

Д. Ю. Козлов

**ПРОБЛЕМА «МИННОЙ БЛОКАДЫ»
ПРОЛИВОВ ОЛАНДСГАФ И КВАРКЕН
В КОНТЕКСТЕ РОССИЙСКО-ШВЕДСКИХ ОТНОШЕНИЙ
ПЕРИОДА ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

В годы Первой мировой войны важнейшей для Германии коммуникационной линией на Балтийском море являлась трасса протяженностью до 700 миль, соединяющей балтийские порты Второго рейха со шведским побережьем. Немцы импортировали из Швеции древесину, целлюлозу, рыбу, продукцию животноводства. Однако наиболее значимой статьёй шведского экспорта являлся один из важнейших видов стратегического сырья — высококачественная железная руда, вывозимая в Германию из шведских портов, по большей части из Лулео, Умео и Гевле (Евле), расположенных на побережье Ботнического залива.

Еще до начала войны Швеция стала крупнейшим экспортером руды в Германию: в 1913 г. из добытых здесь 6440 тыс. т во Второй рейх было вывезено 4977 тыс. т (77%)¹. При этом в «Акционерное общество Гренгесберг» («Aktiebolaget Grängesberg Oxelesund»), эксплуатирующее железорудные месторождения, были вложены значительные немецкие капиталы, что, кстати, заставило Россию отказаться от возникших в 1915 г. планов закупки части шведской руды².

С началом войны, когда на фоне резкого сокращения объемов добычи руды собственно в Германии (уже в 1914 г. — на треть) английская морская блокада лишила немцев возможности ввозить этот вид сырья из Испании³, Швеция осталась для Германии единственным источником импорта железной руды необходимого качества. Объемы ее поставок, даже на фоне общего снижения импорта (до 40% от довоенного уровня) еще более возросли: в 1914 г. они составили 6600 тыс. т, в 1915 г. — 6800 тыс. т, в 1916 г. — 6900 тыс. т, в 1917 г. — 6200 тыс. т, в 1918 г. — 6600 тыс. т⁴. Поддержание бесперебойных экономических перевозок на Балтийском море переросло для Центральных держав в проблему, без пре-

увеличения, стратегического масштаба. По наблюдению О. Грооса, «Германия была в силах поддерживать свою боеспособность только до тех пор, пока были обеспечены пути подвоза шведской руды»⁵.

Наиболее уязвимым участком этой коммуникационной линии являлся пролив Оландсгаф⁶ шириной около 20 миль, разделяющий побережье Швеции и Аландские острова. Здесь же пролегал наиболее удобный в навигационном отношении маршрут проникновения в Ботнический залив германских морских сил, решавших задачу нарушения экономических перевозок между Швецией и российскими портами в Финляндии — так называемого шведского транзита.

Впервые вопрос о минировании всего або-аландского района от Гангэ (Ханко) до побережья Швеции был поставлен командованием флота Балтийского флота уже в конце первой военной кампании, после того, как 23 ноября (6 декабря) 1914 г. германский вспомогательный заградитель «Дойчланд» беспрепятственно вошел Оландсгафом в Ботнический залив и поставил у финляндских портов Бьернеборг (Пори) и Раумо (Раума) 200 мин, на которых погибли три шведских парохода⁷. Через три дня по представлению командующего Балтфлотом адмирала Н. О. фон Эссена морской министр адмирал И. К. Григорович 1914 г. обратился к шефу внешнеполитического ведомства С. Д. Сазонову с просьбой предложить шведскому правительству заминировать западную часть пролива Оландсгаф, в то время как русский флот заградил бы минами восточную. Шведский министр иностранных дел К. Валленберг ответил, что официальный Стокгольм «не встречает препятствия к минированию нами этого пролива», но сам от постановки мин отказался, сославшись на нейтральный статус Швеции⁸. Поэтому в первую военную кампанию русские ограничились семью небольшими оборонительными заграждениями (в общей сложности 150 мин) в абоских шхерах. В 1915 г. появление в районе Аландских островов, а затем и в Ботническом заливе германских подводных лодок⁹, а также опасения высадки неприятельского десанта на побережье Финляндии заставили русский флот ставить мины перед ботническими портами Кристианштадт, Николайштадт (Вааса) и Якобштадт (Пиетарсаари) — 97 мин и у Каскэ (Каскинен) — 44 мины; тогда же 569 мин было поставлено в або-аландском районе — у Логшера и Ньюмана. В 1916 г. в Ботническом заливе была выставлена 191 мина в районе Ньюкарлебу (Уусикарлепуу) и к северо-западу от Снипана¹⁰.

