

Заградительные операции Балтийского флота у Германского побережья в 1914—1915 г.г.

(Окончание).

После описанной выше¹⁾ заградительной операции 14-го (27-го) ноября произошла некоторая передышка, так как наступил период светлых, лунных ночей, лишивших флот возможности действовать скрытно.

Уже упоминалось¹⁾, что при принятом на палубы миноносцев полном числе мин нельзя было действовать ни орудиями, ни минными аппаратами, вследствие чего миноносцы делались совершенно беззащитными при встрече с неприятелем.

Обстановка на Балтийском театре в середине ноября была нижеследующая: у входа в Финский залив днем и ночью находился дозор из миноносцев; в Утэ стояли наготове подводные лодки; линейные корабли находились на внутреннем или наружном рейде Свеаборга и время от времени выходили на маневрирование, на восток от Центральной позиции (Нарген-Порккалауд). В западной части Финского залива передвижение больших судов производилось исключительно в темное время; на день большие корабли заходили в шхеры и там отставались. При разработке планов преследующих заградительных операций Командование флотом имело в виду их не выводить из залива. 9-го (22-го) ноября к ним присоединился «Севастополь»; «Гангут» проходил учебные стрельбы в Кронштадте, вступление его в строй ожидалось в ближайшие дни; «Полтава» и «Петропавловск» заканчивали работы в Кронштадте, срок их готовности ожидался в декабре. Весьма ценные услуги оказывали разведке радиопеленгаторы, которые начали устанавливать по побережью до Либавы включительно; в описываемый период времени станции в Ганге и на Кильконде были готовы, на Цереле, Люзерорте, в Виндаве и Либаве они должны были начать действовать в ближайшее время.

¹⁾ См. Сборник Морискома № 1.
Сб. Морискома № 2.

В ночь на 13-е (26-е) ноября радио-пеленгаторы показали вероятное присутствие неприятельских¹⁾ судов в южном проходе устья Финского залива. Можно было предположить, что они ставят минное заграждение. Поступили сведения, что неприятель обнаружил некоторые из наших заграждений на запад от Мемеля и что началось их вытравливание. Тогда же вернулась из Данцигской бухты подводная лодка «Акула», которая донесла, что военных судов там не встречала и лишь атаковала портовый пароход, но мина прошла у него под носом. «Акула» была послана в Данцигскую бухту для того чтобы обнаружить себя и тем заставить германские корабли оставаться в своих портах, дабы они не могли помешать выполнению заградительных операций 6-го (19-го) и 7-го (20-го) ноября. Что подлодка была обнаружена, указывает ряд тревожных телеграмм²⁾. В тот же день неприятелем были повреждены два кабеля Либава—Дания, приблизительно в середине Балтийского моря³⁾.

15-го (23-го) ноября, по агентурным сведениям в восточной части Балтийского моря находились следующие неприятельские суда: 3 больших военных судна⁴⁾, 6 крейсеров, 8 канонерских лодок, 25 миноносцев и 4 подводных лодки. Наше командование предполагало выслать крейсера в очередную операцию⁵⁾, но последнюю пришлось отложить, ввиду обнаруженного 13-го (26-го) ноября присутствия германских судов в устье Финского залива и вероятности поставленного ими там заграждения. Траление выходных фарватеров не могло быть произведено из-за свежей погоды, достигшей к утру 16-го (29-го) ноября степени шторма. Командующий флотом был принужден, чтобы укрыться от шторма, уйти из Свеаборга, и перешел с большими судами в бухту Паппонвие, на южном берегу залива.

16-го (29-го) ноября были получены сведения, что в районе Данцига взорвался и затонул сторожевой пароход⁶⁾.

17-го (30-го) ноября неприятель в районе Бакофена повредил еще и ветвь подводного кабеля, шедшую на Петроград⁷⁾.

20-го ноября (3-го декабря) погода настолько стихла, что эскадра могла снова перейти на Свеаборгский внешний рейд.

¹⁾ Дневник войны Морискома.

²⁾ Дела № 7015, стр. 40. № 7185, стр. 201.

³⁾ Дело № 8431, стр. 76.

⁴⁾ Дело № 7185, стр. 113, № 7154, стр. 31.

⁵⁾ План этой операции не сохранился.

⁶⁾ Дело № 7154, стр. 62.

⁷⁾ Дело № 7154, стр. 34 и № 8431, телегр. 17-го ноября.

Были сведения, что в тот же день из Данцига на север вышли две германские подводные лодки.

23-го ноября (6-го декабря) Комендант порта Ментилуото (около Бьернеборга) донес, что на подходе к порту взорвались и затонули два шведских парохода. С одного вся команда спаслась на шлюпках, с другого был спасен лишь один человек. Вышедшими из порта судами были обнаружены мины заграждения, поставленные, повидимому, германским заградителем. На том же заграждении, позднее, погиб еще третий пароход со всей командой; для предупреждения ему навстречу выходили портовые моторы, служители маяка подняли лоцманский флаг и начали взрывать бомбы, чтобы обратить внимание парохода, с одного из моторов стреляли из ружей, кричали..., но пароход «Норра-Свериге» по непонятной причине стал уклоняться от мотора, точно опасаясь встречи с ним и продолжал идти прямо на заграждение. Он взорвался на глазах вышедших его предупредить, и через две минуты исчез под водой со всем экипажем. Неприятельские мины стояли почти у поверхности, так что на волне минутами все поле обнажалось. Мотор поэтому и не мог подойти для спасения людей. Потом поступали сведения частных пароходов, что в Ботническом заливе ими были замечены заградители; однако, заграждение могло быть поставлено и с двух миноносцев, о выходе которых с минами из Данцига сообщалось агентурно.

Командующий флотом возбудил ходатайство о разрешении заградить минами вход в Ботнический залив через Оландсгаф. Половина этого пролива являлась шведскими территориальными водами: в темное зимнее время никакие дозоры не могли бы воспрепятствовать проходу заградителя в виде коммерческого парохода или миноносцев, под освещенными маяками шведским берегом, для поставки мин на наших торговых путях¹⁾. Комфлотом указывал на необходимость войти в соглашение со Швецией о минировании нами южного подхода в Оландсгафу и направлении шведского торгового движения по шхерным фарватерам. Только таким путем можно было прикрыть Оландсгаф и дать возможность осуществить фактический контроль дозорными судами над единственным морским путем, связывавшим нас в зимнее время с Швецией.

¹⁾ Дело № 7185, стр. 202. Дневник И. И. Ренгартена, стр. 51. Дело № 8431, тел. № 3843. Дело № 12604, стр. 8. Дело № 8431, тел. 25—27 ноября.

