

УДК 93/94; 359.3

Создание флотилии Северного Ледовитого океана и ее участие в обеспечении коммуникаций в Арктике в Первой мировой войне

Б. М. Амусин¹, доктор военных наук,
А. И. Алексеенко², кандидат военных наук,
И. Н. Кинякин, кандидат военных наук

Балтийский военно-морской институт им. адмирала Ф. Ф. Ушакова —
филиал Военно-морской академии им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова (Калининград)

Статья посвящена созданию, развитию и боевой деятельности флотилии Северного Ледовитого океана по обеспечению океанско-морских коммуникаций в Арктике в Первую мировую войну.

Ключевые слова: Первая мировая война, флотилия Северного Ледовитого океана, морские коммуникации, дозор, конвой.

Первая мировая война (1914—1918 гг.) явилась результатом обострения отношений между крупнейшими империалистическими державами, добившимися передела мира.

В число воевавших стран вошла и Россия. Чтобы удовлетворить потребности армии и флота, русскому правительству пришлось заказать в союзных и нейтральных странах значительное количество военного имущества и промышленного оборудования. Подавляющее большинство этих грузов можно было перевезти только морем. Однако с началом войны наиболее удобные морские пути сообщения через Балтийское и Черное моря оказались прерванными.

Из двух других морских театров — Дальневосточного и Северного — наиболее удобным представлялся Северный с портом Архангельск. Из него военные грузы, прибывавшие из-за границы, доставлялись на фронт или в центральные районы страны в три-четыре раза быстрее, чем из Владивостока. Однако опыт первых морских перевозок показал, что Северный морской театр был совершенно не приспособлен для этого как в отношении организации грузоперевозок, так и по обеспечению их безопасности в условиях военных действий.

В кампанию 1915 г. северные порты России приняли более 1200 тыс. т грузов, а из России через них было вывезено более 10 млн пудов пшеницы, около 3 млн пудов сливочного масла и около 5 млн пудов льна и пеньки [1, с. 128—179]. Значительно возросший грузопоток на арктических морских путях заставил германское командование обратить особое внимание на морские коммуникации союзников. Оно развернуло широкую подводную войну и выставило в некоторых районах минные заграждения. Так, германский вспомогательный крейсер «Метеор» скрытно поставил между Ионаньгой и островом Сосновец 285 мин банками по 27—30 в каждой [2, т. 3, ч. 1, л. 42]. На немецких минных заграждениях 29 мая 1915 г. погиб английский пароход «Арндаль» [3, т. 1, с. 585]. Вскоре подорвалось и затонуло еще несколько транспортов.

Появление минной опасности и резкое сокращение в связи с этим перевозок союзников заставили русское командование принять срочные меры для защиты судоходства в Арктике. Так, впервые после Крымской войны перед Россией со всей настоятельностью встал вопрос о создании на Северном морском театре военного флота и об укреплении побережья Белого моря и Кольского залива, где располагались Архангельск и незамерзающий порт Романов-на-Мурмане (ныне Мурманск).

До войны военных кораблей на Севере не было. Для охраны рыбных промыслов ежегодно приходило из

¹ Руководитель авторского коллектива,
моб. тел. 8 (921) 71-14-181.

² e-mail: aa25026@mail.ru.

