этому времени немцы, получив сведения о появлении русских лодок у Кальмарзунда, Ландсорта и Хефрингэ, перенесли свою дозорную позицию 1 (схема 15) к северной оконечности Эланда и организовали новую позицию VII у Хефрингэ-Ландсорта. На этих позициях держались непрерывно миноносцы VIII и X флотилий.

30 октября в 8 ч. 15 м. лодка обнаружила два миноносца, идущих к Ландсорту. Заметив погружающуюся лодку, миноносцы бросились на нее полным ходом, открыли стрельбу и два раза прошли над ней. Каждый раз после прохода миноносца над лодкой слышались очень резкие свистящие звуки, сильно отличавшиеся характером и продолжительностью от шума винтов. Видимо, это были новые немецкие тралы против подводных лодок. Задеваний тралов за корпус лодки не было. От миноносцев лодка ушла на глубину 21 м.

31 октября миноносцы обнаруживались три раза, причем один раз миноносцы прошли от лодки в 12—15 каб. Сблизиться на торпедный выстрел лодке не удалось. Миноносцы ее не видели. С наступлением темноты она легла на Дагерорт и 2 ноября вернулась в Ревель.

«Е-1» вышла из Ревеля 23 октября, имея приказание идти к западу и югу от Готланда для действий против торговли противника.

24 октября лодка заняла позицию между северной оконечностью Готланда и шведским берегом (схема 17, п. 1).

В течение дня лодка оставалась под водой, видела шведские пароходы, которых, вследствие свежей погоды, осмотреть не могла. Кроме того, она видела немецкие миноносцы, ходившие попарно в дозоре вдоль путей движения коммерческих пароходов. К вечеру лодка направилась на юг. В 20 часов на широте северной оконечности Эланда она видела три миноносца, несших в этом районе дозор. Ночь лодка провела на грунте.

25 октября в продолжение дня она крейсеровала под перископом между Карлсэар и Эландом (схема 17, п. 2). Коммерческих судов не было видно. Были обнаружены лишь германские миноносцы, находившиеся в дозоре у Готланда. В 19 часов лодка прошла к югу, чтобы подойти на рассвете к позиции у южной оконечности Эланда (схема 17, п. 3).

26 октября утром лодка опять видела четыре дозорных немецких миноносца. Коммерческих судов не обнаружила. Погода была плохая с сильной пургой. Лодка прошла на норд и остановилась

с подветренной стороны Готланда к югу от него (схема 17, п. 4). На ночь она легла на грунт.

27 октября, вследствие скверной погоды, лодка держалась в той же позиции. Ночью она перешла к Эланду (схема 17, п. 5), где оставалась в течение 28 октября, обнаружив за весь день лишь дозорные немецкие миноносцы.

29 октября лодка направилась к Дагерорту и ночью вернулась в Ревель.

«Барс» вышел из Ревеля утром 25 октября, имея приказание идти на позицию к Либаве.

К полночи начался от веста сильный ветер со снегом.

26 октября ночью, по пути к Готланду (схема 17, п. 8), зыбы и бортовая качка настолько усилились, что из аккумуляторов начала выливаться кислота. Поэтому, приведя ближе к ветру, лодка пошла курсом вост. Пройдя почти до меридиана острова Готска-Сандэ, она повернула на юг. Ветер зашел к норду и достиг силы шторма со снежной пургой и градом. В 23 часа лодка укрылась под берегом, став на якорь у Слитсхамна (схема 17, п. 9).

27 октября, с темнотою, ветер, не уменьшаясь, зашел к норд-осту. Не имея прикрытия в этом месте от большой зыби, лодка попробовала стать на подводные якоря и отстояться на время шторма под водой. В течение двух часов она старалась удержаться на подводных якорях, но они были настолько легки, что при самой малой положительной пловучести лодку выбрасывало зыбью на поверхность. Утром в 7 ч. 30 м., во время одного из таких выбрасываний наверх лодка обнаружила идущий прямо на нее пароход с огнями. Дав ход, она всплыла на поверхность. Пароход оказался пассажирским местного сообщения под шведским флагом.

В 9 часов, заметив идущий от Эстергарна шведский военный транспорт с беспроволочным телеграфом, лодка ушла от него под водой. Всплыв через некоторое время на поверхность, она держалась против зыби. Ночью ветер начал стихать, а поэтому с рассветом 28 октября (схема 17, п. 10) лодка пошла на указанную ей позицию, при этом лодка пересекла немецкое заграждение Н-1. Ветер был около 4 баллов, ровный, со снежной пургой и градом.

29 октября в темноте — в 4 ч. 35 м. (схема 17, п. 11) был обнаружен миноносец, идущий курсом вост. Лодка погрузилась. Пройдя некоторое время под водой, всплывая, она увидела слева от себя второй двухтрубный миноносец, идущий малым ходом также курсом вост. Снова погрузившись, лодка оставалась под водой до рассвета.

В 7 ч. 45 м. лодка всплыла и пошла под дизелями к Либаве. В 9 часов в том же районе (схема 17, п. 11) сзади себя она увидела два небольших дыма; погрузившись она обнаружила, что это два однотрубных траулера, направлявшиеся на зюйд.

Придя на позицию у Либавы (схема 17, п. 12), лодка в продолжение всего дня наблюдала на горизонте дымы кораблей, идущих вдоль берега от Либавы к Стейнорту. Обнаруженных «Е-8» вешек и буя на выходном курсе из Либавы лодка не нашла. Считая, что этот курс немцами временно закрыт и видя, что движение из Либавы

лет на север, она пошла на северо-западный фарватер (схема 17, п. 13).

В 10 ч. 30 м., находясь в 15 милях от маяка Стейнорт, она увидела дымы и пошла на них под водой. Это оказался крейсер «Аугсбург» с двумя миноносцами, которые шли переменными курсами. Лодка пошла в атаку, но рулевой зарыл лодку, и, когда перископ снова оказался над водой, крейсер был уже позади траверза.¹⁾

В 13 ч. 20 м. лодка снова заметила дымы со стороны моря. Погрузившись, она вскоре определила, что дымы принадлежат крейсеру типа «Регенсбург»²⁾ и двум миноносцам, идущим переменными курсами. Во время атаки, ввиду полной неисправности нового корового перископа, у которого вывалилось одно из стекол, лодка шла под носовым, старым перископом, хотя он не имел увеличения и ход его был ограничен двумя футами.

Не опуская перископа, лодка атаковала крейсер, выпустив четыре торпеды с расстояния 6—7 каб. В момент выстрела она была обнаружена крайним миноносцем, который бросился ее таранить и прошел над ней.

Лодка ушла на глубину 15 м. Ей были хорошо слышны и выстрелы и работа винтов миноносца, который еще два раза прошел над лодкой. Через 18 минут после выстрела лодка подняла перископ и, осмотревшись, всплыла. По направлению к берегу виден был один небольшой дым. После этого лодка направилась в свою базу.

В 18 ч. (схема 17, п. 14) с темнотою, на светлом фоне неба она увидела крейсер типа «Штеттин», идущий на юг.

31 октября, после полудня лодка подошла к Дагерорту и, выждав темноты, направилась в Ревель, куда и пришла утром 1 ноября.

По возвращении 30 октября «Е-1» командующий флотом приказал выслать очередную подводную лодку в район Борнгольм—Аркона—Мэн. Так как, по агентурным сведениям, у Гиедзера немцами было поставлено заграждение, что подтверждалось попаданием «Е-19» в предыдущем походе в этом районе в сеть, лодке запрещалось приближаться к Гиедзеру и вообще заходить западнее меридиана маяка Мэн.

Согласно этому приказанию в тот же день была выслана «Е-19», лучше других знавшая обстановку указанного района.

«Е-19» вышла из Ревеля вечером 30 октября. Не заходя на этот раз к Дагерорту, она направилась к Ландсорту (схема 17). По дороге, в полдень следующего числа, лодка заметила какое-то подозрительное судно (схема 17, п. 15). Погружением она избежала с ним встречи. Пройдя вдоль западного берега Готланда, «Е-19» к утру 1 ноября подошла к южной оконечности Эланда. В этом районе она обнаружила два траулера. Избежав с ними встречи, лодка изменила курс с расчетом выйти на пути движения коммерческих кораблей.

¹⁾ Подъем перископов на подводных лодках типа «Барс» был всего лишь 1 м. В силу этого некоторые командиры практиковали во время атаки с целью скрытности менять глубину самой лодкой, что, конечно, при большой длине лодки сильно затрудняло производство атаки.

²⁾ Это был крейсер «Берлин».

Только на меридиане Утленгапа она обнаружила два шведских парохода, с которыми разошлась, идя под водой (схема 17, п. 16).

Было очевидно, что движение днем торговых кораблей со времени начала действий лодок против германской торговли значительно сократилось.

Всплыв в надводное положение, «Е-19» направилась в бухту Ханэ. В 19 ч. 30 м. (схема 17, п. 17) она остановилась и начала зарядку. В расстоянии порядка трех миль было видно много рыбацких судов. Окончив зарядку около 23 часов, лодка легла на 30-метровой глубине на грунт.

Утром 2 ноября «Е-19» всплыла под перископ и, идя под водой, вышла из бухты Ханэ. В течение 6 часов она шла под водой, обнаружив лишь несколько рыбацких судов. Погода была ясная, тихая. В 15 часов лодка всплыла на поверхность и сразу же в 6 милях от себя увидела пароход, идущий курсом зюйд-вест (схема 17, п. 18). Снова уйдя под воду, она стала маневрировать с целью сблизиться и рассмотреть пароход.

В 15 ч. 30 м. «Е-19» всплыла на поверхность и подняла сигнал «остановиться немедленно», на что корабль не обратил внимания. Лодка выстрелила ему под нос и, так как он все-таки не остановился, выстрелила в надстройку и попала в основание трубы.

В 15 ч. 37 м. пароход остановился. Прекратив огонь, лодка подошла к его борту. Это оказался пароход «Суоми» из Гамбурга (вместимостью 1000 рег. т), идущий с грузом леса из Нидаля в Дельфгиль. Капитан не протестовал против потопления парохода, так как последний был вне территориальных вод и в 21 миле от ближайшего берега. На пароход была послана команда с приказанием поджечь груз и заложить подрывной патрон под клапаны заборной воды холодильника. После того как команда покинула на шлюпках пароход, был заложен подрывной патрон и корабль подожжен.

В 16 ч. 09 м. лодка дала ход и легла на зюйд. Через одну минут патрон взорвался. Когда пароход скрывался уже за горизонтом, он сильно горел в носу и корме и имел крен на левый борт, а корма погружалась в воду.

Обогнув вплотную Хаммарен и обойдя поставленные русским флотом в 1914 году минные заграждения, лодка направилась к Дарсерпорту. Погода хорошая. Кораблей не видно. Буй Плантагенет-грунд горел и находился на правильном месте. Дарсерпорт не горел и вообще, видимо, зажигался только при проходе неприятельских кораблей.

В 2 ч. 35 м. (схема 17, п. 19) лодка легла на грунт в ожидании утра.

В 7 ч. 40 м. «Е-19» пошла под перископом в направлении узкости Гнедзер-Дарсерпорт (схема 17, п. 20). Здесь было обнаружено, что, благодаря более соленому течению из узкости, лодка не желала погружаться ниже 10,5 м. Взяв пробу воды, лодка обнаружила разницу в солености на глубинах 3 и 9 м. Лодке пришлось принять 3 лишние тонны воды для погружения на 12 м. На этой глубине она в продолжение часа оставалась в равновесии.

В продолжение дня никаких судов не было видно.

В 18 ч. 10 м. лодка всплыла на поверхность и пошла к бую Плантагенет-грунд (схема 17, п. 19), где становилась, продолжая таять.

В 23 ч. 30 м., окончив зарядку, она легла на грунт на глубине 20 м.

4 ноября в 6 ч. 40 м. лодка всплыла на поверхность и опять пошла под главными машинами к узкости (схема 17, п. 20). Видимость была не более мили.

В 8 ч. 05 м. лодка погрузилась на 7,5 м. Снова, как и накануне, наблюдалась та же трудность погружения более, чем на 10,5 м.

В 11 ч. «Е-19» всплыла на поверхность и дала ход машинам. Сверху оказалась очень густая мгла. Около полудня лодка, увидев за парусника, погрузилась, чтобы не быть ими замеченной. Весь день она крейсеровала у узкости Гиедзер-Дарсерорт. Никаких судов кроме двух маленьких пароходов она не видела. Погода после полудня прояснилась.

В 18 ч. 30 м. лодка всплыла на поверхность и под главными машинами пошла для зарядки к северу от пловучего маяка Гиедзер в 10 милях от него (схема 17, п. 21).

В полночь она легла на грунт на 14-метровой глубине.

Утром 5 ноября лодка всплыла и под перископом перешла на прежнюю позицию (схема 17, п. 20). Находясь в этом районе, она в течение дня видела трех истребителей, но не атаковывала их из опасения обнаружить свое присутствие в этом районе и в надежде встретить более интересную цель. С темнотой она всплыла на поверхность и продолжала здесь же крейсеровать. Видимость была очень малой и поэтому командир решил итти на зарядку в ту же точку, что и накануне (схема 17, п. 21). Вскоре после ухода лодки из узкости, видимо, для прохода через узкость каких-то кораблей, зажегся маяк Дарсерорт.

Ночь лодка опять провела на грунте.

День 6 ноября «Е-19» провела, как и в предыдущие дни, на позиции в узкости (схема 17, п. 20), крейсеруя под перископом. Ей удалось установить скорость течения в этом районе: 0,75—1 узел на норд-ост.

Никого не обнаружив и в этот день, лодка с наступлением темноты всплыла и направилась над водой к Плантагенет-грунду (схема 17, п. 19) и от него к норд-вестовому углу русского заграждения у Арконы. В 23 часа зажегся маяк Аркона и под берегом можно было рассмотреть несколько судов, шедших близко друг к другу, видимо, под конвоем. Погода засвежела. На ночь лодка легла на грунт к весту от заграждения (схема 17, п. 22).

Утром 7 ноября лодка всплыла на поверхность и направилась к норд-остовому углу заграждения в надежде обнаружить пароходы, совершающие рейсы между Треллеборгом и Засснитцем (схема 17, п. 23). Придя в намеченную позицию, лодка крейсеровала, оставаясь в надводном положении.

В 9 ч. 05 м. она обнаружила пароход и остановила его. Он оказался шведским пароходом с грузом бумаги, идущим в Засснитц. Пароход был отпущен.

В 10 часов был обнаружен большой паром. Догнать его не удалось.

В 10 ч. 25 м. лодка заметила идущие в 3-х милях за паромом крейсер и два миноносца. Атаковать крейсер тоже не удалось. В 10 ч. 30 м. показался паром, идущий из Треллеборга. В течение 45 минут лодка гналась за ним, но не смогла его догнать. Во время этого преследования показался на ост еще один паром.

В 13 ч. 20 м. лодка увидела на норд-ост в расстоянии 4-х миль легкий крейсер, идущий с одним миноносцем на зюйд-ост. Лодка погрузилась и начала сближение с крейсером с целью его атаковать. Крейсер шел узлов двенадцать.

Это был крейсер «Ундине» (рис. 31), конвоировавший шедший из Треллеборга паром.

В 13 ч. 45 м. с расстояния 1600 м «Е-19» выпустила торпеду из носового аппарата.

Вследствие плохой погоды след торпеды был замечен с крейсера очень поздно и она попала в середину корабля, причинив ему тяжелое повреждение.