Тогда же Командующий Флотом указал на необходимость обратить особое внимание на Або-Оландский шхерный район, по которому проходят главнейшие операционные пути, возможные для направления десанта в юго-западную часть Финляндии. Неопределенное положение Швеции в европейской войне и возможность ее участия в качестве союзницы Германии, заставляло Командование обеспечить себя от всяких случайностей. Для этой цели было предположено отправить Особый Отряд из двух канонерок, миноносцев и вспомогательных судов и поставить его на зимовку в Або, а в случае политических осложнений ввести в Абосские шхеры линейные корабли и крейсера, имеющие второстепенное значение («Цесаревич», «Слава», «Аврора», «Диана»). Тогда же были посланы для ознакомления со сложными шхерными фарватерами крейсера «Богатырь» и «Олег», «Аврора» и «Диана», на которых ходили для тренировки в шхерном плавании командиры и штурмана лин. кор. «Цесаревич» и «Слава».

Начавшиеся в этот период времени бурные, холодные погоды заставили снять с дозорной службы миноносцы, настоятельно требовавшие после своей усиленной деятельности, тщательного ремонта. Для несения дозорной службы в западной части Залива, были назначены пароходы из состава 2-й партии траления, вооруженные 75-ю мм. орудиями и снабженные радио-телеграфом. Ввиду тихоходности этих судов, линию дозора пришлось отнести внутрь Залива, к меридиану о-ва Оденсхольм, оставив наблюдение за входом в Залив только на береговых постах.

Были получены агентурные сообщения, что неприятель поставил минное заграждение от маяка Хэла до Пиллау и что им заминировано все немецкое побережье; оставлены лишь подходы к портам.

24-го ноября (7-го декабря) вновь появились подводные лодки в устье Финского залива: одной из них в $59^{\circ}39'$ с. ш. и $22^{\circ}50'$ в. д. был безрезультатно¹⁾ атакован миноносец «Внушительный». Последний повернул на нее, намереваясь ее таранить, но лодка успела скрыться. Радио-пеленгаторы установили присутствие в северной части Балтийского моря нескольких неприятельских крейсеров, а севернее немецкого заграждения (на меридиане Такхонь) подлодок²⁾.

¹⁾ Дело № 7185, стр. 202: вахтенный журнал и в нем рапорт командира.

²⁾ Дневник И. И. Ренгартена стр. 52.

Тогда же были получены сведения, что неприятель собирается произвести бомбардировку различных русских портов, как только станет лед.

25-го ноября (8-го декабря) по агентурным сведениям из Данцига вышли на север два заградителя и пять миноносцев; как выяснилось впоследствии один из заградителей взорвался и погиб на заграждении в 35 милях от Мемеля (вероятно № 7, см. карту).

28-го ноября (11-го декабря) было сообщено о выходе из Данцига на север двух крейсеров и миноносцев. В этот же день наши крейсера начали принимать мины и готовиться к второй крупной крейсерской операции.

29-го ноября (12-го декабря) погибли в Финском заливе эскадренные миноносцы «Исполнительный» и «Летучий». Для предотвращения бомбардировки Либавы, Верховный Главнокомандующий приказал выставить в море минное заграждение на позициях, с которых может производиться бомбардировка. Мера эта имела в виду обеспечить безопасность стоянки в Либаве войск; там для укомплектования были расположены части 13-го корпуса¹⁾. Для этой цели было отправлено 8 миноносцев 4-го дивизиона с минами заграждения из Гельсингфорса в Моонзунд, где они должны были ожидать приказа идти к Либаве ставить мины. Дивизион вышел из шхер через Соммарериский фарватер, несколько западнее Поргалауда, и пошел поперек Финского залива к южному берегу отдельными группами по два миноносца. Приблизительно в районе между маяками Юссаре и островом Оденсхольм в 12 ч. 45 м. взорвался миноносец «Исполнительный». Взрыв его, сопровождавшийся массой пламени и дыма, был отлично виден с других миноносцев, из которых ближайšie, «Легкий» и «Летучий», подняли из воды, первый одного человека, а второй семь человек. Через час, в 1 ч. 45 м., «Летучий», шедший впереди «Легкого» в 2¹/₂—3-х кабельтовых, внезапно накренился и затонул. Крайне странным является то обстоятельство, что взрыва на нем не было видно, а только около внезапно затонувшего миноносца показалась на несколько секунд рубка подводной лодки. Установить причину гибели миноносцев невозможно, так как с «Летучего» не удалось спасти²⁾ ни одного человека, а с «Исполнительного» был спасен один, показания коего не дают картины гибели. Есть предположения, что

¹⁾ Дело № 7,185, стр. 119—124.

²⁾ На нем погибли и 7 человек спасенных с «Исполнительного».

«Летучий», заметя подводную лодку, пытался ее таранить и во время удара получил такие повреждения подводной части, от которых сам затонул. Впоследствии было установлено, что в данном районе неприятельских мин заграждения не было поставлено.

В тот же день были получены весьма достоверные сведения из Лондона, что неприятель отправляет войска на транспортах в Данциг и Кенигсберг из западных портов. Тогда же в Морском Генеральном Штабе были получены донесения о предполагаемых активных действиях германского флота в Балтийском море в период от 29-го ноября до 2-го декабря 30-го ноября, по агентурным сведениям, у входа в Мемель стояла пароход-база подводных лодок с лодками. В Данциге находились 2 крейсера, 14 миноносцев и 5 подводных лодок, из последних две в постоянном дежурстве. Против наших подводных лодок неприятель начал устанавливать сети, подвешенные к бочкам. В этот день вышли в море «Рюрик», «Макаров» и «Баян» для заградительной операции.

Заградительная операция 1/14 декабря 1914 г.

Для выполнения заградительной операции 1/14 декабря был назначен сборный отряд особого назначения под флагом Начальника Штаба Флота, в составе заградителя¹⁾ «Енисей», крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» с минами заграждения и крейсеров «Олег» и «Богатырь» для несения дозорной службы и конвоирования «Енисея», на случай вынужденного разделения отряда. Для обеспечения операции со стороны появления превосходных сил противника, должны были быть своевременно высланы с соответствующим расчетом подводные лодки «Е—1», «Е—9» и «Акула».

Целью операции являлось преграждение наиболее вероятных подходов со стороны моря в районе Данциг — Пиллау, Рикегефт—Данциг, чем достигалось затруднение противнику сообщения с левым флангом своей армии.

Операция была предпринята по инициативе Ком. Флотом; никаких директив о необходимости ее выполнения из Ставки не было получено.

Суда отряда получили нижеследующие оперативные приказания²⁾:

¹⁾ Дело № 12594, стр. 13. ²⁾ Дело № 12594, стр. 12 б.