Летом 1916 г. в штабе флота Балтийского моря возвратились к идее «минной блокады» Оландсгафа¹¹. 17 (30) июля командующий флотом адмирал В. А. Канин вошел с ходатайством к начальнику Морского штаба верховного главнокомандующего адмиралу А. И. Русину о дозволении минировать Оландсгаф вне трехмильной полосы шведского территори-

ального моря. Это заграждение, по мнению В. А. Канина, должно было «весьма существенно облегчить нашему флоту выполнение боевых его задач», в том числе стеснить неприятельское судоходство и облегчить борьбу с ним. Поэтому комфлот пришел к выводу о «необходимости теперь же начать постановку минных заграждений в Оландсгафе... в районе, ограниченной параллелями 59° 40' и 60° 00'». Свое ходатайство Василий Александрович подкрепил ссылкой на тот факт, что весной 1916 г. немцы выполнили подобную постановку в проливе Зунд, близ маяка Фальстербо, оставив свободным проходы лишь в пределах датских и шведских территориальных вод. В июне того же года германский флот поставил мины у опушки Стокгольмских шхер на широте Норчепингской бухты — в районе, ограниченном маяками Коппарстенарне, Ландсорт и Хувудшер. При этом, хотя часть последнего заграждения оказалась внутри трехмильной прибрежной полосы, шведское правительство отнеслось к действиям немцев «без заметного недовольства»¹².

Предложенная же В. А. Каниным акция не затрагивала нейтралитета шведов, что и констатировало министерство у Певческого моста, куда проект командующего Балтфлотом был направлен на согласование. Товарищ министра иностранных дел А. А. Нератов, адресуясь к помощнику начальника Морского генерального штаба капитану 1-го ранга графу А. П. Капнисту заключил, что «право наше минировать Оландсгаф до предела шведских территориальных вод не может подлежать сомнению»¹³.

Существовала, правда, вероятность того, что шведы на основании договора 1810 г. заявят претензию на то, что границей их территориальных вод в Ботнике является линия, проходящая по середине проливов Кваркен и Оландсгаф¹⁴. Однако А. А. Нератов и случившийся в это время в Петрограде А. В. Неклюдов (посланник в Стокгольме) полагали, что протесты такого рода могут быть парированы ссылками на предыдущие заявления, в которых «шведское правительство само определило ширину своих территориальных вод в три мили». Более того, дипломаты обязались убедить власти сопредельного королевства в том, что «принимаемая мера, имея в виду обеспечение безопасности мореплавания в Ботническом заливе, не может не отвечать торговым интересам Швеции»¹⁵. Получив одобрение Министерства иностранных дел, 31 июля (13 августа) Ставка дала командующему флотом «добро» на «выполнение минирования Оландсгафа с одновременным оповещением о том Шведского правительства через Министерство Иностранных Дел»¹⁶.

Минную постановку намечалось выполнить силами минных заградителей «Ильмень» и «Лена», четырех эскадренных миноносцев 1-го дивизиона и двух эсминцев 2-го дивизиона. Кроме того, корабельному

отряду заграждения были приданы посыльные суда «Ствол», «Дуло», «Цафа», «Тумба», пароходы «Снег», «Лед» и несколько моторных катеров (типа «Шашка» и номерных) для траления выходов, обеспечения навигационной точности постановки, а затем ограждения опасного района для исключения подрыва нейтральных судов до официального уведомления Швеции. Охранение заградителей на переходе, а затем оборона района постановки от неприятельских подводных лодок, резко активизировавшихся осенью 1916 г., была возложена на 7-й дивизион миноносцев. Командование этими силами командующий флотом поручил начальнику Або-Аландской позиции контр-адмиралу барону О. О. Рихтеру (флаг на эсминце «Инженер-механик Дмитриев») ¹⁷.

Корабли отряда вышли в море в 14.00 17 (30) августа: «Лена» (брейд-вымпел временно командующего отрядом заградителей капитана 1-го ранга И. С. Денисова) и «Ильмень» с миноносцами 7-го дивизиона «Инженер-механик Дмитриев» и «Бурный» — от о. Корсе, остальные корабли — от банки Ярамас. Заградители имели на борту по 280 мин, эсминцы 1-го дивизиона — по 50, 2-го дивизиона — по 20 мин. К 23.00 корабли заняли исходные точки и через 50 минут начали постановку. «Ильмень» и «Лена» выставили две линии мин западнее маяка Логшер (углубление 3–4,4 м, расстояние между линиями полтора кабельтова, минный интервал 46 м). Минзаг «Лена» успешно поставил все мины, на «Ильмене» же якорь одной из мин зацепился за кормовой минный скат, и в течение десяти минут, потребовавшихся для очистки якоря, мина буксировалась кораблем. В результате из имевшихся на борту 280 мин «Ильмень» поставил только 162, и в заграждении образовался разрыв длиной около полумили. На остальных кораблях все прошло благополучно, и в течение ночи на 18 (31) августа в Оландсгафе была поставлена в общей сложности 821 мина ¹⁸. 19–20 августа (1–2 сентября) под руководством начальника 7-го дивизиона эскадренных миноносцев капитана 1-го ранга В. К. Кедрова линия, частично поставленная заградителем «Ильмень», была продолжена на две мили к маяку Флетиан пароходами-заградителями «Кимито» и «Киви-ма» ¹⁹.