Описав большую циркуляцию, крейсер остановился. Носовая его часть была в огне, в то же время он садился носом в воду.

Охранявший крейсер миноносец «V-154», находившийся в это время с другого борта, бросился преследовать лодку, но вскоре был вызван к крейсеру, так как последний начал тонуть.

Уклоняясь от преследования миноносца и в то же время маневрируя для занятия позиции для повторной стрельбы торпедой, лодка прошла под кормой миноносца и в 13 ч. 55 м. выстрелила торпедой из кормового аппарата с расстояния 1100 м. Торпеда попала. Взрыв произошел в районе грот-мачты. Видимо, взорвался кормовой погреб, так как произошел двойной взрыв; большое количество дымящейся массы взлетало на воздух и падало в воду между крейсером и лодкой.

Миноносец, заметив след второй торпеды, успел отойти на несколько метров от борта крейсера, когда в последний попала торпеда, и открыл огонь по перископу. Близко рвущиеся снаряды заставили лодку уйти под воду. Когда через три минуты лодка снова подняла перископ, крейсера на поверхности воды не было. Лодка пыталась атаковать миноносец, занятый спасением людей, но он часто менял курсы и ход, вследствие этого командир решил от атаки отказаться.

Большой паром, который конвоировал крейсер, также занялся спасением людей и в течение целого часа оставался в этом районе, в то время как миноносец через полчаса ушел на юг. «Е-19» паром не атаковывала.

В 15 ч. 27 м. лодка всплыла и направилась в Борнгольм. В 19 часов, обогнув северную оконечность Борнгольма, лодка ввиду улучшения погоды, решила идти к Утленгану, чтобы, переночевав, с утра начать перехватывание германских пароходов, проходящих через этот район.

Ночью было замечено пять пароходов, идущих совместно в направлении к Борнгольму.

Из-за неисправности в системе погружения командир вынужден отказаться от дальнейших боевых действий и направился в Ревель. Пройдя вдоль западного берега Готланда, «Е-19» вечером 5 ноября вернулась в базу.

Вместо вернувшегося 1 ноября из похода к Либаве «Барса» тот же день вечером туда была послана «Е-8».

Лодка имела приказание идти через позицию № 2 на курс № 6 к Либаве (схема 13). 6 ноября лодка должна была перейти к Брюгге, где, помимо обычных задач, она на этот раз должна была и выявить пути движения германских торговых пароходов и постановки на этих путях мин с подводных лодок.

Следуя к Стейнорту, лодка прошла вплотную к немецкому гражданству Н-1 (схема 17).

В ночь на 3 ноября лодка легла на грунт в расстоянии 11,5 миль на север от маяка Стейнорт (схема 17, п. 24). Переночевав на

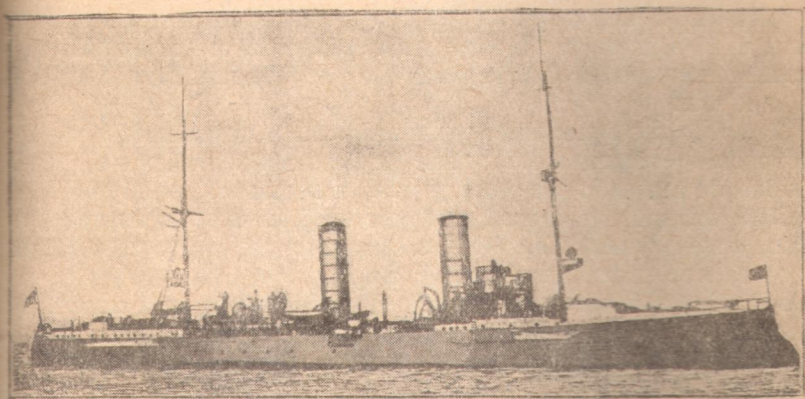


Рис. 31. Крейсер „Ундине“. (Водоизмещение 2700 т, постройки 1902 г.)

на грунте, лодка утром всплыла под перископ и направилась к Стейнорту. Приблизившись к нему, она пошла на север-запад, намереваясь выйти на позицию № 2 (схема 13). В 13 ч. 05 м., когда лодка находилась в 3,6 мили по пеленгу 341° от Стейнорта (схема 17, п. 25), ее ударило чем-то сверху. При этом на поверхности воды и на берегу все было совершенно спокойно. В 15 ч. 45 м. лодка всплыла и пыталась найти буи, которые она видела в предыдущий поход, но их не нашла. В это же время она наблюдала на горизонте дымы и мачты, видимо миноносцев, скрывшиеся вскоре на север-запад. После этого лодка направилась в надводном положении к Либаве. В 21 ч. 40 м. она легла на каменистое дно на глубине 31 м в 10 милях на восток от Либавы. В 22 ч. 50 м. с востока на восток (схема 17, п. 26) над лодкой прошел какой-то корабль.

С рассветом 4 ноября лодка всплыла под перископ и направилась к Либаве. Навстречу попался тральщик. Лодка разошлась с ним незамеченной. Приблизившись к Либаве и не обнаружив ничего интересного, она направилась к востoku. В 22 милях от Ли-

бавы на месте прежнего буя был обнаружен стоящий тральщик с черным шаром на мачте. Очевидно, он служил для определения возвращающихся в Либаву кораблей. В 15 ч. с норда показались думы и вскоре стали видны два миноносца. Они прошли в Либаву в двух милях к норду от тральщика. Лодка их не атаковывала. По проходе миноносцев тральщик спустил шар и пошел в Либаву.

В 16 ч. 30 м. «Е-8» всплыла с намерением найти буй и стать на него. Ввиду того, что буя не оказалось, она направилась к Либаве, чтобы лечь на грунт.

В 18 ч. 50 м., идя над водой в темноте, лодка обнаружила у себя на правом траверзе два корабля, видимо миноносцев. Корабли имели по одному слабому огню. Внезапно они повернули на лодку. Это заставило ее поспешно погрузиться. Благодаря большому дифференту на нос, который к тому же не сразу удалось выправить, выплеснулась кислота из аккумуляторов. Оставаясь под водой, пришлось выбирать разлившуюся кислоту.

Окончив к полуночи эту работу, «Е-8» легла на каменистом грунте в 10 милях от Либавы на глубине 25 м (схема 17, п. 26). К вечеру развело большую волну от норд-веста и лодку начало бить о камни.

С рассветом 5 ноября лодка всплыла в надводное положение. Погода еще ухудшилась. Пробыв на позиции у Либавы до 15 часов и никого не видя, лодка решила идти к Мемелю.

В 19 часов лодка легла на грунт в 15 милях к весту от Полагенской кирки (схема 17, п. 27) на илистом грунте на глубине 32 м. Лодку на дне раскачивало до 7° на борт.

6 ноября в 6 часов лодка всплыла. Была большая волна. В это время на весте был обнаружен приближающийся корабль.

Это был легкий крейсер «Любек», шедший в сопровождении миноносца.

«Е-8» погрузилась и начала маневрирование с целью атаковать крейсер. Миноносец держался с наветренного борта крейсера. Оба они шли курсом ост. Лодка пересекла курс крейсера, переходя с его левого борта на правый. В тот же момент крейсер повернул вправо. Заметив это, «Е-8» повернула на курс вест и, придя на его траверз, с расстояния 400 м (2,2 каб.) выпустила торпеду из носового трубчатого аппарата. Во время выстрела крейсер начал разворачиваться в сторону лодки. Торпеда не попала, видимо, пройдя под крейсером. В момент выстрела лодку немного качало. Она пыталась развернуться для повторения атаки кормовым аппаратом, но, вследствие поворота крейсера на лодку, вынуждена была от атаки отказаться. Миноносец лодку не преследовал, продолжая идти по прежнему курсу ост. Крейсер тоже повернул на курс ост. Не доходя 20-метровых глубин, корабли повернули на норд вдоль берега. Лодка же направилась на зюйд. Навстречу ей под берегом по малым глубинам прошло несколько малых пароходов и три миноносца. Так как все они шли очень близко к берегу, лодка не пыталась их атаковать.

Подойдя к 11 часам к Мемелю (схема 17, п. 28), лодка продержалась в этом районе до 17 часов. Никого не обнаружив, она

всплыла на поверхность. Погода была очень свежая, шел снег. Командир решил перейти к Брюстерорту.

Приближаясь к Брюстерорту, огня маяка лодка не обнаружила. Миль за 30 видно было лишь большое светлое пятно в небе над Генигсбергом. В 22 часа «Е-8» легла на илистый грунт на глубине 30,5 м.

Утром 7-го лодка всплыла и, когда разъяснило, определила свое место (схема 17, п. 29).

С 10 до 12 часов лодка наблюдала движение пароходов, продолживших под охраной тральщиков в двух милях от Брюстерорта. Имея задание установить линию путей пароходов, лодка пронаблюдала проход четырех пароходов, не атакуя их, и лишь выходя на линию их движения для более точного выявления их путей, определяясь по хорошо видимым маякам.

В 12 ч. 18 м. (схема 17, п. 30), обнаружив пятый по счету пароход, сильно груженный и шедший на зюйд-вест, лодка решила его атаковать, считая, что задача по обеспечению постановки мин уже выполнена.

Пароход — угольный транспорт «Джон Заубер» шел под конвоем тральщика.

В 12 ч. 45 м. лодка выпустила торпеду из носового аппарата. Против второго трюма был виден большой всплеск. Торпеда попала в пароход, но не взорвалась. Он застопорил машины. К нему подошел конвоировавший его тральщик и обошел его вокруг. Предполагая, что пароход тонет, лодка стала к нему подходить, чтобы выстрелить вторично. В это время пароход дал ход и ушел от лодки.

Не видя больше пароходов, лодка с наступлением темноты решила возвратиться.

8 ноября «Е-8» вернулась в Ревель. При проходе бона «Е-8» столкнулась с выходящим в море «Гепардом». Обе лодки получили значительные повреждения, потребовавшие введения их в док и длительного ремонта.

«Е-9» 2 ноября получила приказание идти в район к весту от Готланда для уничтожения немецких пароходов, которые по имевшимся сведениям теперь совершали переходы в составе конвоев. Вечером того же дня лодка вышла из Ревеля и направилась к Готска-Сандэ.

Около полудня 3 ноября «Е-9», огибая с севера Готска-Сандэ (схема 17, п. 31) была вынуждена уйти под воду, чтобы избежать встречи со шведским миноносцем. В течение второй половины суток 3 ноября и первой половины 4 ноября лодка крейсеровала под водой на путях движения пароходов (схема 17, п. 32). За исключением двух нейтральных пароходов, других судов не было видно. В полдень она перешла на позицию к северной оконечности Эланда (схема 17, п. 33). Находясь на этой позиции, лодка дважды обнаруживала между собой и островом Карлсеар немецкие миноносцы, ходившие парами. Ночь она провела под водой. Утром обнаружив, что погода сильно засвежела, лодка, зарядившись, направилась под водой к Хоборгу, считая, что немецкие миноносцы будут укрываться у Хоборга от свежего ветра и волны. Придя

к Хоборгу (схема 17, п. 34), она никого там не обнаружила. Погода засвежела. Волной была сломана и унесена мачта. Обойдя мыс, лодка легла южнее Фалуддена на грунт (схема 17, п. 35).

6 ноября лодка крейсеровала в районе между Готландом и Эландом (схема 17, п. 36). Несколько раз ей приходилось уходить под воду от показывавшихся на горизонте немецких миноносцев, которые ходили парами, неся дозор между южной оконечностью Готланда и северной оконечностью Эланда. Коммерческих судов, кроме двух датских пароходов, замечено не было. На ночь лодка пошла в устье Кальмар-зунда (схема 17, п. 37). В этом же районе лодка крейсеровала и днем 7 ноября. Ею был замечен коммерческий корабль неизвестной национальности, сидевший на камнях у шведского берега. Корма парохода была под водой. Подойти близко в подводном положении лодка не могла из-за малых глубин; всплыть же на поверхность было нельзя из-за присутствия двух шведских миноносцев.

Это был один из двух, севших на камни и погибших германских пароходов («Кlaus Horn» вместимостью 2700 рег. т и «Lulea» вместимостью 2500 рег. т). Пароходы эти сели на камни в северной части Кальмар-зунда, пытаясь пройти по новому и мало знакомому фарватеру, чтобы избежать встречи с подводными лодками.

В течение дня лодка наблюдала опять появление немецких миноносцев, но вследствие большого расстояния до них атаковать их не могла. Движение коммерческих пароходов через Кальмар-зунд было небольшим. Проходили лишь нейтральные пароходы небольшого водоизмещения. Вечером лодка всплыла и направилась в базу.

8 ноября в 11 ч. 30 м., идя от Дагерорта в Ревель к осту от Такконы, «Е-9» в 300 м справа по носу заметила перископ лодки. Это была немецкая лодка «U-9», за три дня до этого потопившая у Оденсхольма русский тральщик.

«Е-9», повернув на перископ, пыталась таранить «U-9», но последней удалось избежать таранного удара. От Оденсхольма «Е-9», имея сведения, что в этом районе были замечены немецкие лодки, шла под водой.

Вечером 8 ноября лодка вернулась в Ревель.

Германское командование, обеспокоенное действиями лодок русского флота, развернуло против них усиленную деятельность своих лодок. В начале ноября в море находились одновременно три немецкие подводные лодки: «U-10», действовавшая в районе Аландских островов и потопившая небольшой русский пароход «Бригид» (200 т); «U-9», действовавшая в районе Оденсхольма и потопившая русский тральщик № 4; подводный заградитель «UC-4», проникший 2 ноября под водой до рейда Видшер и поставивший 12 мин на фарватерах Утэ—Люм—Або.

Русское командование, получив сведения о появлении немецких лодок в устье Финского залива, для обнаружения и уничтожения их решило использовать также подводные лодки. С этой целью утром 3 ноября из Моонзунда к В.-Дагерорту была выслана «Минога». Выйдя фарватером к маяку Таккона, лодка перешла

в позиционное положение и вскоре приняла с маяка семафор, известивший, что в районе В.-Дагерорта держится неприятельская подводная лодка. Идя вдоль берега Даго, «Минога» направилась в указанному с маяка месту. В 15 ч. 15 м., подходя к узкости между отмелями (схема 17, п. 38), у вешки на воде было замечено что-то черное, сначала казавшееся малой рыбацкой шлюпкой. Однако, когда расстояние уменьшилось, стало видно, что это не шлюпка, а рубка подводной лодки, над которой возвышались два перископа.

Это была немецкая лодка «U-9».

К этому времени она уже заметила приближение «Миноги» и, погрузившись, стала разворачиваться к ней носом или кормой, что было видно по створающимся перископам. Очевидно, «U-9» рассчитывала атаковать своего противника при проходе им узкости. Удерживая «Миногу» на своем курсовом угле 0° , «U-9» лишала ее возможности произвести по ней выстрел торпедой. Имея в виду стесненность маневрирования в узкости и малые глубины, командир «Миноги» в 6 каб. от немецкой лодки повернул на обратный курс и, продолжая следить за действиями «U-9», уменьшил свой ход. Минут через 10 «U-9» тоже дала ход и направилась на норд, вскоре уйдя совсем под воду. «Минога» решила все же через узкость не ходить и, обойдя Некман-грунд с норда, уже в полной темноте подошла по лоту к берегу Даго и стала на 9-метровой глубине на балластину.

На следующий день, ранним утром, еще в темноте лодка погрузилась под перископ и оставалась в таком положении до полного рассвета. Всплыв затем в позиционное положение, «Минога» подошла к Дагерорту, который предупредил «ее» что где-то по близости находится неприятельская лодка.