В день, назначенный для выхода (30-го ноября или 1-го декабря), крейсера «Рюрик», «Баян» и «Макаров» с минами заграждения должны были выйти из Папонвика в море, располагая курсы и ход так, чтобы на другой день в 8 часов утра быть в месте рандеву P_2 (см. карту).

Туда же и в то же время должны были прийти на общее рандеву крейсера «Богатырь», «Олег» и заградитель «Енисей», после чего отряд должен был следовать соединенно, курсами, зависящими от обстоятельств, к назначенной начальной точке постановки заграждения «Енисей» (в широте $55^{\circ}26'$ и долготе $19^{\circ}00'$, см. карту, заграждение № 10). В указанной точке с заградителем должны были оставаться крейсера «Богатырь» и «Олег», а крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» отделиться и приступить к постановке своих заграждений последовательно. Для выполнения постановки с крейсеров, последним надлежало выстроиться в строй кильватера в порядке «Баян», «Адмирал Макаров», «Рюрик» (концевой); отойдя от точки разделения, курсом 225° на 6 миль, первым должен был ставить «Рюрик» линию банок, длиной до 8 миль, после чего становиться головным. Отойдя тем же курсом 225° на 6 миль от последней банки, поставленной «Рюриком», крейсер «Адмирал Макаров» должен был ставить линию банок длиной до 4 миль, после чего становиться головным и вести отряд тем же курсом. Пройдя еще 6 миль должен был приступить к постановке «Баян», тоже ставя 4 мили. По окончании постановки, отряд отходит 30 миль на нордвест и далее располагает свои курсы так, чтобы быть в 8 час. утра на рандеву с «Богатырем», «Олегом» и «Енисеем» в $57^{\circ}20'$ с. ш. и $20^{\circ}0'$ в. д. (см. на карте P_1).

Таким образом крейсера должны были заградить район на SW от заграждения № 10 (см. карту) длиной 34 мили.

Если обстоятельства плавания вызвали бы разделение судов отряда или отделение хотя бы одного из ставящих мины, то крейсерам назначались именные банки, которые должны были быть поставлены после захода солнца:

«Рюрик» — по широте от $55^{\circ}08', 5$ до $55^{\circ}14'$, по долготе от $18^{\circ}30'$ до $18^{\circ}38'$, направление 45° — 225° (заграждение № 9 на карте).

«Адм. Макаров» — по широте от $55^{\circ}03', 5$ до $55^{\circ}07', 5$, по долготе $18^{\circ}00'$ до $18^{\circ}04'$, по направлению 33° — 213° .

«Баян» — по широте от $54^{\circ}59'$ до $55^{\circ}03'$, по долготе $17^{\circ}36', 5$, по направлению 0° — 180° (заграждение № 8).

Заграждение было приказано ставить рядом банок, уступом по 20 мин, с промежутками между банками $\frac{1}{2}$ мили, расстояние между минами 150 фут, глубина постановки 10 и 16 фут (смешанная).

Окончив постановку именных банок, крейсера должны были идти точно указанными им курсами ¹⁾ к месту randevу (см. на карте P_1).

Начальник отряда находился на «Рюрик» в Папонвие, совместно с «Макаровым» и «Баяном», которые там должны были брать мины. «Енисей», «Олег» и «Богатырь» были посланы в Утэ, откуда должны были выйти по условной радио и так располагать курсами и ходом в пределах 12—14 узлов, чтобы к 8 часам утра следующего дня быть в квадрате 436 д. (см. карту P_2).

Имея основания предполагать постановку противником минного заграждения в районе островов Даго и Эзель, Начальник Отряда указал курсы — от Утэ в широту $59^{\circ}25'$ и долготу $20^{\circ}30'$ и оттуда прямо в P_2 .

В последнем месте было назначено в 8 час. утра randevу и крейсерам «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян», которые должны были подойти с севера. Далее предполагалось идти соединенно до места постановки «Енисей», где с ним остаются крейсера «Богатырь» и «Олег», а крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» отделяются.

В случае тумана, пурги или густой мглы, крейсерам «Богатырь», «Олег» и заградителю «Енисей» было приказано прождать на randevу один час и расположить свои курсы так, чтобы к наступлению темноты поставить заграждение в указанном месте.

После постановки заграждения «Енисеем», крейсера и заградитель, держась соединенно, должны были лечь на обратные курсы, рассчитывая быть на общем для всего отряда randevу в P_1 (см. карту) в 8 час. утра следующего за постановкой дня. Далее отряду было указано следовать соединенно.

В случае ненастья и несостоявшейся встречи, «Богатырю», «Олегу» и «Енисею» надлежало идти в устье Финского залива, куда и войти в темное время.

«Енисею» было приказано ставить мины банками на глубине 10 и 16 фут ²⁾.

Для соображений, в случае раздельного плавания, на каждый корабль был дан список известных и предполагаемых

¹⁾ Дело № 12594, стр. 126 н/об. ²⁾ Дело № 12602, стр. 38.

заграждений в Финском заливе и Балтийском море, а также примерные курсы и места всех судов, участвующих в операции.

Радио-переговоры были воспрещены, кроме случаев экстраординарных. Кильватерные огни и ратеры были затемнены синим флагдухом.

Для выполнения указанного плана 28 ноября (11 декабря) подводные лодки Е1 и Е9 вышли в район к западу от острова Борнгольм, а 29 ноября (12 декабря) крейсера «Богатырь», «Олег» и заградитель «Енисей» сосредоточились в Утэ, крейсера «Адмирал Макаров», «Баян» и заградитель «Ильмень» в бухте Папонвик.

«Рюрик» принял 28 ноября (11 декабря) с баржи на Свеаборгском рейде 120 мин заграждения и на следующий день вышел в Папонвик на соединение с «Макаровым» и «Баяном», которые должны были принять в течение этого дня мины с заградителя «Ильмень».

К вечеру 29 ноября (12 декабря) обстановка представлялась Начальнику отряда в следующем виде: взрыв в течение дня «Исполнительного» и «Летучего» в квадратах (20 и 27), где ранее мин заграждения обнаружено не было, давал повод к предположениям о присутствии неприятельских подводных лодок между неприятельским заграждением в устье Финского залива (на меридиане Тахкона) и Центральной позицией; сведения о боевых судах противника сводились к тому, что в северной части Балтийского моря к 30-му ноября (13 декабря) могли быть 2 легких крейсера и миноносцы, а в Киле находилось 5 дредноутов и другие большие суда, принимавшие запасы, якобы для операций в Балтийском море в ближайшее время; погода последних дней была бурная и мешала тралению курса, намеченного для выхода крейсеров из залива; в частности же вечером, 29-го, ветер, переходивший в зюйд-осту, достигал 6—8 баллов, а волна 5—6 баллов.