В тот же день российский поверенный в делах в Стокгольме Б. Н. Евреинов, заблаговременно уведомленный о готовящемся заграждении Оландсгафа Министерством иностранных дел по конфиденциальным каналам, получил открытую телеграмму, содержание которой ограничивалось словом «Да». Это был условный сигнал, по которому дипломат тотчас уведомил шведский кабинет о том, что «Императорское правительство по военным соображениям и в целях ограждения как русского, так и шведского мореплавания сделало распоряжение погрузить мины

в Оландсгафе, до пределов трехмильной полосы шведских территориальных вод...»²⁰.

О постановке заграждения в Оландсгафе командующий флотом проинформировал и Главное гидрографическое управление, которое на следующий день официально объявило для сведения судоводителей, что «в целях обеспечения свободы мореплавания торговых судов в Ботническом заливе правительство сочло себя вынужденным поставить в ночь с 30 на 31 августа минное заграждение в Балтийском море в районе, ограниченном с запада пределами трехмильной полосы шведских территориальных вод, с севера параллелью 59 градусов 54 минуты и с юга — параллелью 59 градусов 40 минут. Правительство слагает с себя всякую ответственность за случайности, могущие произойти со всякими судами, зашедшими в очерченное выше запретное пространство»²¹.

Вице-адмирал А. И. Непенин, вступивший в должность командующего Балтийским флотом 7 (20) сентября 1916 г., сразу позиционировал себя как сторонник возобновления активных действий на неприятельских сообщениях и предложил верховному командованию на утверждение два варианта таких действий. Первый предусматривал уничтожение германских транспортов за пределами территориального моря Швеции без предупреждения, дабы лишить суда противника возможности укрыться в водах нейтрального королевства. Второй вариант предполагал постановку минных заграждений в районах, прилегающих к границе шведских территориальных вод. Начальник Морского штаба верховного главнокомандующего счел оба предложенных варианта «мерами не радикального, а чисто паллиативного характера, ибо успех их основывается на случайном выходе неприятельского корабля из пределов территориальных вод». Внешнеполитическое ведомство, мнение которого на сей счет было запрошено адмиралом А. И. Русиным, заключило, что «риск ухудшения отношений со Швецией и материальный ущерб нашему транзиту, неминуемо последующий вслед за ухудшением отношений, не окупается тем незначительным уроном, который мы можем нанести неприятельскому торговому движению»²². В этом духе и был составлен доклад по Морскому штабу главковерха, представленный Николаю II 5 (18) октября и на следующий день получивший высочайшее одобрение. Ставка санкционировала только второй вариант («минирование прилежащих районов, но и то в исключительных случаях, когда эти действия смогут нанести противнику рассчитанный, а не случайный ущерб»), причем обязала штаб флота согласовывать каждую минную постановку с Министерством иностранных дел²³.

Однако из-за огромного расхода мин на подновление и усиление существующих и создание новых оборонительных заграждений (речь, 204

прежде всего, идет о передовой минно-артиллерийской позиции, на формирование которой было затрачено более 4 тыс. мин²⁴), деятельность Балтфлота по постановке активных заграждений носила весьма ограниченный характер. До конца кампании 1916 г. на морских сообщениях противника было выставлено лишь два небольших заграждения, одно из которых — в Ботническом заливе.

В ночь на 12 (25) октября минный заградитель «Урал» (командир — капитан 2-го ранга К. П. Гертнер), сопровождаемый миноносцами 4-го дивизиона (его начальник капитан 1-го ранга П. В. Вилькен руководил постановкой) выставил 120 мин в Кваркене (Северном Кваркене) — проливе шириной 40 миль, соединяющем серверную и южную части Ботнического залива²⁵. Этой постановкой имелось в виду, с одной стороны, нарушить неприятельские сообщения в Ботнике, а с другой — защитить по представлению Министерства торговли и промышленности свое каботажное судоходство и коммуникацию, соединяющую порты западной Финляндии со Швецией. По завершении постановки корабли оставались в районе до следующего дня с целью предупреждения капитанов нейтральных судов об опасности. 13 (26) октября правительство опубликовало извещение о минировании Кваркена²⁶.