В течение дня «Минога», стоя на балластине вблизи берега (схема 17, п. 39), видела вдали русские миноносцы. К вечеру стало свежо и «Миноге» пришлось перейти на более глубокое место, но это не помогло, лодку дрейфовало, и вскоре балластину оборвало. Пришлось встать на якорь. В силу оборжавления переводной муфты, якорь можно было выбрать лишь вручную. Ветер еще больше засвежел. Не имея возможности в темноте и на большой волне сняться вручную с якоря и в то же время не имея возможности погрузиться, лодка всю ночь жестоко выматывалась, стоя на незащищенном от волны месте. Утром она с трудом снялась с якоря и перешла в Моонзунд. Шторм причинил лодке значительные повреждения: погнуло и заклинило носовые горизонтальные рули, сорвало крышку надстройки, перервало фалы и радиосеть, оборвало носовой отвод.

Вечером того же дня лодка пришла в Моонзунд.

Таким образом, и на этот раз поход «Миноги» не увенчался успехом, хотя место нахождения немецкой лодки было известно.

Безуспешными оказались действия и немецких лодок против русских. Германский командующий особенно интересовался выяснением курсов, которыми ходят русские и английские лодки, с тем,

чтобы поставить на этих курсах минные заграждения. Однако, ни одна из германских лодок не смогла выполнить этой поставленной им задачи.

Германское командование предполагало также произвести разведку самолетами гаваней Аландских островов, с целью установить базы подводных лодок. «В качестве предварительной пробы миноносцы и крейсера пробовали брать на палубу самолеты, но в то время не было никакой возможности выделить количество миноносцев, необходимое для этой цели, потому что все они были перегружены противолодочной сторожевой службой. По этой же причине не могли предприниматься активные операции с участием крупных кораблей на направлении ко входу в Финский залив, как это мыслил вице-адмирал Шульц при установлении дозорной линии между Эстергарном и Люзерпортом». ¹⁾

На запрос главнокомандующего германскими морскими силами в Балтийском море, выполнение каких задач ожидается от морских сил на Балтике при изменившейся обстановке, начальник Морского Генерального Штаба ответил, что «целью попрежнему остается помеха наступательной деятельности русского флота. В особенности требовалось связать деятельность неприятельских подводных лодок против морской торговли...» ²⁾

В соответствии с этим главнокомандующий в дополнение к ранее изданным директивам дал следующие указания: «Главной задачей легких сил является защита торговли и дозор на линии Эстергарн-Люзерпорт; наряду с этим легкие крейсера должны при возможности производить разведку к северу от этой линии и путем показа германского флага у шведского побережья прикрывать выдвинутые вплоть до Ландсорта с целью охраны миноносцы. Должны быть сделаны приготовления для атаки «Славы» в случае ее выхода перед ледоставом из Рижского залива. Наблюдение за Финским и Ботническим заливами является обязанностью подводных лодок; предлагается наибольшее использование подводного заградителя «УС-4» для заграждения подходов к неприятельским опорным пунктам. Воздушным кораблям предписывается, насколько это возможно, совместно с задачами разведки, обследовать пути торговых судов. Подводная опасность вынуждает ограничить походы линейных кораблей и броненосных крейсеров с целью демонстрации и эти четыре корабля должны оказывать влияние на обстановку уже самым своим присутствием в Либаве. В случае нападения русских на Либаву, что мало вероятно — линейные корабли должны принять участие в его отражении, стоя в гавани, потому что принятие боя в открытом море при ограниченном количестве кораблей бесцельно. В скором времени должен быть дан вспомогательный заградитель, который в случае угрозы сможет поставить перед Либавой защитное заграждение. В отношении активных заградительных операций надлежит разработать предложения, однако запасы мин очень ограничены». ²⁾

¹⁾ Ролльман, стр. 294 и 295.

²⁾ Там же, стр. 297.

Этот приказ германского командующего, таким образом, означал окончательный отказ немцев от активных действий в Балтике.

«Защита торгового мореплавания от подводных лодок и мин и дозор на линии Эстергарн—Люзерорт потребовали напряжения всех сил и средств». ¹⁾ Позиция у Хефрингз-Ландсорта обслуживалась двумя флотилиями миноносцев (VIII и X); одна флотилия (III) охраняла фарватеры к западу от Эланда; две флотилии (I и V) по 9 миноносцев в каждой использовались для сопровождения дозорных крейсеров; охрана судоходства вдоль германского побережья выполнялась сторожевыми кораблями; восточная полуфлотилия сторожевых кораблей (29 единиц) обслуживала позиции II, III и V и поддерживала сообщение между Либавой и Виндавой. Дивизионы тральщиков также принимали участие в защите от подводных лодок. После атак подводными лодками на «Брауншвейга» у Либавы и «Аугсбурга» у Стейнорта был проложен фарватер через минное заграждение у Бернатена по линии 10-метровых глубин, чтобы иметь более обеспеченный от атак подводных лодок подход к Либаве.

Планомерное использование русским флотом подводных лодок и их действия на путях движения торговых германских пароходов и у баз противника, помимо нанесения немцам значительного материального ущерба (уничтожены 1 броненосный крейсер, 1 легкий крейсер и в общей сложности 16 пароходов), принудили немцев отказаться от активных действий на море.

10. ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ РУССКОГО ФЛОТА.

(Схемы 18 и 19.)

Наступившее осеннее время с его темными ночами, как и в 1914 году, поставило перед русским командованием на очередь вопрос об операциях флота у берегов противника.

Русская армия к этому времени закрепились на сильных оборонительных позициях на р. Двине, за которыми в тылу по пути к Петрограду на линии Наровы имелись еще укрепленные позиции. Командованием была установлена частичная переброска германских войск на западный фронт и в Сербию. Это позволяло рассчитывать на стабилизацию на некоторое время сухопутного фронта. Операции в направлении Финского залива были маловероятны вследствие близости его замерзания. Таким образом, можно было считать, что на 5-6 месяцев столица с моря надежно обеспечена. Ирбенская и Або-Оландская позиции были оборудованы. Высадка немцев на Финляндское побережье командованием признавалась также мало вероятной. На этом участке театра наиболее опасным представлялось выступление Швеции. Активная деятельность русского флота безусловно должна была оказать на нее сдерживающее влияние. По агентурным данным, германское командование было подавлено последними неудачами на Балтике. Это же подтверждалось и прекра-

¹⁾ Ролльман, стр. 297.

щением германским флотом активных операций. Русское командование стремилось, пока противник пассивен, не давая ему оправиться, захватить инициативу в свои руки. Все это говорило о возможности и необходимости предоставления флоту большей оперативной свободы.

Захват немцами Курляндского побережья затруднял по сравнению с предыдущим годом операции миноносцев и крейсеров в западной части Балтийского моря. Постоянное пребывание в Балтийских водах немецких дредноутов требовало большего обеспечения операций, т. е. увеличения состава участвующих сил. Поэтому командование и уделяло большое значение разворачиванию подводных лодок в западной части моря для обеспечения указанных операций.

Точное повторение операций прошлого года признавалось нецелесообразным, так как трудно было рассчитывать, что заградительные операции русского флота могут теперь явиться для немцев неожиданностью. Вводя в операции значительные силы, необходимо было получить и больший эффект, что могло быть достигнуто минированием сразу значительных районов и дополняя заградительные действия обстрелом различных пунктов неприятельского побережья. Такие операции должны были существенно стеснить на некоторое время судоходство противника, а факт обстрела неприятельского побережья помимо морального влияния на общественное мнение Германии должен был иметь и политическое значение. Замышляя эти операции, командование уделяло большое значение обеспечению их разворачиванием лодок в западной части моря. К активизации деятельности русского флота побуждали причины и внутреннего политического порядка. К осени 1915 года среди команд больших кораблей нарастало революционное движение, выразившееся в открытых выступлениях матросов против царизма.

Командование флотом надеялось на то, что путем вовлечения находящихся в бездействии больших кораблей в активные операции удастся отвлечь внимание команд от революционной борьбы.

На основании этих соображений в штабе флота был разработан план операции, имевшей целью постановку в неприятельских водах минных заграждений и обстрел побережья.

Согласно этому плану предполагалась постановка мин с крейсера «Россия» и заградителя «Амур» в районе Свиномюнде, с крейсеров «Олег» и «Богатырь» — в районе к весту от Штольпе и с миноносцев в районе Либавы. После постановки мин предполагалось произвести обстрел побережья: крейсер «Рюрик» должен был обстрелять г. Кольберг, «Олег» — Рюгенвальде, «Богатырь» — Штольпмюнде, «Россия» — Засснитц, а миноносцы — Курляндское побережье к северу от Либавы и занятое немцами побережье Рижского залива.

Операция должна была быть обеспечена разведкой подводных лодок и крейсеров: четыре подводных лодки предполагалось развернуть к весту от Арконы, четыре лодки — в Данцигской бухте, крейсера «Адмирал Макаров» и «Баян» с «Новиком» и еще двумя миноносцами должны были обеспечить разведку со стороны Свиномюнде, а «Громобой» — со стороны Либавы.

В поддержке главных сил предполагалось иметь линейные корабли типа «Севастополь».

Для подготовки к операции за 10—14 дней до ее начала должна была быть прекращена посылка лодок в море. Выход лодок в операцию должен был на 2—3 дня предшествовать выходу остальных сил. Продолжительность крейсерства намечалась не менее недели. Возвращение лодок должно было происходить, для избежания встречи со своими кораблями, от Арконы — вдоль Шведского берега, а от Данцига на Хоборг и оттуда по западную сторону Готланда.

Столь широко задуманная операция не встретила сочувствия у высшего командования. Верховное командование, признавая весьма желательным всемерно затруднить немцам подвоз пополнения и боепитания армии морем через Либаву, считало недопустимым рисковать основным ядром Балтийского флота — новыми линейными кораблями и предлагало добиваться решения этой задачи путем использования легких сил флота.

В соответствии с этим разработанный первоначально штабом командующего план операции был изменен. В разработанном новом плане осенних заградительных операций значительная роль отводилась подводным лодкам. Этому способствовали также успешные действия немецкого подводного заградителя «UC-4» у русских берегов и удовлетворительные испытания постановок мин с подводной лодки «Акула».

На «Акуле» для постановки мин были сделаны на верхней палубе позади рубки гнезда для четырех мин образца, применявшегося для постановки с черноморского подводного заградителя «Краб». Мины располагались по две с каждого борта и крепились к палубе с помощью особых бугелей. С бортов к надстройке лодки были пристроены выстреливающиеся кронштейны, заменявшие собою наклонные площадки, по которым мины должны были скатываться за борт. Так как все устройство действовало только вручную, то мины можно было ставить только в надводном положении. Для постановки мин требовалось послать на палубу двух человек, которые должны были снять с мин походные крепления, предохранительные крышки и чеки механизмов якорей, завести крепления кронштейнов наклонных бортовых площадок и затем, по команде, закладывая поочередно особый рычаг за стропы каждой мины, сбрасывать их, начиная с кормовых, за борт. В силу сложности манипуляций, постановка ночью была вряд ли возможна. Это сильно ограничивало возможность постановок мин вблизи неприятельских берегов. Испытания устройства практической постановкой на Ревельском рейде дали вполне удовлетворительные результаты. Опасения личного состава, что мины, падая в воду, будут ударяться о корпус лодки и что в воде, отделяясь от якорей, мины окажутся слишком близко к гребным винтам лодки и минрепы их могут наматываться на винт — не оправдались; мины, скатываясь с площадок, падали в воду в значительном расстоянии от корпуса лодки и проходили далеко от гребных винтов. Испытание дало уверенность в возможности выполнения с лодки боевых постановок.

Одновременно с «Акулой» были начаты работы по устройству приспособлений для постановки мин на подводной лодке «Вепрь», а затем и «Барс».

На «Вепре» мины помещались на верхней палубе в корме лодки. Для этого на верхней палубе от кормового люка до среза кормы были проложены рельсы наподобие миноносных. На этих рельсах размещалось восемь мин, крепившихся особыми найтовыми к палубе. Для постановки мин лодка должна была находиться в надводном положении. В тихую погоду была возможна постановка при позиционном положении лодки. Для снятия найтовов и предохранительных чек и для сбрасывания мин на палубу должны были посылаться люди. Испытание этого устройства на рейде показало, что мины, расположенные наверху на корме лодки, вызывали при надводном ее положении диферент и значительно увеличивали ее заметность; обращение с минами при постановке оказалось чрезвычайно затруднительным, а в свежую погоду и вообще невозможным. Вскоре устройство это было снято.

На «Барсе» восемь мин были размещены по бокам рубки. Для этого вокруг рубки были сделаны специальные кронштейны, в которых имелись гнезда для мин, крепившихся к рубке помощью стальных лент. На корпусе рубки эти ленты зажимались особыми стопорами, которые могли отдаваться специальным рычагом с мостика лодки. Это устройство имело значительные преимущества по сравнению с устройством на «Вепре». Мины, будучи расположены в середине лодки, не влияли на ее диферент, не увеличивали видимость, не требовали для постановки посылки людей на палубу. Это устройство также было испытано опытной постановкой на рейде и было признано вполне удовлетворительным.

Командование предполагало минными постановками с подводных лодок и миноносцев на прибрежных путях сообщения противника заставить его перенести движение в удаленные от берега пути, где облегчалось как нападение подводных лодок на корабли противника, так и постановка заграждений с больших кораблей. Перед концом навигации предполагалось минировать наиболее часто посещаемые противником районы моря, находящиеся вне операционной зоны русского флота.

Для заграждения прибрежных путей к югу от Либавы намечались постановки мин с подводных лодок и с быстроходных миноносцев типа «Новик». Минирование района от Ирбена до Либавы возлагалось на большие угольные миноносцы, а заграждение морских путей — на крейсера с соответствующей поддержкой.

- Конкретно были намечены постановки в следующих районах:
- с подводных лодок — у Брюстерорта, Хелы, в Данцигской бухте, у острова Фемарн, Гиедзера, Дарсерорта, Арконы, Засснитца, в Свиномюндской бухте;
 - с «Новиков» — на путях Либава—Нидден, на путях от Риксхейфта до Сило;

с угольных миноносцев — в районе Либавы, на Стейнортском фарватере, на подходах к Виндаве, на подходах к Ирбену;

с больших кораблей — на морских путях к Либаве и Данцигу и на других путях, по выяснении обстановки.

Проведение в жизнь этого плана должно было начаться еще в первой половине октября. Поход «Е-8» с 1 по 8 ноября, имевшей задачу установить пути движения немецких пароходов в районе Брюстерорта, являлся, таким образом, началом в выполнении намеченного плана. Мелкие доделки в устройстве «Акулы» и неудачные испытания устройств «Вебря» задержали начало постановок мин с лодок.

Ввиду этой задержки командующий флотом решил, не ожидая готовности минных устройств на подводных лодках, произвести заградительную операцию большими кораблями. Предполагалось выполнить операцию около 1 ноября. Но, вследствие революционных волнений на больших кораблях, оформившихся уже в виде отказа от недоброкачественной пищи (линейный корабль «Гангут») и отказа команды «Рюрика» участвовать в аресте «зачинщиков» восстания на «Гангуте», операцию пришлось отложить, и она состоялась 10—12 ноября.

Для обеспечения этой операции 8 ноября было приказано выслать в море три больших подводных лодки. Одна из них должна была идти к Либаве, вторая — к Данцигу и третья — в район Эланд-Борнгольм.