На основании приведенной выше обстановки Начальник отряда решил, что наиболее безопасное выполнение операции падает на ближайшие дни, пока флот противника еще не приступил к активным действиям и, кроме того, именно теперь, операция должна была оправдать надежды затруднить противнику сообщения с левым флангом армии, почему и выход был решен на следующий день, не взирая на погоду.

В соответствии с принятым решением, на следующее утро, (30 ноября) 13 декабря, Начальник отряда приказал спешно принимать мины крейсерам «Адмирал Макаров» и «Баян» (мины не были приняты накануне из-за того,

что «Ильмень» не мог из за свежей погоды подойти к борту крейсеров). Выход из Папоявика был назначен на 12 час., с расчетом проходить Суронский пролив после захода солнца.

В 11 час. были приглашены командиры крейсеров для передачи им инструкций на предстоящий поход. К этому же времени из полученных радио выяснилось, что противник предполагает в ближайшее время начать перевозку войск на транспортах в Данциг и Кенигсберг, что лишь утвердило Начальника отряда в необходимости выхода в тот же день. В виду этого было приказано «Адмиралу Макарову», грузившему мины вторым, принимать их вплоть до с'емки с якоря, сколько успеет, отказываясь в случае необходимости от обязательного числа 80, как то полагалось по плану для каждого из обоих крейсеров этого типа.

В 12^{1/2} час. крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» снялись в пургу с якоря и пошли по назначению. В виду того, что из за бурной погоды последних дней траления предположенного фарватера не было и так как вынужденный из за подводных неприятельских лодок более поздний, чем то было рассчитано, выход из Папоявика принуждал идти 16-ти узловым ходом. Начальник отряда отказался от предложенного Командующим флотом парохода трала «Митава» (ход 14 узлов) и указал головному крейсеру («Адмирал Макарову») курсы, которыми за день перед этим прошли крейсера «Олег» и «Богатырь», сообщенные по радио.

Находясь уже в пути, Начальник отряда получил от Командира «Богатыря» радио, что снежная пурга препятствует выходу второй части отряда из Утэ. Это известие побудило его решить, не откладывая операции, поставить с крейсеров свои именные банки вечером 1—14 декабря, затем встретить на назначенном утреннем рандеву «Богатырь», «Олег» и «Енисей» проконвоировать его до места постановки, на следующее утро вновь всем соединиться и совместно вернуться в Финский залив ночью на третьи сутки. Сообразно с этим крейсерам «Богатырь», «Олег» и заградителю «Енисей» было приказано выйти на следующий день в тоже рандеву.

Имея в виду, что мины, принятые на «Рюрик» (образца 1909 г.) надо было в целях безопасности постановки ставить не в полной темноте и что мины 1912 г., принятые на другие крейсера, в значительной степени более безопасны, Начальник отряда приказал «Адмирал Макарову» присоединиться к «Баяну» и идти совместно к местам постановки, «Рюрик» же увеличил ход до 18 узлов и ушел вперед. За

ночь крейсер «Баян» отстал и утром донес, что может иметь не более 16 узлов хода; он вернулся в Уте не поставив мин утром 2/15 декабря.

Легкая пасмурность, державшаяся весь день, способствовала избеганию встреч с кем либо и только утром на горизонте очень недолго был виден дым под самым берегом острова Готланд, который вскоре исчез. Повидимому это был пароход, который не мог бы определить даже числа идущих судов, так как «Рюрик» и «Макаров» по направлению на него створились, а «Баян» был далеко отставши.

Около 17 час. 1/14 декабря «Рюрик» подошел к назначенному месту и выставил ряд минных банок общий длиной до $5\frac{1}{2}$ миль. (См. карту № 9).

«Адмирал Макаров» отделился от «Рюрика» в 11 час. 50 мин. находясь в милях 30 восточнее южной оконечности Готланда и взял курс прямо к месту заграждения (см. карту № 8), куда прибыл в 8 час. 30 мин. вечера, не встретив неприятельских кораблей. Заграждение им было поставлено в три банки по 21 мине каждое. Германские маяки были потушены; в южном направлении виднелось зарево большого города. Во время постановки были усмотрены огни проходившего недалеке корабля. Постановка мин была закончена в 8 час. 53 мин., после чего «Макаров» лег на курс 335. Около 9 час. были вправо усмотрены огни шедшего корабля. В 10 час. 22 мин. «Адмирал Макаров» лег на норд и направился к месту утреннего randevu с другими крейсерами. Маяк Хоборг не горел и поэтому крейсер приблизился к берегу, чтобы определиться по мелким маякам; полученное место подтвердило, что заграждение поставлено точно в заданном месте.

В 6 час. 45 мин. утра крейсер находился на OSO от маяка Хелигхольмен (южная оконечность Готланда) в $5\frac{1}{2}$ милях. Стояла настолько густая мгла, что маяк можно было с трудом отличить.

Командир «Адмирала Макарова» решил не подниматься на Н, имея в виду присутствие значительных сил неприятеля, превосходивших силой весь наш отряд; полагая, что и «Рюрик» будет вынужден, по изменившимся условиям, спуститься на юг и возможно, уже это сделал, — он также решил спуститься на юго-запад, не переходя однако меридиана $19^{\circ}30'$, так как полагал, что неприятель будет придерживаться Готланда, а не опасного вследствие миль восточного берега моря; он предполагал прождать до 4-х час. дня и затем под прикрытием темноты, идти в Уте.

В 8 час. 15 мин. крейсер находился в $56^{\circ}52'$ с. ш. и $18^{\circ}44'$ в д., милях в 12 западнее назначенного рандеву (P_2), в которое пришел в 9 час. утра.

С 9 час. 30 мин. «Макаров» начал ходить переменными курсами, чтобы держаться в выбранном районе.

Часа в 3 дня крейсер наблюдал часто повторяющиеся яркие вспышки как бы прожектора.

В 4 часа дня «Макаров» пошел на север и в десятом часу утра прибыл в Утэ, не будучи обнаружен неприятелем.

После постановки мин «Рюрик» направился к месту утреннего рандеву P_2 , куда должны были собраться все крейсера и подойти с севера «Богатырь», «Олег» и «Енисей», вышедшие из Утэ 1-го/14-го декабря около 2 час. дня.

К 8 час. утра 2/15 декабря, когда «Рюрик» подходил к назначенному рандеву, обстановка складывалась в следующих общих чертах: последние сведения о противнике указывали, что между 29 ноября и 2 декабря можно было ожидать решительных действий Германского флота в Балтийском море; радио-целенгаторы в течение ночи обнаружили пребывание каких то неприятельских судов, находящихся у входа в Финский залив и немного южнее; были основания считать что в северной части Балтийского моря находятся не менее 4-х кораблей («Markgraf», «Kaiser» «Gazelle» и один неизвестный легкий крейсер) и миноносцы, и что встреча с неприятелем возможна от назначенного места сбора, всего в 60 милях к северу.