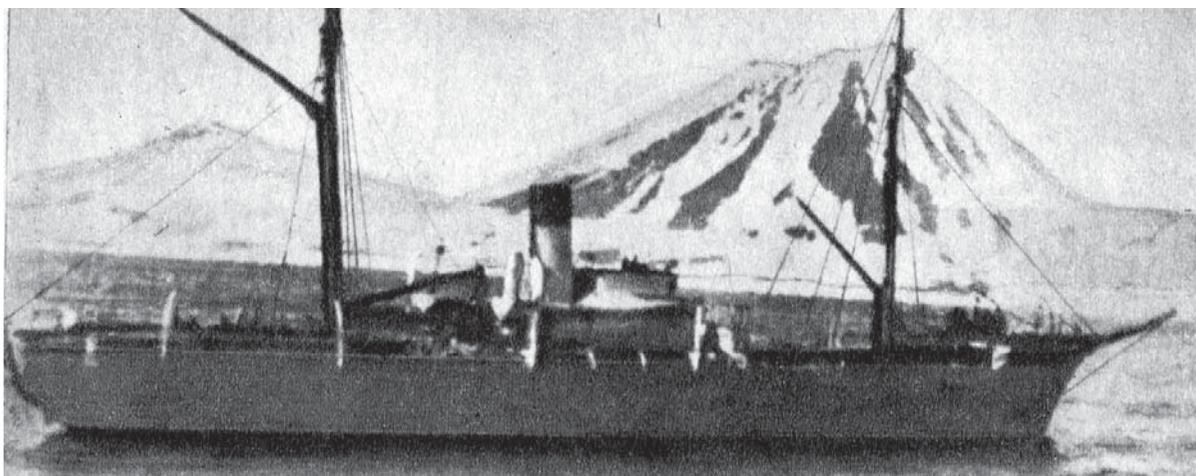


Рис. 1. Посыльное судно «Бакан»

Балтийского моря посыльное судно «Бакан» (рис. 1) [3, т. 1, с. 580]. С этого небольшого корабля водоизмещением 885 т, вооруженного четырьмя пушками (две 47-мм и две 37-мм), и начинается история военной флотилии Северного Ледовитого океана.

С началом войны командир «Бакана» капитан 2-го ранга С. М. Поливанов возглавил оборону Архангельского порта с моря. По его инициативе для затруднения плавания кораблей противника были выключены маяки и снято навигационное ограждение. Экипаж «Бакана» на подходах к Архангельску оборудовал оборонительные позиции. На побережье Горла Белого моря были развернуты наблюдательные посты, имевшие связь друг с другом и с «Баканом». Готовилась позиция на острове Мудьюг, где можно было установить при необходимости 47-мм орудия, сняв их с посыльного судна. На подходах к острову выставили в шахматном порядке 130 донных инженерных мин [3, т. 1, с. 598]. Осенью 1914 г. были введены в строй три радиостанции (на мысах Канин Нос, Святой Нос и на острове Моржовец). Они обеспечивали надежную связь всей системы наблюдательных постов со штабом начальника охраны водного района Архангельского порта, созданного в конце 1914 г. На линии Канин Нос — Святой Нос корабли несли постоянный дозор.

В 1915 г. в связи со строительством незамерзающего Мурманского порта русское командование начало срочно создавать эффективную оборону Кольского залива, который к тому же стал местом базирования флотилии Северного Ледовитого океана.

В течение 1915—1916 гг. на побережье залива было создано до 10 наблюдательных постов, а на подходах к нему — два постоянных корабельных дозора (один на линии мыс Сеть-Наволоч — остров Кильдин, второй между островом Торос и мысом Летинский). В районах острова Седловатый и мыса Белокаменный были поставлены противолодочные сети, на входе в Екатерининскую гавань — кольчужный бон.

В начале 1916 г. был сформирован специальный отряд для обороны Кольского залива. В него вошли переоборудованные из торговых и промысловых судов вспомогательные крейсера «Колгуев» и «Василий Великий», тральщик «Восток», гидрографическое судно «Харитон Лаптев», а также минный заградитель «Усури», прибывший из Владивостока.

С появлением минной угрозы судоходству между Кольским заливом и Архангельском возникла необходимость создать промежуточную базу флота. Наиболее подходящим местом для нее была Иоканьгская бухта, занимающая выгодное положение на подходах к Горлу Белого моря. Имелось в виду, что там будут базироваться корабли, несущие дозор, и партия траления.

В первые годы войны корабельный состав флотилии формировался в основном с учетом нужд торгового флота. Летом 1915 г., когда впервые на немецких минах подорвались торговые суда, русское командование срочно создало партию траления, которая базировалась на Архангельский порт. В качестве тральщиков использовались рыболовецкие суда, переданные флотилии по мобилизации. В конце года состав партии увеличился до 27 судов. Однако только половина из них имела тралы и могла использоваться по прямому назначению.

Обстановка требовала быстрее усиления флотилии Северного Ледовитого океана, развертывания ее в широких масштабах (рис. 2). А Морской генеральный штаб медлил с этим и только в начале 1916 г. разработал план строительства морских сил на Севере.