К Либаве был назначен «Гепард», к Данцигу — «Вебрь», а в район Эланд — Борнгольм — «Е-18». Все лодки получили указания о предполагавшейся заградительной операции, причем впервые было установлено время для радиосвязи (с 21 до 22 часов). Возвращение лодок было назначено через 8—10 суток.

Ввиду обнаружения немецких лодок в первых числах ноября вблизи Ревеля, возвращения и выходы подводных лодок из баз производились в темное время суток, с целью затруднить немецким лодкам атаку и выявление выходных фарватеров.

Лодки вышли в поход вечером 8 ноября. При выходе за бон «Гепард» был протаранен возвращавшейся из похода «Е-8», при этом «Гепард» получил пробоину (щель длиной около 60 см) в прочном корпусе. С помощью одеял и матрацев поступление воды в лодку удалось значительно сократить. От удара одна из торпед сорвалась из аппарата Джевецкого и удерживаемая кормовым стопором на большой волне билась о борт. Только через три часа упорной, чрезвычайно тяжелой и опасной работы торпеду удалось закрепить. Конвоируемый «Вебрем» «Гепард» вернулся в Ревель и вошел в док. «Е-8» также получила значительные повреждения, и, таким образом, обе лодки вышли из строя до конца кампании.

Вместо «Гепарда» в поход был назначен «Барс». 9-го «Вебрь» и «Барс» вышли в море.

10-го, вследствие неисправности перископа и повреждения заместительной систерны, «Вебрь» вернулся в Ревель. Вместо «Вебря»

12 ноября была выслана в море «Е-1». Но и эта лодка потерпела аварию; при выходе она задела за бон, вынуждена была вернуться и была введена в док. Таким образом, в море вышли лишь две лодки: «Барс» и «Е-18».

«Барс» 10-го утром прошел Тахкону. Небольшой мороз, бывший при выходе лодки из Ревеля, значительно усилился; ветер свежел. Рубка лодки покрылась толстым слоем льда, перископы не опускались, люк не задранивался. Проходя Дагерорт, лодка встретила большую зыбь при остовом ветре. Началась снежная пурга. Всю ночь лодка укрывалась за островом Эзель. С рассветом 11-го лодка оказалась у Сарычева (схема 18, п. 1). Малым ходом, держась в разрез зыби, лодка направилась на назначенную ей позицию. На рассвете 12-го, придя на позицию № 2 (схема 18, п. 2), лодка произвела пробное погружение и направилась дальше к Либаве. Ветер и зыбь дошли до 8 баллов. Пройдя параллель Стейнорта, лодка повернула к Готланду. Ветер от зюйд-веста еще усилился и снова началась снежная пурга. К ночи лодка подошла к Форэ (схема 18, п. 3) и, укрываясь за ним, провела ночь. Лодка, таким образом, благополучно прошла туда и обратно между немецкими минными заграждениями и дозорными кораблями.

13 ноября ветер, оставаясь той же силы, зашел на ост. Лодка перешла к Эзелю и укрывалась за ним в течение ночи. 14-го, получив разрешение, она вернулась в Ревель. За весь поход лодка никаких кораблей в море не видела. Ко времени выполнения крейсерами операции лодка не успела занять назначенной ей позиции и находилась как раз на путях движения своих кораблей.

«Е-18» 10 ноября прошла вдоль западного берега Готланда. На широте северной оконечности Эланды (схема 18, п. 5) она встретила два немецких миноносца. 11 ноября лодка пришла на позицию между Эландом и Борнгольмом (схема 18, п. 6). В море было очень свежо, — ветер доходил до 8 баллов. Лодка крейсеровала в районе позиции до 14 ноября. За это время она видела лишь два шведских парохода и в ночь на 13-е — два корабля, видимо миноносцев, показывавших яркие красные огни. 14 ноября «Е-18» направилась вдоль западного побережья обратно и 15-го вернулась в Ревель.

Несмотря на резкое ухудшение погоды командующий флотом, желая использовать темное время новолуния для незаметного прохода кораблей через линию неприятельского дозора между Готландом и Курляндским побережьем, решил не откладывать операции.

10 ноября в 16 часов отряд в составе линейных кораблей «Петропавловск», «Гангут», броненосного крейсера «Рюрик», крейсеров «Баян», «Адмирал Макаров», «Олег» и миноносца «Новик» вышел для выполнения поставленной задачи. Все крейсера имели мины. При выходе корабли охранялись от подводных лодок миноносцами, которые с темнотой были отпущены в свои базы. Ночью отряд прошел незамеченным линию германского дозора и заграждений и в 9 часов 11 ноября начал постановку мин на главнейших путях, идущих к Либаве (схема 18, загр. А). Около полудня постановка

была закончена (поставлено 560 мин) и отряд направился обратно. Так же благополучно и незаметно пройдя линии германских заграждений и дозора, корабли вернулись в свои базы. При движении обратно скрытный проход германского дозора русскими кораблями в светлое время объясняется тем, что после потопления подводной лодкой крейсера «Ундине», германское командование приказало крейсерам, несущим дозор на позиции IV (схема 18), на светлое время суток отходить в Виндаву; миноносцы же с позиции III ввиду свежей погоды, укрывались у побережья Готланда.

Продолжавшаяся штормовая погода задержала выход в море чередных лодок.

На основании донесений подводных лодок, агентурных сообщений, расшифровки германских радиogramм и, наконец с помощью радиопеленгования русскому командованию удалось довольно точно определить состав и местонахождение германского дозора. Было решено произвести нападение на дозорные корабли. Предварительно в район Либавы и Данцигской бухты были высланы подводные лодки. Посылка лодок преследовала двойную цель: с одной стороны своими действиями на прибрежных фарватерах, они должны были заставить противника пользоваться морскими путями и натолкнуть его на поставленное крейсерами заграждение, а с другой стороны, присутствие их у неприятельских баз должно было удержать противника от выхода на помощь своему дозору. Если бы его корабли для этой цели все же вышли в море — лодкам мог представиться благоприятный случай для их атаки.

В ночь на 19 ноября из Ревеля вышел «Вепрь», имея приказание идти на позиции к Виндаве и Либаве. 19-го, вскоре после прохода лодкой Дагерорта (схема 18, п. 7), ею были обнаружены на небольшом протяжении (5 миль) четыре плавающие немецкие мины, видимо, сорванные штормами с заграждений, поставленных немцами к весту от Люзерорта. Попытку уничтожить мины стрельбой по ним из пулемета пришлось отставить, так как от разбивавшихся о лодку волн лента пулемета быстро намокала и он отказывал в работе.

Около полуночи «Вепрь» определился по маяку Форэ (схема 18, п. 8) и лег на Виндаву. Сильно засвежевший ветер вскоре заставил лодку вернуться для укрытия от волны за Готландом. Маневрируя в течение дня за островом, лодка прошла через германское минное заграждение Н-1 (схема 18). В 23 ч. 43 м. «Вепрь», находясь между немецкими дозорными позициями II и III (схема 18, п. 9), обнаружил при свете луны, в расстоянии порядка 20 каб. впереди по курсу, идущий контркурсом с большой скоростью неприятельский корабль, по определению командира — крейсер. Погружаясь, лодка отвернула на 90° влево. Корабль заметил лодку во время ее погружения и открыл по ней огонь. Уходя под воду, лодка в перископ ничего рассмотреть не могла и поэтому ушла на глубину.

В это время восточнее лодки происходил бой русских миноносцев с немецким сторожевым кораблем.

Дивизион русских миноносцев в сопровождении «Новика» вышел через Ирбенский пролив и, благополучно миновав германские

заграждения, около 22 часов напал на немецкий сторожевой корабль «19» («Норбург»), находившийся на позиции V.

В течение 15 минут сторожевой корабль огнем с миноносцев и выпущенной с «Новика» торпедой был уничтожен. После этого миноносцы, снова избежав германские заграждения, вернулись с севера в Моонзунд.

За два часа до этого боя отряд германских кораблей в составе крейсеров «Аугсбург», «Бремен» и 8 миноносцев вышли из Либавы с расчетом подойти утром к острову Эзель. Крейсера «Аугсбург», «Бремен» и миноносец «V-100» имели на палубе самолеты для атаки «Славы» и других кораблей, стоящих в Моонзунде. Получив донесение от сторожевого корабля о бое, командующий германским отрядом, приказав итти к месту боя, незадолго до этого ушедшим с позиции IV, крейсеру «Любек» с миноносцами, направился со своими кораблями туда же. Не найдя русских миноносцев, немцы, ввиду невозможности из-за погоды выполнить атаку самолетами кораблей в Моонзунде, решили использовать их для поиска подводной лодки вдоль восточного берега Готланда и в направлении Либавы. Подняться удалось только одному самолету, но и ему не удалось обнаружить лодки. После этого германский отряд обогнул с севера Готска-Сандэ и вернулся вдоль западного берега Готланда в Либаву.

По немецким данным, курсы крейсеров располагаются далеко от места встречи «Вепря» с неприятельским кораблем (схема 18). Это заставляет предположить, что «Вепрь» встретился не с крейсером, а с одним из миноносцев, несших дозор на позициях II и III, и спешившим к месту боя.

После прохода неприятельского корабля «Вепрь», оставаясь под водой, пошел курсом на Либаву. Лодка всплыла только в 6 ч. 10 м. Вскоре опять была замечена плавающая мина такого же образца, как были встречены раньше в районе Дагерорта. В 10 ч. 38 м. (схема 18, п. 10) при очень плохой видимости справа по курсу в расстоянии 15—20 каб. были замечены два дыма. При дальнейшем сближении показались два парохода с высокими мачтами и трубами, шедшие строем фронта в норд-вестовом направлении. Предполагая, что это идут тральщики, командир решил сначала выждать, чтобы посмотреть, не обнаружатся ли за ними большие корабли (в действительности это были, видимо, немецкие сторожевые корабли). Никого больше не видя, «Вепрь» погрузился и лег на курс, перпендикулярный курсу кораблей для сближения с ними. Уже при движении под водой, командир лодки установил, что находится на их курсе как раз между ними. Так как расстояние до кораблей было уже небольшое, командир, опасаясь попасть в трал, решил их не атаковать и, уйдя на большую глубину, разошелся с ними. Всплыв через два часа на поверхность, командир подождал в этом районе возвращения тральщиков, но, так как они не появлялись, снова направился к Либаве в точку предполагаемого местонахождения буя. Не дойдя до места буя трех миль, командир, не желая оставаться у Либавы в лунную ночь и имея необходимость в зарядке батареи, решил направиться на позицию 2 (схема 18, п. 2) с тем, чтобы, заря-

дившись, к рассвету вновь вернуться к Либаве. В 22 ч. 05 м. при подходе к позиции 2 (схема 18, п. 11) при полной луне прямо по курсу в расстоянии 15—20 каб. был обнаружен крейсер, идущий прямо на лодку. Не умея производить ночных атак, командир, не смотря на благоприятные для атаки условия, погрузился и ушел на большую глубину. Пройдя час под водой, лодка всплыла. К этому времени задул довольно свежий ветер. Поэтому командир решил к Либаве не ходить, а итти отстаиваться к Форэ с тем, чтобы с улучшением погоды снова итти к Виндаве и Либаве. Направляясь к Форэ, лодка снова пересекла (или очень близко прошла) немецкое заграждение Н-1. К утру 22-го лодка подошла к Форэ, но так как он представлял плохое укрытие от волны, она направилась к Эстергарну, решив зайти в залив к северу от маяка. В 11 ч. 40 м. (схема 18, п. 12) слева по носу был обнаружен немецкий сторожевой корабль. Сблизиться с ним для атаки не удалось. До наступления темноты лодка задержалась в этом районе на ходу. С темнотой лодка встала на якорь в 8-ми милях от Эстергарна в надводном положении, заряжая батарею и укрываясь от свежего норд-веста. С рассветом 23-го лодка снялась с якоря и направилась на позицию. Вскоре слева по курсу был обнаружен пароход (схема 18, п. 13). Сближаясь с ним под водой, лодка неожиданно для себя увидела, что он конвоируется шведским миноносцем. Последний, видимо, заметил перископ лодки и маневрировал, мешая ей сблизиться с пароходом. Командир лодки прекратил дальнейшее сближение и, уйдя на глубину, отошел в сторону. Когда лодка через 7,5 часов всплыла на поверхность, погода была попрежнему свежая. С темнотой лодка снова стала на якорь вблизи старого места стоянки. Часа за два до рассвета со стороны Слитхамна в сторону лодки начал светить прожектор. Считая, что лодка обнаружена и потеряв надежду на скорое улучшение погоды, командир решил возвращаться в базу. От Эстергарна до Дагерорта при свежей погоде и снежной пурге лодка шла 31 час. Под конец началось сильное обмерзание рубки, люка и вентиляции. Через некоторое время обмерзание достигло таких размеров, что погружение лодки стало совершенно невозможным. Днем 26 ноября лодка вернулась в Ревель. При осмотре торпед после возвращения лодки в базу оказалось, что часть из них, в том числе и в трубчатых аппаратах, имели заполненные водой кормовые отделения. Стрелять такими торпедами было бы совершенно бесполезно.

«Е-9» вышла из Ревеля вечером 18 ноября, имея приказание действовать на путях Либавы-Мемель-Брюстерорт. Лодке, согласно требованиям английского адмиралтейства в отношении всех английских лодок, действующих на Балтике, было запрещено останавливать нейтральные пароходы, обстреливать германские береговые посты и заходить в нейтральные воды. В ночь на 20-е лодка пришла на позицию у Полангена. По пути лодка пересекла край немецкого заграждения Н-1 (схема 18). Погрузившись с рассветом, лодка приблизилась к берегу и пошла вдоль него на зюйд. Вскоре был замечен тральщик и буксирный пароход с пустым лихтером на буксире. Лодка их не атаковывала. Еще через 3,5 часа (схема 18, п. 15)

с севера под берегом прошли два малых парохода в сопровождении тральщика. Лодка их не атаквала, хотя и имела к этому возможность, считая, что только корабли, идущие на север, могут везти снабжение для германской армии и что атака этих неценных пароходов остановит все дневное движение немецких судов в этом районе. Больше в этот день лодка никого не встретила. Вечером она всплыла и перешла на позицию к Брюстерорту (схема 18, п. 16).

С утра 21-го лодка под водой начала крейсировать на пути движения коммерческих пароходов. В этот день она видела лишь четыре вооруженных тральщика. До полудня 24-го лодка оставалась в этом районе, крейсировав днем под водой и производя ночью зарядки. За это время она видела лишь два миноносца, сблизиться для атаки с которыми не удалось. Во второй половине дня «Е-9» перешла снова к Полангену. 25-го она опять крейсировала под водой на прибрежном фарватере. Густой снег мешал наблюдению. Никого не обнаружив, лодка направилась к Форэ, при этом опять прошла через немецкое заграждение Н-1. В ночь на 27-е лодка вернулась в Ревель.