В виду всего изложенного Начальник отряда решил после соединения отойти к югу, продержаться всем отрядом в районе банок Хоборгского рифа, как избегаемого большими судами, дожидаться там сумерек и проконвоировав «Енисей» до полной темноты по курсу к месту его постановки, остальным судам идти в Утэ, а «Енисею» на следующее утро войти в Рижский залив.

В $9\frac{1}{2}$ час. «Рюрик» соединился с подошедшими с севера «Богатырем», «Олегом» и «Енисеем», но «Адмирала Макарова» не было видно. Полагая, что «Адмирал Макаров» разошелся с отрядом (на этот случай были даны указания) благодаря пасмурности, в которой «Богатырь», «Олег» и «Енисей» открылись всего в 60 кабельтовых, Начальник отряда в 10 час. лег на курс, обратный тому, которым мог подходить «Макаров», и шел им до 11 час., когда отряд повернул в сторону Хоборгского рифа.

Прокрейсеровав вблизи банок весь день до 4 час. дня и не встретив никого, отряд лег на курс, ведущий «Енисея»

в месту его постановки и увеличил ход до 14 узлов. После захода солнца, при увеличивавшейся пасмурности, «Рюрик» и «Олег», дав 16 узлов, пошли на север, а «Богатырю» было приказано конвоировать «Енисей» до полной темноты, после чего тоже идти в Утэ. «Енисей» после постановки должен был идти в Рижскому заливу, куда войти утром.

За ночь ветер от Норд-Оста усилился, а к утру горизонт стал нечистым и видимость была временами не более 5 миль.

Проконвоировав «Енисей» до полной темноты, «Богатырь» направился в Утэ; не вдалеке от маяка Эстергарн он усмотрел два огонька, шедших на юг.

«Енисей» подошел к назначенному месту в 8 ч. вечера 2/15-го декабря и поставил заграждение в $10\frac{1}{2}$ миль длиною, полумильными банками с промежутками в $\frac{1}{2}$ мили. Всего он поставил 240 мин (см. карту № 10). Идя на север «Енисей» видел по левому траверзу и несколько впереди ряд слабых огней. Предполагая возможным присутствие неприятеля, «Енисей» уменьшил ход до малого и уклонился несколько вправо; описав полную циркуляцию в сторону от замеченных огней лег на прежний курс и дал прежний ход. Около 2-х часов ночи огни были вновь замечены, что заставило командира снова несколько изменить курс вправо. Уменьшить ход нельзя было из опасения не успеть в период темного времени ко входу в Рижский залив. Уклониться существенно вправо было также опасно, в виду неопределенности границ, предполагаемого неприятельского заграждения. Потому командир продолжал идти прежним курсом полным ходом, уклоняясь к югу каждый раз, как замечались огни влево от курса. В 6 час. утра, после резкого изменения курса вправо (на 4 R), огни окончательно скрылись и более уже не замечались. Остальной путь до входа в Рижский залив и далее совершен благополучно.

Таким образом намеченная операция оказалась выполненной почти полностью (за исключением «Баяна») и не была обнаружена противником. Отрядом поставлено 424 мины заграждения.

Погода благоприятствовала операции в оба дня: и 1-го и 2-го декабря, было пасмурно, с общею видимостью от 4-х до 6 миль, а по ночам до того темно, что даже черный дым из собственных труб не был виден. Удаче способствовало еще и то обстоятельство, что корабли ставили банки самостоятельно, т. е. врозь друг от друга, давая меньше дыму в одной точке и что «Енисей» прошел все пространство от Хоборгской банки до места постановки и далее до входа в Рижский залив в темноте.

Обстановка на Балтийском море за декабрь рисуется ниже-
следующим образом:

1/14-го декабря наши посты усмотрели ночью в широте Павловской гавани в море прожектор ¹⁾. Были получены донесения, что в районе Свинемюнде находятся постоянно в море дозорные миноносцы ²⁾.

2/15-го декабря в 60° 40 м. с. ш. и 20° 40 м. в. д. эскадренный миноносец «Деятельный» ³⁾ был безрезультатно атакован неприятельской подводной лодкой: в тот же день эск. мин. «Достойный» видел дважды к югу от Ганге перископ и затем струю от мины, а миноносец «Украина» ⁴⁾ при входе с севера в Моонзунд, боевую рубку подводной лодки. Поиски миноносцами подлодки были безрезультатны.

От начальника Морского Генерального Штаба была получена срочная телеграмма, что 2 или 3-го декабря ст/ст. ожидается выход эскадры дреднаутов и других судов из Киля в Балтийское море».

3/16-го декабря подводная лодка «Августа» вышла в крейсерство к о-ву Готланду. С моря вернулась подводная лодка «Е-1»; у входа в Финский залив она была, идя на поверхности, у маяка Бенгшер, атакована германской подводной лодкой, выпустившей по ней две мины, одна из которых прошла вплотную к лодке и только случайно замеченный перископ и немедленный поворот спас лодку от уничтожения. Во время крейсерства «Е-1» встретила к западу от о-ва Борнгольм только один неприятельский миноносец, который и атаковала, но безрезультатно ⁵⁾.

4/17-го декабря с утра, на виду наших наблюдательных постов Марьенгамн ⁶⁾, Утё и Дагерорт, появилось несколько легких крейсеров; они ушли в южном направлении, вероятно, заметив наши подводные лодки, вышедшие из Утё ⁷⁾. Получились сведения, из заслуживавшего большого доверия источника, что полное оборудование шведской армии предполагалось закончить к 15-му марту н/ст. В случае войны весной, действия предполагается направить против Финляндии, путем высадки войск под прикрытием германского флота ⁸⁾.

¹⁾ Дело № 8431 стр. 81.

²⁾ Дело № 7154 стр. 85.

³⁾ Вахтенные журналы миноносцев и Дело № 8431 стр. 81.

⁴⁾ Вахтенный журн. «Украины» и Дело № 7185 стр. 211.

⁵⁾ Дело № 12597 стр. 42 и Дело № 7185 стр. 227.

⁶⁾ Дело 12597 стр. 41-45; Р-т К. В. Ф. 37 К/О.

⁷⁾ Р-т К. В. Ф. № 37 К/О.

⁸⁾ Дело 7154 стр. 94.

5/18-го декабря «Достойный» видел неприятельскую подлодку ¹⁾ в устье Финского залива, шел ее таранить и прошел над лодкой.

6/19 декабря с маяка Филдзанд ²⁾ был усмотрен на запад неприятельский заградитель.