В создаваемую флотилию должны были войти отряд крейсеров и миноносцев, дивизия траления, отряд судов обороны Кольского залива, отряд судов охраны водного района Архангельского порта и суда службы связи. В качестве баз флотилии намечались Архангельск, Иоканьга и Екатерининская гавань в Кольском заливе. В плане впервые были четко сформулированы задачи флотилии. Они

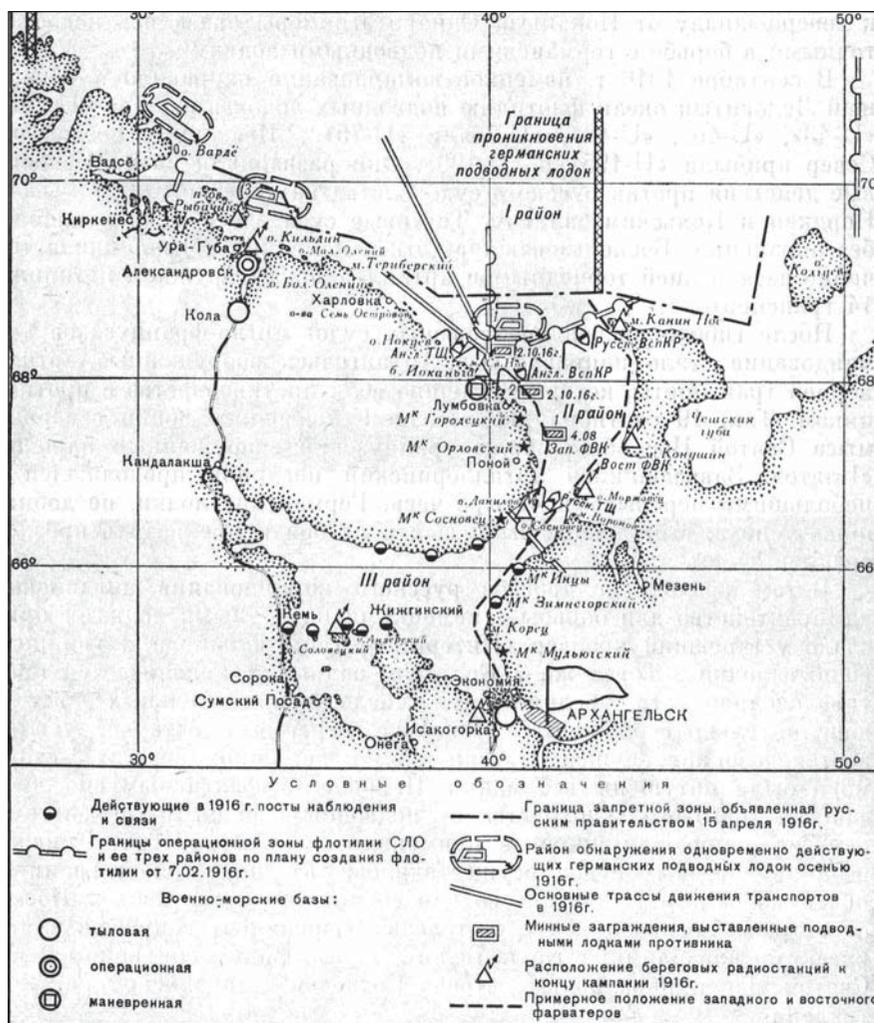


Рис. 2. Обстановка на русском Северном морском театре, 1916 г.

было решено использовать в основном корабли и суда, находившиеся на Дальнем Востоке. Первый опыт переброски сил флота с Дальнего Востока на Север в условиях войны уже был: в 1915 г. совершил длительный переход из Владивостока в Архангельск минный заградитель «Уссури», Северным морским путем были проведены гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач».

Летом 1917 г. в Заполярье прибыл крейсер «Аскольд», который до этого действовал вместе с флотом союзников на Средиземном море [4, т. 2, с. 395].

Из Владивостока на Северный морской театр переводились также миноносцы и вспомогательные суда. В первой половине 1916 г. переход на Север совершили миноносцы «Властный» и «Грозовой», в 1917 г. — миноносцы «Капитан Юрасовский», «Бесшумный», «Лейтенант Сергеев» и «Бесстрашный».

Из подводных лодок на Северный морской театр первой была доставлена «Дельфин», построенная еще накануне русско-японской войны. Ее перевезли из Владивостока в Архангельск по железной дороге. В 1916 г. из Петрограда прибыли еще две малые подводные лодки. Четвертая, «Св. Георгий», была куплена в Италии. В мае 1916 г. она вышла из Генуи и в сентябре прибыла в Архангельск, покрыв расстояние свыше 5 тыс. миль. Это был один из наиболее дальних переходов в истории русских подводных лодок, совершенный в военное время и при неблагоприятных метеорологических условиях. Русские подводники во главе со своим бесстрашным командиром старшим лейтенантом И. И. Ризничем стойко преодолели все трудности и благополучно привели корабль в место назначения.