В результате нападения русских миноносцев на германский дозор, немецкое командование решило на ночь дозорные корабли с позиции V снимать, оставляя на ней в дневное время лишь два сторожевых корабля. Кроме того, была намечена постановка мин между банкой Винкова и Люзерортским рифом. Для выполнения этой постановки в Либаву был выслан из Кили вспомогательный заградитель «Рюген». Так как он не мог забрать всех мин, предназначенных для постановки, оставшиеся мины из Кили должен был доставить крейсер «Данциг». В сопровождении двух миноносцев, 24 ноября, крейсер направился вдоль южного побережья Швеции в Либаву. В ночь на 25 ноября «Данциг» попал на поставленное русскими крейсерами 12 ноября заграждение (схема 18). Произошел взрыв, в результате которого оба гребные вала не проворачивались, руль был сорван и два кормовые отсека заполнены водой. Вследствие большой волны сопровождавшие крейсер миноносцы не могли оказать ему помощи. Из Либавы с несколькими миноносцами был выслан крейсер «Берлин», который взял «Данцига» на буксир и после 22-часового перехода привел его в Нейфарвассер.

Русское командование расшифровало радиogramмы командира крейсера «Данциг». В первой из них (в 3 ч. 30 м.) сообщалось о подрыве крейсера на mine, о намерении идти в Нейфарвассер и о необходимости помощи для буксировки и охранения; во второй (9 ч. 10 м.) командир просил выслать буксиры, так как крейсер управляться не мог.

В это время «Е-9» находилась у Полангена (схема 18, п. 15). Хотя радиосвязь командования с лодками и была предусмотрена, тем не менее попытки навести «Е-9» на буксируемый малым ходом поврежденный крейсер не было сделано. Несомненно, что в случае своевременной передачи лодке тех данных, которыми располагало русское командование, «Е-9» смогла бы отыскать крейсер.

Вместо этого командующий флотом приказал выслать к Риксхефту из Ревеля «Е-1». Вследствие неисправности лодка выйти

в море не смогла. Но если бы лодка и вышла, она все же не успела бы во-время притти в назначенную ей позицию.

Полученные сведения русское командование использовало еще одним способом: оно известило через английскую радиостанцию о потоплении русской лодкой германского крейсера. Целью такого извещения являлось замаскировать действительную причину взрыва и тем сохранить еще в действии поставленное крейсерами заграждение. Хитрость эта в первое время удалась, но позже немцы, исследуя обстоятельства взрыва, пришли все же к заключению, что корабль подрывался на mine.

Тем временем русское командование продолжало выполнять намеченный план заградительных действий флота. Пассивность германского флота русское командование относило за счет успешной деятельности подводных лодок.

22 ноября командующий флотом приказал выслать «Акулу» для постановки минного заграждения под берегом на пути Мемель—

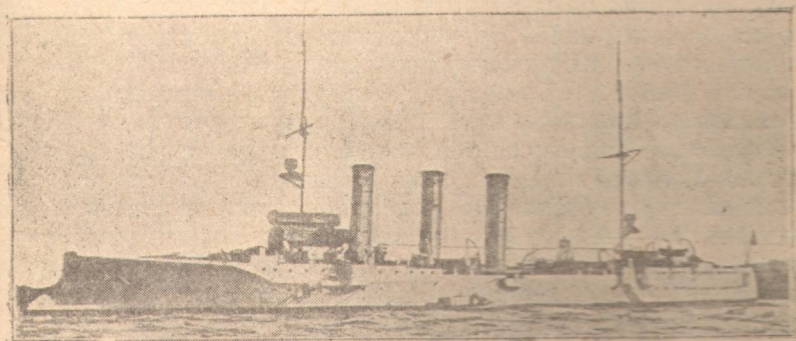


Рис. 32. Крейсер «Данциг». (Водоизмещение 3250 г, постройки 1905 г.)

Либава. Лодка должна была поставить минную банку, определив первоначально возможно точнее курс неприятельских кораблей и придерживаясь как можно ближе к Мемелю, в расчете ставить в будущем к северу от первой еще новые минные банки. После постановки заграждения «Акуле» предписывалось вернуться в Ревель.

Одновременно было приказано выслать английскую лодку на 10 дней на позицию в район Мэн-Аркона.

Вследствие штормовой погоды выход лодок был задержан.

27 ноября начальник дивизии подводных лодок получил второе предписание. Этим предписанием вновь подтверждалось приказание выслать «Акулу» для постановки мин на путях Либава—Мемель, причем указывался уже более точно район Бернатен—Паппензе. Кроме того, предписывалось выслать одну лодку к Либаве для обследования подхода к порту и еще одну лодку в район Борнгольм-Мэн.

Ввиду предполагавшейся 3 декабря заградительной операции крейсеров, первые две лодки должны были обязательно вернуться к этому времени.

Командующий флотом еще раз напоминал командирам лодок, чтобы ими не принималось никаких агрессивных действий против шведских военных кораблей, учитывая, что даже оправдываемые с морской точки зрения случаи (ошибки вследствие условий погоды и др.) могут вызвать крайнее ухудшение общего политического положения России.

Германские паромы разрешалось топить лишь в том случае, если представлялось возможным предупредить паром о потоплении и дать время для спасения людей.

27 ноября в море вышла «Акула» и «Е-19». «Акула», согласно заданию, имела на палубе 4 мины. 28 ноября с утра погода значительно ухудшилась, ветер перешел в снежный шторм. Вечером 28-го лодка была усмотрена с постов, когда она укрывалась за берегом от шторма. Это — последние сведения, которые имелись о лодке. «Акула» из похода не вернулась. Причины гибели лодки остались для русских неизвестными. Не известны они, как оказалось, и немцам.¹⁾ Это заставляет думать, что лодка погибла, взорвавшись на одном из германских минных заграждений, вероятнее всего на заграждении Н-1, через которое русские и английские лодки и до этого неоднократно проходили.

«Е-19» утром 28-го прошла Дагерорт и направилась к Готска-Сандэ. Погода становилась все хуже, штормовой ветер от зюйд-веста при снеге и большая волна делали плавание чрезвычайно тяжелым. В 17 часов лодка подошла к Готска-Сандэ (схема 19, п. 1). Так как ветер еще усилился, командир решил изменить первоначальный план — итти вдоль западного берега Готланд и направился вдоль восточного. Из-за большой волны даже и за островом итти было тяжело, лодка уменьшила ход, а затем решила приблизиться к берегу и за ним укрыться от непогоды. В 1 час ночи 29-го лодка направилась к Эстергарну и в 3 ч. 23 м. легла на 30-метровой глубине на грунт (схема 19, п. 2). В 11 ч. 30 м. лодка всплыла под перископ. Все еще продолжал дуть сильный зюйд-вестовый ветер. Вскоре командир увидел два идущих на зюйд германских сторожевых корабля. Так как оба они шли в нейтральных водах, лодка их не атаковывала. В 17 ч. 30 м. она всплыла на поверхность и, поскольку погода стихала, направилась к Хоборгу, а оттуда в бухту Ханэ.

С утра 30 ноября лодка крейсеровала в районе бухты Ханэ (схема 19, п. 3). В течение дня лодка видела лишь один шведский пароход и два миноносца, идущих курсом зюйд-вест. Лодка не погружалась, так как миноносцы прошли на самом горизонте. Погода к вечеру снова стала ухудшаться, и лодка направилась к Борн-

¹⁾ Ролльман в „Войне на Балтийском море 1915 года“ (Воениздат, 1933 г., стр. 303) приводит как вероятную причину, — взрыв лодки на минах в районе Люзерорта, при этом он указывает, что „Акулой“ мины были поставлены в 15 милях на вост-норд-вест от Виндавы. Как видно из предписаний, „Акула“ должна была поставить мины южнее Либавы. Мины же, на которые ссылается Ролльман, были поставлены русскими миноносцами в декабре 1915 г. В силу этого и гибель лодки на минах у Люзерорта маловероятна. Версия о том, что „Акула“, поставив мины, обстреляла Данциг и была утоплена после этого немецким самолетом, германским историческим архивом опровергается.

гольму. На ночь лодка легла на грунт под берегом Борнгольма (схема 19, п. 4).

1 декабря, еще в темноте, лодка всплыла и направилась к линии движения паромов между Треллеборгом и Засснитцем (схема 19, п. 5). Погода значительно улучшилась. Не обнаружив пароходов в этом районе, «Е-19» пошла к Треллеборгу. Подходя к нему (схема 19, п. 6), она обнаружила конвоируемый шведским миноносцем паром. Лодка погрузилась и снова направилась к Засснитцу. В 15 ч. 10 м. командир увидел два германских истребителя, направлявшихся, видимо, из Засснитца в Треллеборг. Миноносцы часто меняли курсы и прошли далеко от лодки. В 18 часов лодка всплыла и направилась к Мэну (схема 19, п. 7). Ночь лодка провела лежа на грунте вблизи Мэна.

Весь день 2 декабря «Е-19» крейсеровала под водой вблизи Мэна, но видела лишь 4 парусника, прошедшие из узкости Гиедзера к Зунду. К вечеру образовался густой туман. Южнее Мэна лодка всплыла на поверхность. С 21 до 22 часов она, согласно указаниям о связи, имела радиовахту, но слышала только германские станции. На ночь лодка снова легла на грунт на 20-метровой глубине.

3 декабря лодка опять весь день крейсеровала в том же районе, держась под перископом. Ветер был около 2 баллов, видимость порядка — 50 каб. В течение дня лодка видела два германских парохода, прошедших в узкость Гиедзера, и два шведских, прошедших из Зунда в Балтийское море. В 16 ч. 15 м. по пеленгу норд был обнаружен германский миноносец, идущий на зюйд прямо на лодку. Это был миноносец «V-152». Примерно в 5 каб. от лодки миноносец изменил курс. Все же лодке удалось выпустить торпеду из правого траверзного аппарата. Резким поворотом миноносцу удалось избежать попадания, — торпеда прошла впереди близко от форштевня. Миноносец, часто изменяя курсы, ушел в узкость Гиедзера. В 17 часов лодка всплыла, зарядилась и в 21 ч. 30 м. легла на ночь на грунт у Мэна.

4 декабря в 5 ч. 30 м. лодка всплыла на поверхность и, увидев пароход, погналась за ним. Было еще темно. Вместо прожектора лодка использовала сигнальную лампу, с помощью которой ей удалось передать пароходу приказание остановиться, что и было им выполнено. Подойдя к борту и установив, что это германский пароход «Фризенберг» (вместимостью 1300 рег. т), лодка утопила его с помощью подрывных патронов. Так как пароход имел радиотелеграф, командир, считая, что присутствие лодки в этом районе стало известно немцам, решил перейти снова на пути движения паромов (схема 19, п. 5). Погода была тихая, ветер слабый. Подходя к наметченной позиции, лодка видела прошедший далеко от нее паром, направлявшийся в Треллеборг. В 11 ч. 30 м. она погрузилась под перископ и вскоре увидела паром, идущий прямо на нее. В 5 каб. от парома лодка всплыла и притопорила на перископе сигнал об остановке, но быстро убедилась, что паром шведский. После этого «Е-19» направилась к городу Истад, где путь движения пароходов располагается в 3 милях от берега (схема 19, п. 8). Придя на по-

зицию, лодка увидела три парохода со шведскими марками на бортах. Один из них, по мнению командира, был без сомнения германской постройки, со свеженакрашенными на бортах шведскими флагами. Пароход был сильно загружен. Два другие шли с балластом к Сандхаммарену. До 21 часа лодка держалась в 3,75 мили от Истада. Уже в темноте она обнаружила еще три парохода. Лодка подходила к ним, освещая их дуговой лампой, но все они оказались шведскими. После этого «Е-19», обойдя у Сандхаммарена дежурный траулер, направилась к Эланду.

В течение ночи и дня 5 декабря лодка по пути к Хоборгу осмотрела еще несколько пароходов, но все они оказались шведскими. Весь день погода была тяжелой, — с сильным ветром и снегом.

Под утро 6 декабря «Е-19» подошла к Эстергарну и в ожидании рассвета легла на грунт (схема 19, п. 9). В 9 часов лодка всплыла на поверхность и направилась на норд-ост. Вскоре, в 10 ч. 15 м. был обнаружен германский сторожевой корабль (схема 19, п. 10). В 10 ч. 37 м. с расстояния 3 каб. лодка выпустила из носового аппарата торпеду, которая прошла, видимо, под кораблем. Выстрел со сторожевого корабля был замечен. В 11 ч. 54 м., когда сторожевой корабль находился от лодки в 40 каб. на зюйд, она всплыла и направилась в надводном положении на норд-ост. Однако, вскоре с зюйда показались два миноносца, видимо, вызванные сторожевиком. Это заставило лодку погрузиться. Так как поверхность моря была как зеркало, командир лодки считал атаку невозможной и потому ушел на глубину 24 м. Пройдя час под водой, лодка всплыла и направилась в надводном положении к Дагерорту. К вечеру погода снова сильно заснежила. Ночью лодка шла, зарываясь в волны и принимая много воды внутрь. Не имея возможности укрыться за берегом, лодка легла на грунт (схема 19, п. 11).

Утром 7 декабря лодка всплыла и, зайдя к Дагерорту, направилась в Ревель, куда и пришла вечером того же числа.

Выход «Е-18», которая, согласно предписанию командующего флотом, должна была итти на неделю к Либаве, был задержан из расчета, чтобы лодка во время намеченной на 3 декабря заградительной операции еще находилась у Либавы.

Лодка вышла ранним утром, еще в темноте, 30 ноября. Зайдя, как всегда, к Дагерорту, она направилась дальше к Эстергарну. В ночь на 1 декабря, благополучно обогнув с веста германское заграждение Н-1 (схема 19), «Е-18» около полуночи того же числа пришла на параллель Либавы. Погрузившись, лодка шла под водой на ост. С рассветом она всплыла и продолжала движение в том же направлении. В 10 милях от Либавы «Е-18» погрузилась и дальше шла под водой (схема 19, п. 12). Через 15 минут были обнаружены четыре миноносца и тральщик, шедшие на вест. Миноносцы ушли, а тральщик вернулся в Либаву. Видимость была очень плохая, порядка двух миль. Никаких буев лодка не нашла. В 17 часов она всплыла и направилась к Форэ, а оттуда — к Дагерорту. Утром 3 декабря лодка подошла к Дагерорту и, получив разрешение возвращаться, ночью 4-го вошла в Ревель.

В это время немцы, готовясь к операции по постановке мин в районе Люзерорта, выслали в обеспечение ее к устью Финского залива подводные лодки «U-17» и «U-66». Первая из них держалась с 27 ноября по 8 декабря в районе Аландских островов, стремясь выявить выходные фарватеры русских подводных лодок в районе островов и севернее Богшера.

Ввиду того что появление лодки в районе Аландских островов было русскими обнаружено, находившиеся в Мариэхамне подводные лодки «Сом» и «Пескарь» получили приказание нести ежедневное дежурство в Оландсгафе на подходах к Мариэхамну с целью уничтожить немецкую лодку в случае появления ее в этом районе. Лодки по очереди выходили на рассвете в море и, продержавшись под водой целый день, с наступлением темноты возвращались обратно для зарядки батареи, которая производилась с базы «Оланд», дабы не напрягать весьма ненадежные двигатели лодок. Ввиду отсутствия в Мариэхамне угля, «Оланд», а с ним и лодки вынуждены были 1 декабря перейти для погрузки угля в Дегербю и лишь 6 декабря вернулись обратно. Как раз в их отсутствие, 3 декабря, «U-17» подошла к Мариэхамну. Бон, защищавший подходы, оказался уничтоженным штормовыми погодами. Это позволило лодке, наблюдая за движением катера, производившего поиски бона, подойти безнаказанно чрезвычайно близко ко входу в Мариэхамн.

«U-66» пыталась с 3 по 10 декабря проникнуть в Финский залив, но тоже безуспешно. Обе лодки в результате свежих погод и морозов вернулись в базы со значительными повреждениями.