По сведениям Морского Генерального Штаба ³⁾, действия германского флота против России ожидалось в январе. Как видно из книги адмирала Шеера, единственного германского источника, находящегося в данное время в Морискоме, по которому можно судить о намерениях германского флота в Балтийском море, в начале января действительно предполагался переход 3-й эскадры в составе: лин. кор. «König», «Grosser Kurfürst», «Markgraf», «Kronprinz», «Kaiser», «Prinz-Regent Luitpold» и «Kaiserin» для боевого маневрирования.

8/21 декабря из Данцига на север вышли 6 миноносцев с минами заграждения ⁴⁾.

9/22-го декабря были получены сведения, что повидимому внешняя дозорная цепь данцигского района ⁵⁾ составляется из подводных лодок, базирующихся на Мемель; вторая линия — сторожевые пароходы, с осадкой в 16" и менее, расположенные цепью на N. W. от Брюстерорта ⁶⁾. Сторожевое охранение миноносцев постоянно состоит из двух-трех судов базирующихся на Пальминкен. Миноносцы сменяются через шесть дней ⁷⁾.

11/24-го декабря у входа в шхеры у Петерсхера (район Бьёрнеборга) появилось 4 неприятельских военных судна замеченных лодчанами. Последние немедленно сообщили об этом на материк ⁸⁾, снежная метель не позволила им определить тип судов ⁹⁾.

14/27-го декабря были закончены постановки мин заграждения на местах наиболее выгодных для бомбардировки Ливавы ¹⁰⁾. Постановка этих заграждений задерживалась бурными погодами, мешавшими протранию путей для безопасных подходов с моря миноносцев, должествовавших ставить мины ¹¹⁾. Для этой цели 29-го ноября (12 декабря) и были

¹⁾ Дело 8431 стр. 1.

²⁾ Дело 8431.

³⁾ Дело 7185 стр. 282.

⁴⁾ Дело 7154 стр. 107.

⁵⁾ Дело 7185 стр. 276.

⁶⁾ Дело № 7185 стр. 347-348; Р-т К. Фл. № 47 К/О и 37 К/О; дело 7185 стр. 318 и дело 7154 стр. 127-130.

⁶⁾ Дело № 7185 стр. 286-293, № 7154 стр. 113.

⁷⁾ Дело № 7154 стр. 112, 127, 130.

⁸⁾ Дело № 7185 стр. 293, № 7154 стр. 120.

⁹⁾ Дело 12604 стр. 158.

¹⁰⁾ Дело № 7185 стр. 313.

посланы 8 миноносцев 4-го дивизиона, двое из которых («Исполнительный» и «Летучий») погибли в Финском заливе. Тральные работы к началу декабря выяснили положение неприятельских минных банок и тогда же было приступлено к постановке мин заграждения портовыми средствами. Мины были подвезены к Либаве по железной дороге. Подходы к Либаве таким образом были весьма затруднены целой цепью неприятельских и наших минных заграждений, но обеспечить город от бомбардировки командование флотом, конечно, не могло, так как противник, решившийся на этот шаг, мог в нужных ему местах вытратить мины, а флот был лишен возможности этому помешать. Посылка же миноносцев для дополнения поставленных заграждений была крайне затруднена бурными погодами и низкой температурой, при которой мины и их якоря покрываются крепкой корой льда. Появление льда в Моонзунде до крайности осложняло подобные операции и делало посылки миноносцев в Балтийское море южнее Виндавы почти невозможными. Тяжелая служба миноносцев не могла не отразиться на состоянии их механизмов и котлов, требовавших серьезного ремонта; дабы к весне иметь их боеспособными, Командование использовало время с конца декабря до середины февраля для ремонта и технического усовершенствования миноносцев (установка различных новых приборов и приспособлений и т. д.). За этот промежуток времени в полной готовности неизменно оставались лишь две группы миноносцев (всего 8).

16/29 декабря было закончено обследование неприятельских заграждений у Ментилуото и Раумо и обвехованы новые фарватеры, позволявшие возобновить безопасное плавание в эти порта ¹⁾.

17/30 декабря, по агентурным сведениям, в Киле ²⁾ грузился миной заградитель, долженствовавший ставить мины у русских берегов. В тот же день на видимости Мариенгамна появился крейсер типа «Аугсбург» ³⁾. Подойдя к Копбаклинторне, он продержался там около часа в расстоянии 6—7 миль от Мариенгамна и затем, пройдя маяк Локшер, скрылся на юг.

Около этого времени выяснилось, что шведское правительство согласилось на заминирование нами всего Оландстафа,

¹⁾ Дело № 12600 стр. 91; дело 12620 стр. 62.

²⁾ Дело 7185 стр. 574а.

³⁾ Дело 12604 стр. 155.

за исключением территориальных вод Швеции¹⁾, что практически аннулировало все значение этого предприятия, т. е. оставляло совершенно свободным почти половину всего прохода и как раз ту, где пролегает главный фарватер из Балтийского моря в Ботнический залив. Такое частичное заминирование Оландсгафа, конечно, не могло способствовать достижению главной цели—преградить доступ германским судам в Ботнический залив. Переговоры по сему вопросу с шведским правительством продолжались.

20 декабря (2 января), по сведениям Морского Генерального Штаба, в восточной части Балтийского моря²⁾ находились 2 «Дейтшланда», 2 больших крейсера, 6 малых крейсеров, 18 миноносцев, 2 подводных лодки и 2 канонерки.

21 декабря (3 января) вступил в строй прибывший в Гельсингфорс линейный корабль «Петропавловск». Испытания механизмов прошли превосходно³⁾.

24 декабря (6 января)⁴⁾ вернулись из Ботнического залива наши крейсера и миноносцы, ходившие туда по вновь обставленным шхерным фарватерам, для обеспечения морского торгового пути в Швецию⁵⁾.

26 декабря (9 января) были получены сведения английского адмиралтейства, всегда весьма достоверные, что рано утром 26 декабря (8 янв.) неприятель предполагает проявить деятельность в Балтийском море подводными лодками и эскадренными миноносцами. Более подробных сведений сообщено не было⁶⁾ и⁷⁾.

В декабре 1914 года сухопутным начальством Двинского Военного Округа⁸⁾ был возбужден вопрос об усилении обороны Балтийского моря от Усть-Двинска до Полангена, при чем предполагалось в основу этого положить ниже следующие данные: 1) Усилить пассивную оборону, в смысле наблюдения и поддержания связи по побережью. 2) Усилить пассивную оборону важнейших пунктов побережья, в смысле солидного их минирования. 3) Внести в оборону побережья активный характер, назначением потребного числа подводных лодок и миноносцев, базирующихся на порт Либаву, в целях действия на сообщение и ближайшие порты противника.

¹⁾ Дело 7185 стр. 354-355.

²⁾ Дело № 7185 стр. 363, № 7186 стр. 5.

³⁾ Дело № 7185 стр. 361—362.