Несмотря на то что корабли, прибывшие с Дальнего Востока, значительно усилили флотилию Северного Ледовитого океана, их явно не хватало для успешного решения стоявших перед ней задач.

сводились к проводке торговых судов за тральщиками через минные заграждения, прикрытию конвоев от ударов легких и вспомогательных крейсеров и подводных лодок противника и защите своих портов и побережья.

Исходя из этих задач, а также системы базирования флотилии и способов ее действий, Морской генеральный штаб предложил разделить Северный морской театр на три операционные зоны. Первая включала южную часть Баренцева моря, во вторую входило Горло Белого моря, а остальная часть Белого моря вместе с Двинским, Кандалакшским и Онежским заливами составляла третью операционную зону флотилии [3, т. 1, с. 596].

Хотя план Морского генерального штаба далеко не полностью учитывал потребности театра в корабельных силах, в феврале 1916 г. он был утвержден, и Морское министерство приступило к развертыванию флотилии.

К этому времени на Севере уже находились два соединения кораблей — партия траления и отряд охраны водного района Архангельского порта. Для комплектования корабельного состава флотилии

Особенно остро ощущался недостаток в тральщиках и кораблях противолодочной обороны. Русское правительство приняло решение закупить военные суда за границей. Однако в условиях мировой войны оказалась возможна только закупка нескольких гражданских пароходов, требовавших переоборудования.

2 июля (19 июня) 1916 г. официально, приказом по морскому ведомству было объявлено о формировании флотилии Северного Ледовитого океана [5, с. 38]. Первоначально ее подчинили вице-адмиралу А. Г. Угрюмову, главнокомандующему городом Архангельск и районом Белого моря. В октябре того же года была введена должность командующего флотилией, совмещенная с должностью главнокомандующего, которую занял вице-адмирал Л. Ф. Коровин (Кербер). Базами флотилии являлись Александровск (Полярный), Романов-на-Мурмане (Мурманск), Иоканьга и Архангельск. Корабельный состав флотилии включал: 1 линейный корабль, 2 крейсера, 6 миноносцев, 4 подводные лодки, 1 минный заградитель, 44 тральщика, 11 посыльных судов, 5 сторожевых катеров, 7 гидрографических судов, 2 ледокола и 13 других вспомогательных судов [3, т. 1, с. 625—626].

В кампанию 1917 г. одновременно с дальнейшим пополнением флотилии новыми кораблями отработывалась организация корабельных сил. Основными ее соединениями были Мурманский отряд, в который входили линейный корабль «Чесма» (бывший эскадренный броненосец «Полтава»), минный заградитель «Усури» и несколько вооруженных пароходов, а также сводный отряд, состоявший из крейсера «Аскольд» и нескольких посыльных судов. Прибывший в ноябре 1916 г. крейсер «Варяг» (выкупленный у Японии) нуждался в срочном ремонте и был направлен в Англию из-за отсутствия ремонтной базы в Арктике.

Самым многочисленным соединением была дивизия траления, включавшая четыре отряда тральщиков. Миноносцы составляли отдельный дивизион, а большинство посыльных судов — дивизион судов особого назначения. Подводные лодки также были сведены в дивизион. Кроме того, во флотилию входили отряд охраны водного района Архангельского порта и отряд ледоколов.

Боевая деятельность русских кораблей на Северном морском театре началась с первого дня войны. С ее объявлением посыльное судно «Бакан», находившееся в Баренцевом море, задержало 9 германских торговых судов, следовавших вдоль Мурманского побережья на запад, и привело их в Архангельск [5, с. 409]. После этого оно заступило в дозор на линии Святой Нос — Канин Нос. Вместе с «Баканом» дозорную службу несли вооруженные пароходы, а с 1915 г. и гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач».

В июне 1915 г., когда на театре возникла минная опасность, рыболовные траулеры «Север», «Восток»,

«Юг» и «Запад», приспособленные под тральщики, выполняли боевое траление в районе Горла Белого моря. На первых порах в качестве тралов использовались обыкновенные тросы, с помощью которых вылавливались и уничтожались якорные мины. В дальнейшем эти корабли были вооружены настоящими тралями, присланными с Балтийского флота. Тральные работы продолжались до декабря 1915 г. За это время русские и прибывшие союзные английские тральщики уничтожили 218 мин [3, т. 1, с. 588].