3 декабря обе лодки были обнаружены русскими. Днем 4 декабря тральщики обнаружили в устье Финского залива новое немецкое заграждение (мины эти были поставлены подводным заградителем «UC-4» 2 ноября) вблизи от обычно протраливаемых фарватеров.

Вследствие этих событий, выход кораблей в намеченную заградительную операцию задержался на два дня.

В этот раз командующий флотом предполагал, воспользовавшись новолунием, которое приходилось на 3 декабря, поставить с минных заградителей и крейсеров большое заграждение, которое в связи с заграждением, поставленным в ноябре месяце, должно было перекрыть главнейшие морские пути, идущие к Либаве от Киля и Данцига.

Операция эта совпала по времени с заградительной же операцией немцев у Люзерортского рифа. После нападения русских миноносцев 19 ноября на германский дозор, немцы решили поставить на предполагаемом пути русских миноносцев минное заграждение и тем прикрыть свои дозорные корабли.

5 декабря после полудня для выполнения намеченной операции вышли крейсера «Аугсбург», «Эльбинг», заградитель «Рюген» и назначенные для защиты от подводных лодок миноносцы. Под прикрытием с севера «Аугсбурга», с запада — дозорного крейсера «Любек» и миноносцев немцы в 22 ч. 30 м. поставили 340 мин в районе прохода между двумя восточными германскими заграждениями у Люзерорта. Мины были поставлены на углубление

2,5 м. После этого участвовавшие в операции корабли, кроме дозорных, вернулись Либаву.

Русский отряд в составе: линейных кораблей «Петропавловск» и «Гангут», крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь» в сопровождении «Новика» и угольных миноносцев, вышел из Эре в 16 часов того же числа. С наступлением темноты миноносцы были отпущены. Район германского дозора отряд прошел около полуночи, таким образом русские корабли некоторое время шли в расстройнии порядка 20 миль вслед за отрядом «Аугсбурга». Из радиogramм и по радиопеленгам русскому командованию стало известно о нахождении немецких кораблей и в том числе минного заградителя в районе Ирбена, но командующий операцией решил не изменять намеченного плана, тем более что на всех русских крейсерах находились на палубах мины. Постановка была выполнена 6-го с 8 ч. 30 м. по 10 ч. 15 м., причем было поставлено 700 мин (схема 19, заграждение Б). На обратном пути отряд также никем не был обнаружен и утром 7-го вернулся в Ревель.

Несмотря на то что немцы были своей агентурой предупреждены о готовящейся операции русских, выполнение ее оставалось для немцев неизвестным.

Во время операции русского флота в море, таким образом, находилась из лодок только одна «Е-18». Во время движения кораблей к месту постановки, лодка, идя к Дагерорту, находилась между Готландом и Эзелем, т. е. вблизи пути следования русских кораблей. Разошлись корабли с лодкой в 22 часа 6 декабря (схема 19, п. 16), при этом лодка была от кораблей в расстоянии всего лишь 30—40 каб. к осту (схема 19, п. 15). Сдвиг по времени всего лишь на 20 минут привел бы лодку к встрече с отрядом. Командир лодки не знал о выходе в море русских кораблей, так же как и последние не знали, где находится «Е-19». Трудно сказать, к чему могла бы привести в подобных условиях встреча лодки ночью со своими кораблями. Такое положение создалось вследствие несвоевременного возвращения лодки из похода. Имея приказание вернуться к 3 декабря, она вернулась лишь 7-го.

Наоборот «Е-18», уйдя с позиции у Либавы ранее назначенного ей срока, лишила русские корабли прикрытия со стороны Либавы и пропустила случай атаковать выходившие и затем вернувшиеся в Либаву германские крейсера.

8 декабря, ввиду сильного образования льда в Моонзунде и шхерах, командующий флотом отозвал все миноносцы и подводные лодки в Ревель. В Моонзунде были оставлены на зимовку только линейный корабль «Слава» и канонерская лодка «Грозный».

Опасаясь повторения немцами при столь благоприятных для них условиях операции прорыва в Рижский залив и действий против Риги с моря, на что указывали агентурные сведения и проводившаяся немцами воздушная разведка, ¹⁾ командующий решил опе-

¹⁾ В действительности немцами подготавливалась выполненная ими в декабре постановка мин у Люзерорта.

зедить готовящуюся немцами' операцию, напад на германские силы, сосредоточенные в районе Виндавы.

Согласно разработанному плану, крейсера «Громобой», «Аврора» и «Диана» должны были огнем своей артиллерии уничтожить находящиеся в Виндавском порту корабли противника. Операцию обстрела должны были прикрывать с веста линейные корабли «Петропавловск», «Полтава», крейсер «Олег» и два миноносца типа «Новик».

Так как в районе банки Спон предполагалось наличие германских заграждений (Н-2, Н-3 и Н-4), крейсерам придавался дивизион угольных миноносцев, которые при подходе отряда к этому району должны были обследовать и провести за тралами крейсера.

Перед началом операции для ее прикрытия должны были быть развернуты подводные лодки. Одна лодка должна была занять позицию у Либавы, прикрывая операцию с юга, вторая лодка—между Готландом и Эландом, для прикрытия отхода отрядов.

Операция была назначена на 12 декабря.

В соответствии с этим планом 11 декабря начальник дивизии подводных лодок получил приказание выслать в тот же день одну подводную лодку к Либаве на 7 дней, а другую на 5 дней на позицию между Готландом и Эландом, после чего вторая лодка должна была идти в район к весту от Борнгольма.

На позицию между Готландом и Эландом была назначена «Е-9». Лодка в 20 ч. 15 м. 11 декабря вышла из Ревеля. К ночи разыгрался сильный шторм со снегом. Утром 12-го, находясь в 40 милях от Даго, лодка вынуждена была из-за большой волны погрузиться. При этом обнаружилось, что кормовые горизонтальные рули не действуют. Командир попробовал идти, управляясь одними носовыми рулями и диферентуя лодку, но это оказалось слишком тяжело и он решил вернуться в базу. 13 декабря утром лодка пришла в Ревель. Оказалось, что рули были повреждены, когда к ней швартовалась одна из лодок, вернувшихся с моря еще за несколько дней до выхода «Е-9».

Вторая назначенная к Либаве лодка из-за неготовности задержалась.

Вследствие сильного шторма операция крейсеров была отложена, так как тральщики не могли в такую погоду обеспечить тралением выход кораблей в море. Затянувшаяся штормовая погода, а затем образование льда, мешавшее тралению, и, наконец, наступившее полнолуние заставили командование отложить проведение этой операции для больших кораблей до наступления темных ночей; миноносцам же было приказано произвести заградительную операцию в районе Виндавы в той зоне, в которой немцы, по наблюдению русских, усиленно тралили.

16 декабря три миноносца «Новик», «Победитель» и «Забияка» поставили к норд-весту от Виндавы на предполагаемых путях немецких кораблей 150 мин и вернулись незамеченными противником в Ревель.

17 декабря из Виндавы для несения дозора вышел в сопровождении миноносцев крейсер «Бремен». Вскоре после выхода один из сопровождавших крейсер миноносцев «V-191» (рис. 33) подорвался

на поставленной в эту ночь миноносцами mine и через полчаса затонул. Считая, что миноносец натолкнулся на сорванную, плавающую мину, с крейсера и другого миноносца были спущены для спасения людей шлюпки. При подъеме шлюпок в носовой части «Бремена» (рис. 34) произошли один за другим два взрыва мины. В несколько минут крейсер затонул. Оставшемуся миноносцу «V-186» показалось, что он видел перископ лодки. Он открыл огонь и, уклоняясь от ее атаки, в то же время пытался преследовать мнимую лодку. Миноносец донес, что одна торпеда прошла в 10 м у него по носу, а вторая в 20 м за кормой. Начальник флотилии миноносцев, бывший на «V-186», также был уверен, что видел подводную лодку и приписывал гибель обоих кораблей ее атаке. Так как русские некоторое время не сообщали о потоплении германских кораблей, немцы решили, что утопившая корабли лодка сама погибла при возвращении на германских минах.

О гибели «Бремена» и большого миноносца и о том, что гибель их приписывается атаке подводной лодки русскому командованию стало известно на следующий день из объявленной немцами агент-

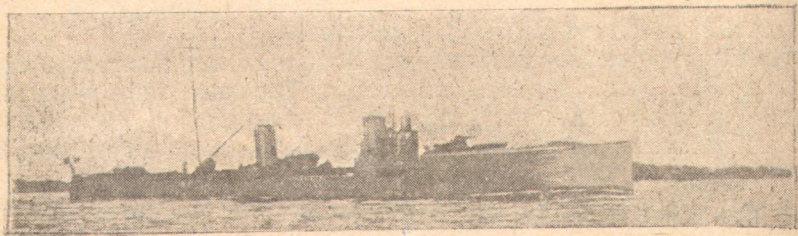


Рис. 33. Миноносец „V-191“. (Водоизмещение 650 т, постройки 1911 г.)

ской телеграммы. С целью укрепить немцев в этом мнении и таким образом сохранить втайне наличие мин в районе взрыва «Бремена», русское командование 19 декабря сообщило открытой радиограммой: «Флот извещается, что 17 декабря вечером нами потоплены в Балтийском море крейсер «Бремен» и большой миноносец». Подобное же сообщение было дано на следующий день в бюллетене верховного главнокомандующего.

Под влиянием этих неудач (подрыв «Данцига», потопление русскими сторожевого корабля № 19, гибель «Бремена» и «V-191») германский командующий дозорными силами решил прекратить посылку миноносцев на позицию VII, за счет чего число миноносцев на позиции IV довести до четырех. В связи с обнаружением сторожевыми кораблями «Вепря», при его последнем выходе в море, и так как в этом направлении германской радиостанцией была запеленгована какая-то русская станция, в район Форэ для охоты за подводными лодками высылались каждую ночь два миноносца из состава дежурной флотилии. Командующий германскими морскими силами в Балтике признал необходимым еще больше ограничить деятельность немецких сил на Балтийском море и 23 декабря издал следующий приказ: «Отменить постоянное несение дозора между

Готландом и Курляндией; вместо этого ввести нерегулярные походы миноносцев и сторожевых кораблей, производя их из Виндавы и Либавы; на позицию № 4 от времени до времени высылать подводную лодку; позицию № 1 занимать для обеспечения морской торговли, высылать миноносцы в дозор также на север вдоль шведского побережья. Обратить внимание на организацию особенно тщательной охраны сторожевыми кораблями подходов к Либаве от подводных лодок и от заградительных операций противника. Походы крейсеров в море должны совершаться с соблюдением секретности. Во время походов одиночных крейсеров их должны постоянно сопровождать не менее трех миноносцев, пока по климатическим условиям предстояло считаться с возможностью появления неприятельских подводных лодок... Кораблям запрещалось останавливаться для спасения погибающих; это возлагалось на сопровождавшие их миноносцы». ¹⁾

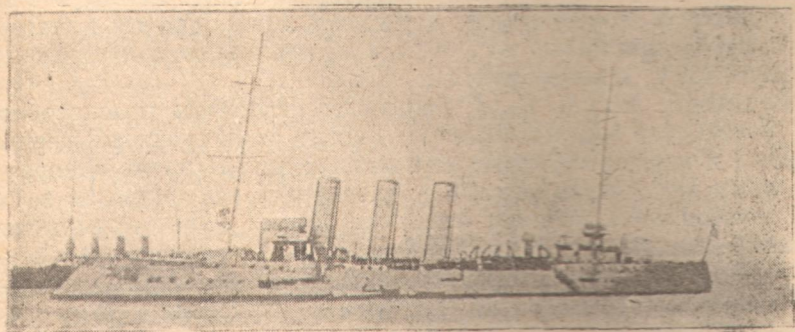


Рис. 34. Крейсер типа „Бремен“. (Водоизмещение 3250 т, постройки 1903 г.)

Будучи уверенными, что причиной гибели «Бремена» и миноносца «V-191» являлась атака подводной лодки, немцы продолжали пользоваться фарватерами, загражденными русскими миноносцами. Утром 23 декабря сторожевой корабль № 15 («Фрея»), расстреливая всплывшую мину, взорвался на ней и погиб. Вызванные на помощь миноносцы «S-176» и «S-177» обнаружили оголявшиеся на большой волне мины. Уже на обратном пути «S-177» взорвался на mine и тоже погиб. На «S-176», шедшем вместе с «S-177», многим казалось, что они видят перископ, но на этот раз не оставалось уже сомнений, что причиной гибели этих кораблей, как и «Бремена», являлись мины. Весь этот район был объявлен опасным для плавания и движение кораблей было ограничено фарватерами под самым берегом.

Русским командованием в этот период был произведен ночной поиск миноносцами в Оландсгафе с целью уничтожения, идущих вне территориальных шведских вод германских торговых пароходов и

¹⁾ Ролльман, стр. 311.

подводных лодок, присутствие которых было установлено по передаваемым ими каждую ночь радиogramмам с указанием своего места. Поиск не дал никаких результатов, так как германские пароходы со времени нападения на них подводных лодок и крейсеров строго придерживались оборудованного шведами фарватера в пределах территориальных вод.

Немецких лодок к этому времени уже в море не было, так как последняя бывшая в море в эту кампанию лодка «U-9» вернулась в Либаву 22 декабря.

Ранняя и суровая зима, вызвавшая уже в конце ноября значительное образование льда, препятствовала использованию русскими как надводных кораблей, так и подводных лодок. Большая часть подводных лодок была поставлена в ремонт, так как, после широкого использования их в течение кампании 1915 года, механизмы лодок значительно износились. Вступившие в эту кампанию в строй «Барсы» требовали устранения выявившихся недостатков. В Ревеле в готовности к выходу в море держались лишь одна-две подводных лодки, преимущественно из английских, как имевших лучшую материальную часть, и новых русских лодок.

В декабре месяце были закончены испытания приспособлений для постановки мин на «Барсе». Гибель от неизвестной причины «Акулы» и неудачные испытания минных устройств на «Вепре» породили среди личного состава подводных лодок сомнение в целесообразности оборудования уже построенных лодок примитивными минными устройствами. Высказывались предположения, что «Акула», застигнутая в море с минами на верхней палубе сильным штормом, перевернулась, что могли не выдержать крепления мин к лодке, вследствие чего мины могли быть сорваны волной или изменить свое положение и занять такое, при котором отработал предохранительный часовой механизм. Несмотря на это, командующий флотом, как только закончились испытания устройств на «Барсе» и была проверена безопасность их для лодки, решил использовать ее, как было намечено планом, для постановки мин на прибрежном фарватере.

Воспользовавшись наступившей в начале января оттепелью, командующий флотом 3 января приказал выслать «Барс» для постановки мин на прибрежном фарватере к югу от Либавы, примерно в районе Паппензе. После постановки лодка должна была занять позицию у Либавы и к 10 января вернуться в Ревель. Для действий против германской торговли и прикрывающих торговые пути военных кораблей было приказано выслать в район Борнгольм—Мэн английскую подводную лодку, которой надлежало вернуться 12 января. В случае встречи при возвращении в базу льда в устье Финского залива, лодкам предписывалось запросить радиogramмой о высылке ледоколов для их проводки через ледяной покров.

К выходу лодок в море была приурочена и заградительная операция миноносцев. Три миноносца типа «Новик» должны были поставить три группы минных банок (каждая группа из пяти банок по 10 мин) в 15—20 милях на норд и норд-ост от восточной кромки заграждения, поставленного 6 декабря крейсерами. Четыре угольных миноносца должны были поставить мины у мыса Стейнорт.