⁴⁾ Дело № 7186 стр. 5.

⁵⁾ Дело № 8431.

⁶⁾ Дело № 7185 стр. 379.

⁷⁾ Дело № 7185 стр. 6.

⁸⁾ Дело № 7185 стр. 335, 331.

Ниже приведены выдержки из разъяснений по этим вопросам Штаба Главнокомандующего VI армией: по вопросу более надежного заграждения Либавы сообщалось «что поставленные мины на местах, наиболее удобных для бомбардировки города, считаются достаточными и что надо иметь ввиду, что бомбардировка Либавы неприятелем происходила только потому, что в этом порту одно время находились некоторые наши суда (подводная лодка «Крокодил», базировавшаяся на этот порт в ноябре и несколько миноносцев); район Либавы являлся настолько загражденным, как нами так и противником, что едва-ли в нем возможно плавание без принятия специальных мер. Ходатайство о постановке флотом орудий у Либавы, почиталось Штабом Главнокомандующего VI-й армией, совершенно ненужным вследствие того, что Либава, равно как и все Курляндское побережье, по обстановке того времени, не имело какого либо значения для операций на море и оборона его не входила в задачи, поставленные Балтийскому флоту Высшим Командованием. Наше Курляндское побережье не являлось объектом действий для нашего противника. «Присылка в Либаву и базирование на ней миноносцев и подводных лодок, не представлялись возможными, еще и потому, что весь юго-восточный угол Балтийского моря был заминирован нами в столь широких размерах (район Мемель-Данциг), что о каком бы то ни было серьезном движении здесь неприятельских судов и транспортов не могло быть и речи. Опыт войны совершенно ясно показал, что противник ни разу не перевозил войска к Данцигу и Мемелю морем, а бывшие перевозки производились из Кенгсберга по Куришгафу, чему никто, а особенно флот, мешать не мог».

30-го декабря (12-го января) в Морском Генеральном Штабе были вновь получены указания на предстоящее выступление против Либавы германского флота.

Обстановка на Балтийском море к концу 1914 г.¹⁾ рисуется по донесениям Командующего флотом нижеследующим образом:

«Условия борьбы на море в течение первых месяцев войны позволили Балтийскому флоту не только выполнить целиком основной план операции—не позволить противнику проникнуть в восточную половину Финского залива—но и закрепить за собой обладание Моонзундом и шхерами до Ганге, установив таким образом наблюдение за выходами из Финского залива. Вывод полевых войск из Финляндии, вынужденное

¹⁾ Рпт. Ком. В. Ф. № 48 в/о 49 в/о.

базирование главных сил флота на Гельсингфорс, ввиду неготовности Ревельского порта, и соображения о защите центральной позиции—особенно подчеркивали опасность высадки неприятельского десанта в Финляндии, хотя-бы на ее юго-западном или западном побережье, которое выходило из пределов вышеуказанной, расширенной оперативной зоны нашего флота. Неопределенное положение занятое Швецией и ее военные мероприятия угрожали открытой борьбой с последней. Эти соображения заставили командование Балтийском флотом вновь обратить самое серьезное внимание на Або-Оландский район». Район этот, находясь на фланге всех операционных направлений противника в Финский и Ботнический заливы, обладает глубоководными внутренним фарватерами, доступными для самых больших судов; для Балтийского флота он имел первостепенное стратегическое значение. Прочное владение этим районом позволяло упорно бороться против операций противника, направленных к преграждению выхода из Финского залива и давало возможность контролировать входы в Финский и Ботнический заливы, равно как не допустить десантных операций противника на юго-западном и западном берегу Финляндии. Наоборот, обладание этим районом неприятелем, позволяло последнему парализовать всякие попытки Балтийского флота к развитию каких либо операций не только в районе Балтийского моря, но даже и в устьях Финского залива; устройство противником баз для своих подводных лодок в Або-Оландском районе поставило бы флот, находящийся в Финском заливе, в крайне тяжелое положение.

Исходя из этих соображений, Командующий Балтийским флотом вновь настаивал (31-го декабря ст. ст.) на необходимости безотлагательно и прочно занять и укрепить Або-Оландский шхерный район, отделив для его обороны часть второстепенных сил флота, не имеющих особого значения для обороны центральной позиции и восточной половины Финского залива¹⁾.

Развитию оборудования Або-Оландского шхерного района будет посвящен особый исторический очерк; ниже укажу лишь главные основания плана оборудования и обороны этого шхерного района.

Предполагалось защитить все входы с моря путем установки нижеследующих баттарей: а) четыре 9,2" орудия на острове Эре; б) четыре 8" на острове Утэ, в) шесть 6"

¹⁾ 7185 стр. 410.

в районе Чекарсфиорда, г) четыре 8" в районе Летзунд, д) три 6" в районе Лумперланда, на Дегере, е) четыре 120 мм. в районе Ворде ж) четыре 120 мм. в районе Люпперте. Подвижную оборону района предполагалось возложить на отряд из следующих судов: «Цесаревич», «Слава», «Диана», «Аврора», «Грозный», «Храбрый», 1 дивизион миноносцев, 3 подводных лодки, заградитель «Ильмен» и вспомогательные суда. Остров Оланд было предполагено занять морским батальоном с пулеметной командой и батареей горных пушек. Главнокомандующий VI армией утвердил вышеизложенное предположение Командующего флотом и вошел в сношение с министром иностранных дел по вопросу о своевременном предупреждении Швеции и возможного парализования агитационной деятельности неприятеля, который мог бы использовать факт оборудования Або-Оландского района, истолковывая его как агрессивное действие, направленное непосредственно против Швеции ¹⁾.

Тогда же Командующий флотом указывал на опасность хотя бы временного занятия противником острова Эзель и уничтожения авиационной станции в Кильконде ²⁾. О-в Эзель тогда был совершенно беззащитен. Значение этого острова для деятельности флота было тесно связано с владением последним и Моонзундом, которое только и позволило создать для миноносцев второй выход в Балтийское море через Рижский залив. Возможность их выхода через Ирбенский пролив ставила морские пути неприятеля, по восточную сторону о-ва Готланд к устью Финского залива, под фланговые удары и допускала появление миноносцев в тылу отрядов противника, развивавших операции в северной части Балтийского моря. Повидимому эти соображения и заставили противника появляться в указанном районе лишь в светлое время суток, отходя к вечеру в западный проход о-ва Готланд или к берегам Швеции. Только благодаря владению островами Эзелем, Даго и Моонзундом, Балтийскому флоту удалось так широко развить активные заградительные операции с миноносцев у берегов противника. Базирование на Ревель или Гельсингфорс сделало бы эти операции почти невозможными. Расположенная на о-ве Эзель морская авиационная станция уже в то время сыграла важную роль в деле своевременного осведомления главных сил о передвижении противника в районе Фильзанд и Дагерорт. Значение ее усугублялось тем,

¹⁾ Дело № 7185 стр. 407. ²⁾ Дело № 13440 стр. 119.