Когда Горло Белого моря замерзло, грузы, прибывавшие из-за границы, в районе Кольского залива перегружались на ледоколы «Канада», «Илья Муромец», «Садко», «Г. Седов», «Семен Дежнев», «А. Сибиряков» и обычные суда, приспособленные к плаванию во льдах. Ледоколы занимались не только непосредственной перевозкой грузов в Архангельск, но и проводкой туда транспортов. За время войны они провели в этот порт около 300 судов, а в обратном направлении — 350 [6, с. 28].

Летом 1916 г. в связи с транспортировкой значительного контингента русских войск во Францию и на Балканский театр военных действий перевозки в Арктике в обоих направлениях расширились. Всего во Францию и на Салоникский фронт в Грецию в 1916 г. через северные порты было отправлено свыше 42 тыс. солдат и офицеров. В Арктике было проведено в составе конвоев 37 воинских транспортов. Все они благополучно прибыли к месту назначения (Российский государственный архив (РГА) ВМФ, ф. 1209, д. 2, л. 12).

Германское командование, стремясь парализовать северные морские сообщения России, летом 1916 г. направило туда подводные лодки. Они произвели минные постановки у маяка Орловский (36 мин) и на участке между маяком Городецкий и Иоканьгской бухтой (две банки из 36 мин). Им удалось осуществить это скрытно. О минных заграждениях стало известно лишь после того, как на них подорвались несколько пароходов и английский вспомогательный крейсер «Арланс».

Минная угроза заставила русское командование и английское адмиралтейство увеличить тральные силы на Севере. Была также улучшена дозорная служба — стало больше дозорных кораблей. При входе в Белое море на линии Святой Нос — Канин Нос протяженностью около 90 миль постоянно вели наблюдение два английских вспомогательных крейсера и русские вооруженные гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач». Кроме того, русские тральщики осуществляли наблюдение в Горле Белого моря, а английские — к северо-западу от Иоканьги. Однако эти меры оказались недостаточными в борьбе с германскими подводными лодками.

В сентябре 1916 г. немецкое командование направило в Северный Ледовитый океан флотилию подводных лодок в составе «U-28», «U-43», «U-46», «U-48», «U-56» и «U-75». Несколько позже на Север прибыли «U-195» и «U-196». Они развернули