Таким образом, этими операциями должно было завершиться перерезывание минными заграждениями прибрежных и морских путей к Либаве.

Вследствие неисправностей механизмов, «Барс» в назначенное время выйти не смог.

На позицию между Борнгольмом и Мэн 6 января вышла «Е-18». Выход лодки тоже задержался, таким образом, в операцию она вышла одновременно с миноносцами и поэтому не могла уже представлять собою прикрытие для миноносцев во время их операции. Днем 7 января, идя между Готландом и Эландом (схема 19, п. 13), лодка в районе позиции 1 в расстоянии порядка 15 миль видела дымы, по всем данным, немецких миноносцев 8 января, пройдя Борнгольм и находясь на путях движения паромов между Засснитцем и Треллеборгом, лодка погрузилась и в продолжение дня шла под водой на перископной глубине, направляясь на восток (схема 19, п. 14). Она видела только один паром и с темнотою всплыла для зарядки. Около 21 часа близко от лодки был неожиданно обнаружен белый огонь. Прекратив зарядку, она ушла под воду. Всплыв через полтора часа, лодка снова увидела вблизи от нее тот же огонь и вследствие этого снова ушла под воду. Только около 4 часов утра лодке удалось всплыть и продолжить зарядку. На рассвете 9 января она снова погрузилась, при этом на глубине 22,5 м был обнаружен слой более плотной воды (глубина моря 45 м). Командир застопорил машины и весь день пролежал на этом слое, всплывая периодически под перископ для наблюдения за происходящим на поверхности. Лодка находилась в это время посредине между Мэном, Треллеборгом и Арконой. Несмотря на то что на поверхности волна достигала 5 баллов, она лежала на жидком грунте совершенно спокойно. В течение дня лодка видела несколько паромов, но все они были шведские, с широко окрашенными на бортах полосами шведских цветов. С наступлением темноты лодка всплыла для зарядки, во время которой видела четыре парохода, направлявшихся к Зунду. Со стороны Зунда ярко светили прожекторы. Около полуночи «Е-18» снова погрузилась, и на этот раз нашла более плотный слой на 24,5 м (глубина моря 48 м). Следующий день лодка держалась на перископной глубине. Погода значительно ухудшилась: ветер от норд-веста достиг 8 баллов, сильный дождь, видимость порядка 2 каб. Вечером «Е-18» направилась под водой обратно в базу. 11 января температура резко упала. На большой волне мостик часто заливало водой, которая сейчас же замерзала. Приходилось все время скалывать лед с рубочного люка, чтобы сохранять возможность его закрыть в случае вынужденного погружения. Никого не встретив в море, лодка в полдень 12 января подошла к Дагерорту и вошла в связь с командованием. У Оденсхольма она была встречена ледоколом и, следуя за ним, днем 13-го пришла в Ревель. Лед местами был очень толстый, но при проходе через него затруднений не ощущалось.

Вышедшие 6 января в операцию миноносцы вынуждены были вернуться, вследствие подрыва на плавающей мине эскадренного миноносца «Забияка». Ввиду сильного повреждения «Забияки», «Но-

вику» пришлось его взять на буксир и вести в Ревель. Было решено произвести операцию в ближайшие же дни, но наступившие штормовые погоды, а затем морозы не позволили ее выполнить.

На этом закончились операции русского флота в кампанию 1915 года.

В это же время германские корабли, еще оставшиеся в Либаве, направились в Киль для постановки их в ремонт. Для избежания атак подводных лодок и опасности от мин, корабли получили приказание идти обходным путем мимо Хоборгской и Средней банок и далее в проход между Борнгольмом и материком к Гиедзеру. Опасные от лодок места корабли должны были проходить в темное время. «Брауншвейг», «Мекленбург» и «Берлин» с миноносцами прошли район позиции «Е-18», видимо, в темноте, когда лодка еще находилась на позиции. 13 января крейсер «Любек», следуя тем же путем, попал на поставленное 6 декабря русскими крейсерами заграждение. От взрыва крейсер получил тяжелое повреждение. Одному из миноносцев удалось взять крейсер на буксир, и со скоростью 1—3 узла он был отведен в Данциг. Причиной взрыва сразу была признана мина, и дальнейшее сообщение с Либавой продолжалось только по прибрежному фарватеру.

11. ИТОГИ КАМПАНИИ 1915 ГОДА.

Задачи, поставленные в начале кампании верховным командованием русскому флоту в Балтийском море, могут быть кратко формулированы в следующем виде:

- а) Недопустить проникновения неприятельских морских сил в восточную часть Финского залива.
- б) Недопустить действий неприятельских морских сил против побережья Рижского залива.
- в) Мешать действиям противника в Ботническом заливе.
- г) Недопустить высадки десанта на побережье Финляндии.

Как показывает результат кампании, все эти задачи Балтийским флотом были в 1915 году полностью выполнены.

Как и в 1914 году, германское командование, опасаясь больших потерь, не пыталось предпринимать операций прорыва в восточную часть Финского залива. Предпринимались лишь операции, имевшие целью выманить русский флот за пределы его укрепленного района и уничтожить его с помощью привлекаемых к операции значительных сил из состава Флота Открытого Моря. Выполнив эту задачу, немцы могли рассчитывать на возможность проникновения в восточную часть Финского залива, не рискуя большими потерями.

Таким образом, первая и основная поставленная перед флотом задача требовала сохранения в целостности русских линейных сил, что в условиях несомненного превосходства сил противника обрекало в значительной степени основное ядро русского флота на пассивное ожидание неприятеля в районе центральной позиции.

Таким образом, первая задача была выполнена русскими за счет сложившейся общей обстановки на Балтийском и Северном морях и за счет уклонения русского линейного флота от встречи с превосходящими его силами немцев в открытом море.

Роль подводных лодок в выполнении этой задачи сказалась как силы, значительно усугублявшей для немецкого флота опасность прорыва и в процессе форсирования центральной позиции, и после проникновения его в Финский залив.

Выполнение второй задачи — недопущение захвата немцами Рижского залива было достигнуто в результате ряда боевых столкновений. С перемещением фланга армии на побережье Рижского залива заинтересованность немцев в обладании Рижским заливом еще больше возросла. Активное содействие русского флота флангу своей армии усугубляло для немцев значение этого направления. В результате, в течение кампании немцами были предприняты три больших операции, причем в двух последних принимала участие значительная часть Флота Открытого Моря.

Все три операции кончились для немцев неудачно, причинив им потери в корабельном составе и скомпрометировав в значительной степени мощь германского флота.

Неудачный для немцев исход всех трех операций в значительной степени определялся деятельностью подводных лодок русского флота.

В период первой операции атака «Окунем» (хотя и не давшая попадания) броненосных крейсеров и затем обнаружение его же германским самолетом вызвали отказ немцев от прорыва в Рижский залив, а потопление на следующий день подводной лодкой «Е-9» угольного транспорта заставило немцев окончательно прекратить операцию и в северной части Балтийского моря.

Отказ от прорыва в Рижский залив при второй операции обусловливался задержкой с тралением прохода и возросшей вследствие этого опасностью атак подводных лодок для главных сил, которые вынуждены были бы остаться в заливе, как минимум, еще на один день. Опасность эта в представлении германского командования усугублялась получением сведений о нахождении в Рижском заливе трех больших и четырех малых подводных лодок.

Прекращение третьей операции прорыва в основном было вызвано обнаружением (мнимым и фактическим) нескольких подводных лодок в Рижском заливе, подрывом лодкой «Е-1» линейного крейсера «Мольтке», слухами о прорыве новых английских лодок в Балтику и, наконец, обнаружением «Миноги» на пути движения главных сил.

Помеха действиям немцев в Ботническом заливе достигалась организацией Або-Оландской шхерной позиции. В состав отряда Або-Оландской позиции в числе прочих кораблей входили в качестве постоянных единиц две лодки, но фактически в этом районе большею частью находились еще три-четыре старых русских лодки. Немцы не могли развить энергичных операций в Ботническом заливе, оставая в непосредственном тылу в устьи залива русские силы Або-Оландской шхерной позиции и особенно подводные лодки.

Предпринятые немцами операции против Утэ, как базы подводных лодок, окончились неудачно для немцев. Причиной этого каждый раз являлось обнаружение германскими силами на подходах к Утэ русских подводных лодок.

Высадка десанта на Финляндское побережье не предусматривалась немцами, поскольку такая операция была связана с риском больших потерь как в людском составе войск, так и в составе обеспечивающих операцию корабельных сил. Очевидно, что и в этом случае наличие в составе русского флота подводных лодок усугубляло риск такой операции.

Выполняя поставленные перед ним основные задачи, русский флот, в зависимости от хода событий и общей обстановки, смог выполнить и ряд весьма важных дополнительных задач. Такой задачей явилась активная помощь флота флангу армии огнем своей артиллерии, высадкой десанта и созданием помех обстрелу германскими кораблями русских войск, расположенных вблизи побережья.

В силу своих тактико-технических свойств лодки смогли принять непосредственное участие в выполнении лишь последней задачи. В период операций немцев у Курляндского побережья русское командование, не имея возможности использовать надводные корабли для защиты побережья от обстрела германскими кораблями, высылало на позиции в угрожаемые районы подводные лодки. В значительной степени цель этим была достигнута: немцам дважды пришлось отменить операцию обстрела побережья, вследствие обнаружения русских лодок.

Второй задачей, выполнявшейся флотом сверх основных задач, поставленных перед ним верховным командованием, являлась борьба на коммуникациях противника. Эта задача выполнялась, главным образом, подводными лодками. Недостаток в подводных лодках, которые могли быть использованы в значительном удалении от баз, особенно резко сказавшийся после происшедших аварий с лодками, и организация движения германских торговых кораблей в территориальных водах Швеции не позволили прекратить торговое судоходство Германии и ее перевозки морем. Все же лодки нанесли сильный материальный ущерб противнику (потоплено 2 крейсера и 15 коммерческих пароходов)¹⁾ и значительно затруднили ему использование морских путей. Так, в период операций германских войск в Курляндии, несмотря на настойчивые требования армии, морское командование было вынуждено отказать под влиянием подводной опасности в перевозке в Либаву войск морем; торговое сообщение со Швецией после потопления лодками немецких пароходов несколько раз прекращалось, фрахт и страховые премии сильно возросли, пароходы вынуждены были совершать переход в территориальных шведских водах, что удлинило путь кораблей; пришлось организовать движение в конвоях. Все это сокращало грузооборот германского торгового тоннажа и влияло на внутреннее экономическое положение в Германии.

¹⁾ См. Приложение 5.

Таким образом, русский флот выполнил не только поставленные ему задачи, но и указанные дополнительные задачи, причем в выполнении всех их подводные лодки имели решающее значение.

Германское командование, вынужденное, вследствие угрозы английского флота, держать свои главные силы в Северном море, в то же время стремилось обеспечить за своим флотом господство в Балтийском море. Это было необходимо для сохранения нормальных торговых сношений со Швецией, что в 1915 году получило особо важное значение ввиду блокирования англичанами германского побережья Северного моря. Задача эта немцами решалась следующим образом: выделялся отряд кораблей, постоянно действующих в Балтийском море, на который возлагалось наблюдение за русским флотом и, в случае его выхода в направлении германского побережья, своевременное предупреждение частей Флота Открытого Моря для нападения на русский флот при его появлении в южной части Балтийского моря. Так как, развертываясь из Северного моря через Кильский канал, немцы могли не успеть встретить своевременно русский флот, в Кильской бухте всегда держалась поочередно одна эскадра Флота Открытого Моря, которая использовала это время для прохождения боевой подготовки и обеспечивала превосходство германских сил над русскими. Но даже при наличии германской эскадры в Киле для предотвращения нападения русских сил на побережье Германии или на торговые пути в южной части Балтики необходимо было обнаружить русский флот при его выходе из Финского залива. Отсюда проистекала и задача, поставленная постоянно действующему в Балтике германскому отряду, — установить систематическое наблюдение за устьем Финского залива. Для этого в составе отряда имелись крейсера со скоростью хода, значительно превышающей скорость хода русских крейсеров. Одновременно этому же отряду кораблей поручалось затруднить русским выход в море путем постановки мин в устье Финского залива и использования подводных лодок.

Вторым приемом, который должен был обеспечить господство германского флота в Балтике, являлись демонстративные операции значительных частей Флота Открытого Моря с целью показать русским, что немцы располагают в Балтийском море большими силами и тем удержать русских от активных действий. Одновременно при этих выходах немцы пытались поймать русский флот в ловушку, выманивая его слабыми силами в море. Уничтожением русского надводного флота, как немцы первоначально считали, решалась задача владения морем.

Этот план немцев потерпел неудачу.

Крейсерско-набеговая операция русского флота 2 июля, в результате которой в бою у Готланда немцы потеряли заградитель «Альбатрос», а у Риксхейфта был подорван лодкой «Принц Адальберт», показала, что пассивность русского флота отнюдь нельзя считать обеспеченной.

Пришлось состав постоянно действующих сил в Балтике увеличить за счет перевода из Северного моря IV эскадры Флота Открытого Моря.

Заградительным операциям оказали значительную помеху русские лодки, в результате чего только две из намеченных операций удалось осуществить. Постоянное наблюдение за устьем Финского залива не удалось.

После неудачных операций в рижском направлении немцы под влиянием возросшей подводной угрозы вынуждены были отказаться от наблюдения за устьем Финского залива, организовав несение постоянного дозора на линии Люзерорт—Эстергарн.

В результате потопления подводной лодкой броненосного крейсера «Принц Адальберт» германское командование признало необходимым отказаться от походов линейных кораблей и броненосных крейсеров с целью демонстраций.

Нападение русских миноносцев на германский дозор на линии Люзерорт—Эстергарн и гибель крейсера «Бремен» с миноносцем, приписанная атаке подводной лодки, заставила немцев отменить несение дозора между Готландом и Курляндским побережьем и ограничиться лишь нерегулярными походами миноносцев и сторожевых кораблей до линии прежнего дозора.

Таким образом, от первоначального плана действий немцев ничего не осталось. Осенние заградительные операции русского флота, нанешие немцам большой материальный ущерб, потопление лодками боевых и торговых кораблей в южной части моря под самым германским берегом свидетельствуют, что даже в южной части Балтики немцы не только не смогли обеспечить владения морем, но вынуждены были значительно ограничить плавание своих кораблей.

Возникшая уже в процессе кампании задача содействия флангу германской армии также не смогла быть выполнена германским флотом. Судьба Курляндского побережья была решена сухопутными войсками без участия германского флота. Помеха, созданная при этом последнему русскими подводными лодками, уже указывалась выше. Попытки овладеть Рижским заливом для помощи армии потерпели полную неудачу.

Таким образом, надо признать, что в то время как русские достигли больших результатов, чем преследовали в своем первоначальном плане, немцы не смогли достигнуть целей, поставленных как первоначальным планом, так и возникших во время кампании. Не достигнув намеченных целей, немцы к тому же понесли большие потери. За кампанию 1915 года они потеряли: 1 броненосный крейсер, 2 легких крейсера, 7 миноносцев, 1 подводную лодку, 1 заградитель, 9 тральщиков, 1 прорыватель заграждения, 5 сторожевых кораблей, 26 пароходов.¹⁾ В общей сложности погибло 53 корабля. Кроме того, 15 военных кораблей (из них 1 линейный крейсер и 3 легких крейсера) были подорваны торпедами или на минах.