что состав крейсерских бригад Балтийского флота был настолько слаб и относительно тихоходен, что без поддержки более сильными судами они не могли выполнять более глубоких разведок. Командование Балтийским флотом считало занятие с-ва Эзель наиболее вероятным именно зимой, когда флот, а в особенности его минные суда, не могут выйти в любое время в море и поэтому ходатайствовало о назначении на остров одной дружины ополчения с полевой артиллерией, с расквартированием ее в Аренсбурге и в местах наиболее угрожаемых в смысле высадки десанта.

Для характеристики обстановки в южной части Балтийского моря, от входа в Рижский залив до косы Хела, ниже приведены выдержки из письма Начальника Штаба Главнокомандующего VI армией ¹⁾ к Командующему X армией, занимавшей тогда самый крайний правый фланг нашего фронта и стоявшей в Восточной Пруссии (между Неманом и Иогансбургом). Указывалось на заминирование в широких размерах нашим флотом всех подходов с моря к германским портам Нейфарвассеру, Пиллау и Мемелю, а также и всего юго-восточного угла Балтийского моря, к востоку от линии Риксгефт—Либава. «Гибель германского броненосного крейсера «Фридрих Карл», двух минных заградителей и целого ряда других мелких судов, происшедшие на наших минах в этом районе, заставили противника оттянуть свои легкие крейсера и миноносцы, базировавшиеся обычно на Данциге и Мемеле, из этого района моря на запад к Кольбергу и Штеттину. Получаемые постоянно вполне надежные агентурные сведения указывали, что движения судов в заминированном районе почти нет; для поддержания каботажного движения у побережья, германским правительством был принят целый ряд мер, но все же последнее оказалось сильно затрудненным». В силу этого минирование нашим флотом названного участка моря, имевшее целью затруднить насколько возможно движение неприятельских судов к его восточным портам, повидимому достигло в полной мере своего назначения».

В тот период времени Штаб Главнокомандующего считал мало вероятным предположить возможность производства неприятелем массовых перевозок войск морем с запада к Кенигсбергу и Мемелю, имевших целью выйти во фланг X армии. «Суровая и крайне бурная погода не позволяла противнику вытравливать выставленные минные заграждения, а большее их число и постановка их в открытом море в достаточном

¹⁾ Дело 7185 стр. 402—406.

удалении от берегов, могла почитаться наилучшей гарантией долговечности этих заграждений. Таким образом, если и нельзя было гарантировать в полной мере невозможность со стороны противника производство отдельных морских перевозок в этом районе, то во всяком случае, можно было быть уверенным в значительной трудности производства таковых». Существовавшие тогда мнение, что «неприятель производил перевозки войск морем к Мемелю, основывалось на недоразумении; действительно перевозка войск производилась, но не по открытому морю, а по внутренним мелководным фарватерам Куришгафа, омывающем район Кенигсберг, Либаву и устье Немана, вход в который с моря защищался батареями у Мемеля. Поэтому было бы правильнее назвать эти перевозки не морскими, а речными или озерными. Помешать этим перевозкам флот не мог до тех пор, пока в его власти не будет Мемель, т.-е. вход с моря в Куришгаф. Либавский военный порт, уничтоженный как таковой в самом начале войны, дважды подвергся минированию и бомбардировке со стороны неприятеля; оба раза эта операция противника имела целью не допустить базирование наших судов на Либаву. Особенно ясно это подтвердилось при вторичной бомбардировке, происходившей после того, как в течении трех недель на Либаву базировалась подводная лодка «Крокодил» и туда заходили английские подводные лодки и несколько миноносцев. Ожидая нападение неприятеля на Либаву, командование флотом за пять дней до него отозвало выше-названные суда из порта. Постановка довольно большого числа неприятельских мин в районе Либавы и довольно солидная закупорка всех входов в Либавский военный порт, доказывает, что неприятель не придавал в тот период времени значения Либаве, как десантному пункту и что все его операции против Либавы имели лишь целью не допустить наш флот пользоваться Либавой, как базой для малых судов. Другой порт Курляндского побережья Виндава был загражден нами с моря; при входе в реку затоплены суда. Вследствие этого в Виндавский порт входить нельзя было. Мины заграждения были поставлены также и при входе в аванпорт. После бомбардировки Либавы операции противника не распространялись более на Курляндское побережье; в течение последних двух месяцев 1914 г. посты службы связи Балтийского моря, находящиеся на этом побережье от Домеснеса до Полангена, ни разу не видели неприятельских судов. Все операции германских судов протекали в северной части Балтийского моря, в районе островов Даго, Готланда и Або-Оландских шхер».

Заградительная операция.

31 Декабря 1914 года—I Января 1915 года.

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

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

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

а) крейсеру «Россия» идти 16 узловым ходом к Арвоне, где поставит заграждение в виде беспорядочной банки общим протяжением в 10 миль и в направлении приблизительно на NW 30° от маяка. По постановке заграждения, идти тем же ходом обратно к месту randevу с крейсерами «Богатырь» и «Олег» в S 55° 39' с. ш. и l 15° 40' (см. карту P₃), где надлежало быть около 9 часов утра. По соединении далее с 1-й бригадой крейсеров все должны были следовать в Угтэ ида западнее Готланда;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Дело № 12795 стр. 2—4.

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

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

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

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

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

¹⁾ Дело 12601 стр. 102—103.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Обстановка в январе рисуется нижеследующим образом:

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

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

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

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

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

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

⁵⁾ Дело 7186 стр. 5.

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

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

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

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

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

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

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

²⁾ Дело 8431 стр. 90.

³⁾ Дело 7186 стр. 38, стр. 31, 35.

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

⁵⁾ Операции подводных лодок изложены в особом исследовании.

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Дело 7186 стр. 46.

²⁾ Дело 7186 стр. 44—45.

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

⁴⁾ 7186 стр. 85, дело 12795 стр. 10.

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

⁶⁾ Дело 7186 стр. 67.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На это представление Главнокомандующего VI армией была получена нижеследующая директива:

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Дело 7186, стр. 75.

²⁾ Дело 12795, стр. 12—13.

³⁾ Дело 7155, стр. 93.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Stegemanns, Geschichte des Krieges.

Заградительная операция 1 (14) февраля 1915 г.

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

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

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

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

¹⁾ Дело 12795 стр. 14—15.

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

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

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

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

¹⁾ Дело 12795 стр. 15.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Дело 12795 стр. 16.

²⁾ Дело 12795 стр. 16.

³⁾ Дело 12795 стр. 19.

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

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

П. Гельмерсен.

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

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