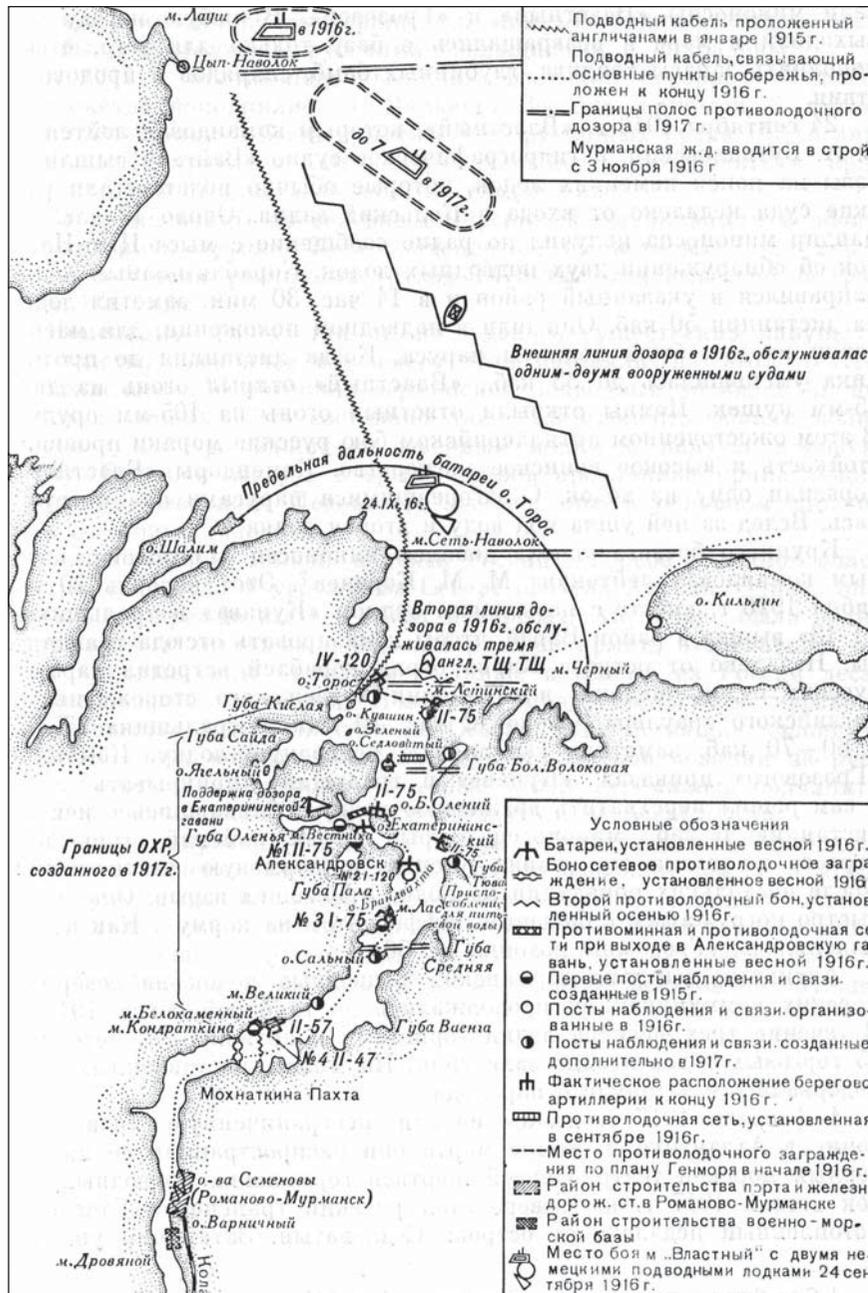


Рис. 3. Оборона Кольского залива и подходов к нему, 1916–1917 гг.

артиллерийский поединок продолжался с небольшими перерывами четыре часа. Германские лодки, не добившись успеха, вынуждены были выйти из боя и прекратить преследование судна.

В том же году по просьбе русского командования английское адмиралтейство для борьбы с немецкими подводными лодками прислало устаревший крейсер «Интрепид», три тральщика и три подводные лодки. Тогда же в Кольском заливе была установлена противолодочная сеть, возросло число наблюдательных постов, дополнительно было сооружено несколько береговых батарей, усилилась дозорная служба (рис. 3). На западном и восточном берегах Белого моря были потушены все маяки.

Наиболее эффективным способом защиты торгового судоходства от подводных лодок стала система конвоев, широко

активные боевые действия против русского судоходства на участке между мысом Нордкап и Кольским заливом. Торговые суда здесь обычно ходили без охранения. Воспользовавшись этим, немецкие подводники в течение десяти дней торпедным и артиллерийским оружием потопили 14 транспортов [5, с. 410].

После гибели нескольких союзных судов англо-французское командование стало направлять в Архангельск вооруженные артиллерией транспорты, которые успешно вели противоборство с противником. Так, 19 сентября две немецкие подводные лодки севернее мыса Святой Нос обнаружили французский вооруженный пароход «Плато». Завязавшийся

применявшаяся с осени 1916 г. Торговые суда конвоировались от норвежской границы почти до самого Архангельска. До меридиана мыса Святой Нос и от острова Сосновец до Архангельска транспорты сопровождалась русскими кораблями, в Горле Белого моря, между меридианом мыса Святой Нос и параллелью острова Сосновец — английской партией траления.

Такая организация конвойной службы сохранялась на Севере почти до конца войны. В качестве эскортирующих кораблей использовались вспомогательные крейсеры, миноносцы, посыльные суда и тральщики. Особенно успешно против германских подводных лодок действовали миноносцы

«Властный» и «Грозовой». В любую погоду они выходили в море и возвращались в базу только для пополнения запасов топлива, глубинных бомб, снарядов и продовольствия.

24 сентября 1916 г. «Властный» (командир лейтенант С. А. Бутвиловский) и гидрографическое судно «Вайгач» вышли из базы на поиск немецких лодок, которые обычно подстерегали русские суда недалеко от входа в Кольский залив. Около 13 часов командир миноносца получил по радио сообщение с мыса Цып-Наволок об обнаружении двух подводных лодок. Корабль полным ходом направился в указанный район и в 14 часов 30 минут заметил лодки на дистанции 50 каб. Они шли в надводном положении, для маскировки на них были подняты паруса. Когда дистанция до противника уменьшилась до 35 каб., «Властный» открыл огонь из двух 75-мм орудий. Немцы открыли ответный огонь из 105-мм орудий. В этом ожесточенном артиллерийском бою русские моряки проявили стойкость и высокое воинское мастерство. Комендоры «Властного» поразили одну из лодок. С загоревшимися парусами она погрузилась. Вслед за ней ушла под воду и вторая лодка [7, с. 429].