В это же время русские потеряли: 2 канонерские лодки, 1 подводную лодку, 2 заградителя, 3 тральщика, 1 транспорт и 4 парохода, т. е. всего 13 менее ценных кораблей. Подорвались на минах

¹⁾ См. Приложение 5.

4 миноносца. По тоннажу русские потеряли в общей сложности 17800 т, немцы — 83500 т.

Таким образом, потери немцев во много раз превосходили русские.¹⁾ Сами немцы были вынуждены признать, что «многочисленные потери вызвали в стране понятное беспокойство. Сам кайзер на докладе о гибели сторожевого корабля «Фрея» и миноносца «S-177» высказал мнение, что война на Балтийском море очень богата потерями без соответствующих успехов.²⁾ Хотя в изданном позже приказе кайзер смягчил свою оценку деятельности германских сил в Балтике, но этот приказ имел совершенно очевидную цель замаскировать понесенное немцами поражение. Дальнейшее ведение немцами войны (кампания 1916 года) это вполне подтверждает. С этого времени и на Балтийском море, аналогично сухопутному фронту, война приняла позиционный характер: большие корабли оставались в своих базах; активную деятельность продолжали лишь подводные лодки и миноносцы, несшие дозорную службу.

Если проигрыш немцами кампании 1914 года главным образом определялся успешным использованием русскими мин, а деятельность подводных лодок лишь усиливала эффект, достигнутый минами, то в 1915 году поражение немцев главным образом обуславливалось успешной деятельностью подводных лодок, а минно-заградительные операции флота усилили эффект, достигнутый лодками.

Если в кампанию 1914 года русское командование только еще нащупывало целесообразные приемы использования подводных лодок, то в 1915 году многие ошибки были уже исправлены и командование в значительной степени перешло к планомерному обслуживанию лодками постоянных позиций.

В использовании подводных лодок русским флотом в кампанию 1915 года можно отметить следующие этапы.

1. Использование лодок при бое на позиции. Согласно разработанному еще в зимний перерыв плану боя на центральной позиции, лодки должны были развертываться впереди ее в двух линиях. Расстояние между линиями было увеличено до 16—20 миль, лодкам второй линии надлежало, в случае прорыва противника, идти вслед за ним и атаковать его у кромки заграждения. Таким образом ошибки в плане 1914 года были выправлены.

Впереди минной позиции лодки развертывались и при бое в Ирбенском проливе и у Моонзунда. Такое развертывание лодок вполне себя оправдало. При прорывах в Рижский залив немцы дважды отказались от операции под влиянием атак и обнаружения лодок перед позицией. Наоборот, развертывание лодок, при ограниченном их количестве, позади позиции, как это было сделано при третьей рижской операции, повело к тому, что лодки бесцельно простояли во время боя позади надводных кораблей, а затем были оттянуты на новые позиции впереди минного заграждения у Моонзунда.

¹⁾ См. Приложение 5.

²⁾ Ролльман, стр. 317.

Если бы все эти лодки были с самого начала развернуты впереди позиции, они несомненно могли бы оказать на противника гораздо большее воздействие.

2. Использование лодок на морских коммуникациях, германской армии. Как только лед позволил, русское командование начало посылку наиболее мореходных лодок в район Либавы -Мемель и в южную часть Балтийского моря. Появление лодок в этих районах вызвало беспокойство у германского морского командования. В начале мая оно было вынуждено отказать в настоятельной просьбе армии о переброске морем в Либаву орудий и войск, которые невозможно было перевести туда сухим путем.

3. Систематическое использование лодок на позициях на путях движения кораблей противника. Использование лодок на позициях вблизи маяков, служащих противнику для определения места, вполне себя оправдало. Так, нахождение русских лодок у Богшера явилось причиной срыва двух немецких заградительных операций.

4. Использование лодок для защиты фланга русской армии. В период операций сухопутных войск в Курляндии русское командование, не имея возможности послать в среднюю часть Балтийского моря надводные корабли, высылало к побережью Курляндии малые подводные лодки. Лодки эти затрудняли действия германских кораблей по оказанию помощи флангу своей армии.

Так, обнаружение «Окуня» 28 мая сорвало обстрел «Беовульфом» Виндавы.

5. Использование лодок для обеспечения операций надводных сил. Аналогично с развертыванием лодок в 1914 году большие лодки занимали место непосредственно у баз противника, а менее мореходные лодки — на путях отхода своих сил. Развертывание лодок на путях движения кораблей вблизи от их баз вполне оправдало себя при крейсерской операции русских 2 июля, окончившейся боем у Готланда.

Один из броненосных крейсеров, высланных германским главнокомандующим на помощь кораблям, встретившимся с русскими крейсерами, был подорван «Е-9» у Риксхейфта. Второй крейсер был вынужден вернуться в базу. Таким образом, германские корабли лишились поддержки.

При возвращении русских крейсеров выявилась недостаточно четкая организация взаимодействия крейсеров с развернутыми на путях отхода русскими лодками, поскольку они были приняты крейсерами за неприятельские. Видимо, командиры крейсеров не были точно осведомлены об их местонахождении. Несомненной ошибкой командующего отрядом было возвращение непреследуемых противником кораблей через позиции развернутых в море лодок.

6. Организация систематической позиционной службы у баз противника. По окончании рижских операций русское командование начало систематическую посылку подводных лодок к Либаве. По возможности посылались одни и те же лодки, с задачей уничтожения кораблей противника.

Лодкам удалось выявить фарватеры и систему их ограждения. Находящейся на этой позиции «Е-18» удалось 23 октября утопить германский броненосный крейсер «Принц Адальберт».

7. Использование лодок в борьбе с торговлей противника. Для этой цели были использованы в Балтийском море большие, а в Ботническом заливе — малые русские лодки. Лодкам для действия назначались обширные районы, но запрещалось заходить в территориальные шведские воды и требовалось соблюдать нормы призового права. В первые дни торговой войны деятельность лодок была весьма успешна. Организация немцами движения торговых кораблей в территориальных шведских водах и движение через опасные районы ночью значительно снизили успехи лодок.

8. Использование подводных лодок в борьбе с лодками противника. Расшифровывая радиogramмы немцев, русское командование несколько раз имело возможность знать заранее места, куда должны были прийти лодки противника. В эти районы несколько раз посылались «Минога», но ее действия не имели успеха — лодке не удалось подкараулить немецкую лодку. Надо отметить, что тип лодки для этой цели был выбран неудачно. «Минога» не могла долго находиться под водой, время погружения под воду было велико (порядка 3-х минут), а скорость хода под водой крайне мала.

9. Использование лодок для постановки мин. Командование предполагало с помощью лодок засорить минами прибрежные фарватеры немцев, где скрытные постановки с надводных кораблей были невозможны.

Вследствие отсутствия в составе Балтийского флота специально построенных заградителей, гибели «Акулы» и неполадок с приспособлениями для постановки мин, установленных на «Вепре» и «Барсе», попытки использовать подводные лодки для заградительных операций не увенчались успехом.

Правильному и систематическому использованию русским командованием подводных лодок мешало ограниченное количество их и низкое состояние их материальной части.

Малое количество лодок и непрерывное нахождение части лодок в ремонте приводило к тому, что при операциях немецкого флота русское командование вынуждено было высылать на позиции все способные действовать лодки. Вследствие отсутствия в резерве лодок, командующий был лишен возможности реагировать на изменившуюся обстановку. По окончании операции не представлялось возможным выслать очередные лодки на позиции. В результате планомерное обслуживание лодками позиций нарушалось на длительное время. Начавшееся первоначально плановое обслуживание лодками позиций было в силу этих причин нарушено первой же крупной операцией немцев по овладению Рижским заливом и не могло быть налажено до тех пор, пока командование не убедилось в отсутствии у противника намерений вновь повторить эту операцию.

Подводным лодкам, как правило, основной задачей ставилась атака кораблей противника. Если разведка и выполнялась ими, то главным образом для обеспечения собственной дальнейшей деятель-

ности. Разведка с целью выявления наличия сил противника выполнялась обычно по собственной инициативе командиров лодок. Это объясняется, с одной стороны, недостатками радиосвязи лодок, а, с другой, вообще недостаточным вниманием русского командования к корабельной разведке.

Высылая лодки в море, командование обязывало их для получения последних распоряжений заходить к маяку Дагерорт, на котором имелся пост службы связи, связанный телефоном с Ревелем. При возвращении в базу лодки были также обязаны заходить к Дагерорту и через него запрашивать разрешение на возвращение. Таким способом происходило опознавание лодки. Такая система сокращала радиопереговоры, обеспечивала вполне безопасное опознавание лодок. Вместе с тем, постоянные подходы лодок к одному и тому же месту повели к его обнаружению немецкими лодками. Это давало последним возможность благоприятной атаки русских и английских подводных лодок. Положение еще более осложнялось, когда выходили в море или возвращались сразу несколько лодок—лодки пытались атаковать друг друга, уклонялись от своей же и, наоборот, не уклонялись от неприятельской лодки. Несомненно правильное было организовать несколько таких постов на Эзеле и Даго.

Отсутствие в распоряжении командования лодок, находящихся в готовности к выходу, влекло за собой невозможность быстрого разветвления лодок на позиции в случае надобности. В результате, несмотря на то что командование из расшифрованных радиogramм своевременно узнавало о проводимых немцами операциях, лодки с выходом на позиции опаздывали.

Лодки, находясь на позициях, не имели связи с базой, вследствие этого командование было лишено возможности переразвернуть лодки в связи с новыми данными обстановки. Так, командующий не смог направить «Акулу» для атаки подорванного «Молтке», «Е-9»—для атаки подорванного «Данцига».

Лодкам назначалась, как правило, лишь одна позиция, без запасной. Противник, обнаружив лодку, в дальнейшем избегал приближаться к месту ее обнаружения, вследствие этого пребывание ее на той же позиции становилось бесцельным. Так было с «Акулой» и «Е-9» при третьей рижской операции—немцы, обнаружив обе лодки, располагали свои курсы вне их позиций, и таким образом избегли их атак.

Перед выходом на позицию лодки часто получали недостаточную информацию об обстановке. Иногда они не знали о нахождении вблизи на позиции другой лодки. Бывали случаи, когда лодка пересекала позицию, не зная, что она занята другой своей лодкой. Так, во время операций у Курляндского побережья «Минога» едва не атаковала оказавшуюся вблизи «Е-9». Недостаточная осведомленность о нахождении в море неприятельских сил привела к тому, что «Е-9» 8 мая покинула позицию у Либавы, как раз в то время, когда туда стягивалось большое количество кораблей противника. Между тем о готовящейся операции у Либавы командованию было известно еще до выхода в море «Е-9». Аналогичный случай произошел с той же лодкой в начале третьей рижской операции.

Пути движения лодок на позиции и обратно часто не нормировались. Это приводило к перекрещиванию курсов и встрече лодок в море. Несколько раз при этих встречах лодки пытались атаковать свою же лодку. В этом отношении особенно поучительным является случай встречи 29 сентября в районе банки Южная Средняя подводных лодок «Е-19» и «Е-8».

В течение кампании подводными лодками было произведено 53 атаки и выпущено 94 торпеды, из них успешных атак было 10 при 11 попаданиях торпед.¹⁾ Это дает 19% успешных атак и 12% попавших торпед.

Промехи русских подводных лодок объясняются: недостаточной отработкой вопросов торпедной стрельбы с подводных лодок и недостатками в материальной части торпедного вооружения лодок.

Как указывалось, еще перед началом войны стала очевидна неудовлетворительность принятого на лодках метода стрельбы, при котором торпеды выпускались веером с растворением в 5—10°. Так как нового метода стрельбы разработать до начала войны не успели, то и продолжали держаться прежнего метода. В зиму 1915-1916 гг. были образованы специальные курсы командиров лодок, на которых вопросам стрельбы было уделено особое внимание, и уже в 1916 году русские лодки по выполнению атак дали результаты выше, чем английские.

В итоге произведенных проверок оказалось, что многие торпеды не обладали необходимой герметичностью. Особенно страдали торпеды, находившиеся в наружных решетчатых аппаратах (а их на лодках было больше, чем внутренних трубчатых). Такие торпеды, конечно, не могли дать правильного хода. Еще хуже обстояло дело с самими решетчатыми аппаратами: часто торпеда освобождалась из аппаратов слишком поздно, вследствие чего она получала неправильное направление; а иногда происходили и поломки торпед. Недостатки эти в течение 1916 года были в значительной степени ликвидированы.

Ночных атак ни русские, ни английские лодки в 1915 году производить не умели. Вследствие этого лодками был упущен целый ряд случаев, благоприятных для атаки противника. На это обстоятельство также было обращено внимание, и лодки получили ночные прицелы, позволившие им выполнять атаку ночью, находясь в позиционном положении.

Вооружение лодок пушками вполне оправдало себя. Особенно необходимыми они оказались в операциях против торговых кораблей и как средство для самообороны при встречах с самолетами противника. Оценив значение пушек на лодке, командиры стали стремиться увеличить их калибр, чтобы повысить дальность и эффект действия снарядов.

Гибель «Акулы» и неудачные испытания минных приспособлений «Вепря» явились причиной того, что идея минных постановок с существующих подводных лодок не встречала сочувствия в среде подводников, и не получила с их стороны должного внимания.

¹⁾ См. Приложения 6, 7 и 8.

Условия кампаний 1914 и 1915 годов потребовали боевых походов лодок в суровых зимних условиях. Лодки доказали возможность использования их в зимнее время; но вместе с тем выявился целый ряд трудностей, связанных с обмерзанием различных частей лодок. Преодолевать эти трудности было бы значительно легче, если бы заранее предусматривалась возможность боевых действий лодок в зимних условиях.

Неподготовленность личного состава подводных лодок к длительному плаванию вдали от берегов сказалась, когда лодкам приходилось длительное время находиться в море без определений по береговым знакам. Пренебрежение течениями и сносом в свежую погоду приводило к тому, что лодки не раз проходили через русские же линии заграждения.

В течение кампании лодки неоднократно пересекали в надводном положении неприятельские и свои минные заграждения и только «Акула», видимо, взорвалась на mine. Такое же явление наблюдалось и в последующие годы. Объясняется это малой шириной корпуса лодки, вследствие чего при нормальных минных интервалах, практиковавшихся в то время, вероятность подрыва лодки на mine была не велика. Таким образом, минные заграждения того времени оказались весьма слабой защитой от подводных лодок.

В своей боевой деятельности лодкам пришлось столкнуться со всеми существовавшими в то время средствами противолодочной обороны: сетями, минами, противолодочными тралями, начавшими входить в действие глубинными бомбами и, наконец, тараном.

Много раз лодки оказывались в весьма тяжелых и опасных положениях. Только высокая выучка личного состава в управлении лодкой и его выдержка спасала от казавшейся неизбежной гибели. Несмотря на крайне низкую материальную часть, отсутствие боевого опыта, на весьма активное использование лодок в 1915 году,— за две кампании русские потеряли всего лишь одну лодку.

За два года войны потери русского флота как в военных, так и в торговых кораблях выразились в 29 тысяч тонн. За это же время аналогичные потери германского флота составляли более 105 тысяч тонн.¹⁾

В итоге этих кампаний русский флот заставил немцев оставить попытки обеспечить за собой господство на Балтийском море. Германский флот вынужден был отказаться и от активной деятельности на последующее время.

Достигнутый русским флотом успех в основном определялся активным использованием подводных лодок и активными минно-заградительными операциями миноносцев и крейсеров, поддерживаемых линейными силами флота.

¹⁾ См. Приложение 5.