Крупного боевого успеха добился миноносец «Грозовой» (командир лейтенант М. М. Корнев). Этот корабль 20 октября 1916 г. вместе с посыльным судном «Купава» и тральщиком «Т-13» вышел в район Вардё, чтобы конвоировать отсюда транспорты [8, с. 116—117]. Недалеко от острова Харно отряд кораблей встретил караван русских судов, шедший в охранении норвежского сторожевика и английского траулера. Около 12 часов 10 минут с тральщика «Т-13» в 60—70 каб. заметили германскую подводную лодку. Командир «Грозового» приказал «Купаве» и тральщику прикрывать суда, а сам решил перехватить вражескую лодку. Сблизившись с ней на дистанцию 6 каб., миноносец открыл артиллерийский огонь, и с первого же залпа его снаряд угодил в кормовую часть лодки. После нескольких попаданий на лодке произошел взрыв. Она стала быстро погружаться с большим дифферентом на корму. Как потом выяснилось, «Грозовой» потопил «U-56» (РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 1945, л. 515).

Активные действия германских подводных лодок на арктических коммуникациях продолжались до глубокой осени 1916 г. В течение трех месяцев лодки торпедами и артиллерией потопили 25 торговых судов и одно захватили. На минах, поставленных ими, подорвались и затонули 4 парохода.

1 февраля 1917 г. немцы начали неограниченную подводную войну в Атлантике. В конце марта они распространили ее на Северный морской театр. Первой жертвой германских подводных лодок весной 1917 г. в Арктике стал русский транспорт «Ганслей», потопленный недалеко от острова Седловатый. Затем они уничтожили еще несколько судов. 28 и 29 марта «U-75» на подходах к Кольскому заливу выставила три минные банки [2, т. 3, ч. 1,

л. 42]. Однако все они были обнаружены русскими тральщиками и вытралены.

В 1917 г. противолодочные силы флотилии Северного Ледовитого океана пополнились. С Дальнего Востока прибыли 4 миноносца. За границей были куплены 4 вооруженных судна. Из Англии прибыли 10 тральщиков. Это дало возможность обеспечивать проводку транспортов на всем пути их следования [7, с. 427].

За время войны по северным морским коммуникациям в обоих направлениях прошло 3580 транспортов, на которых было перевезено в Россию 5475 тыс. т различных грузов и вывезено за границу 4463 тыс. т.

Немецкому флоту так и не удалось существенно нарушить судоходство союзников в Арктике. Они потеряли на этом театре 61 транспорт (46 потопили германские подводные лодки, а 15 погибли на минах). Это лишь 1,6% общего количества судов, прошедших по северным морям в Первую мировую войну. Большая заслуга в срыве планов противника принадлежит флотилии Северного Ледовитого океана, которая справилась с поставленными задачами в ходе войны.

Первая мировая война с особой убедительностью показала огромное значение для России Северного морского театра и необходимость создания здесь достаточно сильного военного флота. Стала также очевидна возможность использования в заполярных условиях для ведения боевых действий не только надводных кораблей, но и подводных лодок, а также всех видов оружия, в том числе минного. Опыт, накопленный в годы Первой мировой войны, был использован накануне и в ходе Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Актуален он и в современных условиях.

Литература

1. Сидоров А. Л. Отношения России с союзниками во время первой мировой войны // Ист. записки. — 1945. — № 15.
2. Морской атлас. — М., 1958.
3. Флот в первой мировой войне / Под ред. Н. Б. Павловича. — М.: Воениздат, 1964.
4. Корбетт Ю. Операции английского флота в первую мировую войну / Пер. М. Я. Бертенсона. — М.; Л.: Военмориздат, 1941.
5. Быков П. Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914—1918 гг. — Л., 1939.
6. Козлов И. А., Шломин В. С. Краснознаменный Северный флот. — М.: Воениздат, 1983.
7. Боевая летопись русского флота / Под ред. Н. В. Новинова. — М.: Воениздат, 1948.
8. Морской сборник. — 1934. — № 6.