Таким образом, история с минированием проливов Оландсгаф и Кваркен стала иллюстрацией балансирования российского верховного командования, военно-морского руководства и внешнеполитического ведомства между собственными военно-политическими и оперативно-стратегическими устремлениями с одной стороны и опасением нарушить нейтралитет сопредельного королевства — с другой. Как известно, в целом ряде случаев российские командиры разного уровня проявляли несколько пренебрежительное отношение к нейтральному статусу Швеции²⁷, что укрепляло позиции шведских «активистов» — влиятельной партии сторонников прогерманской ориентации. Вероятно, наиболее вопиющий пример такого рода — захват 10 (23) августа 1916 г. подводной лодкой «Крокодил» под командованием лейтенанта В. В. Тихомирова парохода «Дестерро», впоследствии отпущенного по решению призового суда. В этом эпизоде лодка действовала в территориальном море Швеции под шведским флагом, и, более того, командование флота пыталось скрыть этот факт, что заставило адмирала А. И. Русина сделать командующему Балтфлотом энергичное внушение по поводу «недостаточного уважения командиров наших судов к Шведскому нейтралитету»²⁸. Инцидент с «Дестерро», вызвавший резкий протест официального Стокгольма, стал одним из поводов скорого смещения с должности командующего флотом адмирала В. А. Канина, обвиненного в «бессилии заставить частных начальников-исполнителей безусловно выполнить волю командования»²⁹.

В нашем же случае совместными усилиями военных моряков и дипломатов удалось выработать и реализовать решение, вполне корректное с точки зрения международного права и не вызвавшее нареканий со стороны шведских властей. Последние, более того, проявили, как и в ситуации с милитаризацией русскими Аландских островов, понимание проблем, с которыми столкнулся российский флот на Балтике, и не настаивали на излишне формальном толковании некоторых международных соглашений — в данном случае «Акта разграничения» 1810 г. и Парижского трактата 1856 г.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Флот в первой мировой войне. Т. 1: Действия русского флота. М., 1964. С. 106.

² Архив внешней политики Российской империи (далее: АВПРИ). Ф. 323. Оп. 617. Д. 8. Л. 51, 51 об.

³ 8 (21) сентября 1914 г. английские власти внесли железную руду в список «условной контрабанды», которая «могла быть захвачена, если она предназначалась для агента вражеского правительства или любого лица, находящегося под контролем властей вражеского государства». См. подробнее: *Грей Э.* Немецкие подводные лодки в Первой мировой войне. 1914–1918 г. М., 2003. С. 58, 59; *Osborne E. W.* Britain's Economic Blockade of Germany, 1914–1919. London; New York, 2004. P. 65.

⁴ *Guichard L.* The Naval Blockade 1914–1918. London, 1930. P. 275.

⁵ *Гроос [О].* Основы морской стратегии // Оперативно-тактические взгляды германского флота. М.; Л., 1941. С. 84.

⁶ От шведского Ålands Hav (Аландское море). Ныне этот пролив именуется Южным Кваркеном (Södra Kvarken).

⁷ АВПРИ. Ф. 133. Оп. 470. 1914 г. Полит. архив. Д. 347. Л. 92; *Гончаров Л. Г., Денисов Б. А.* Использование мин в мировую империалистическую войну 1914–1918 гг. М.; Л., 1940. С. 59; *Фирле Р.* Война на Балтийском море. Т. 1: От начала войны до прекращения в феврале 1915 года навигации. Л., 1926. С. 262–272.

⁸ АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 424. Л. 33.

⁹ *Ролльман Г.* Война на Балтийском море. 1915 год. М., 1937. С. 442, 443.

¹⁰ *Гончаров Л. Г., Денисов Б. А.* Использование мин в мировую империалистическую войну 1914–1918 гг. С. 17, 24.

¹¹ В мае 1915 г. шведская газета «Hufvudstads bladet» опубликовала свидетельство капитана шведского судна, согласно которому «немцами поставлено два минных заграждения в Оландском море, которыми загражден вход в Ботнический залив. Южное заграждение от маяка Флейтон (Flöjtans fur) и северное от маяка Меркет (Märkets fur) на русской стороне. Оба идут по направлению к В к шведскому берегу. Немецкие пароходы имеют распоряжение держаться в шведских водах» (Российский государственный архив военно-морского флота /далее:

РГАВМФ/. Ф. 481. Оп. 1. Д. 8. Л. 32, 33). Информация о минных постановках германцев, которая была доведена до сведения командования Балтийского флота, действительности не соответствовала.

¹² АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 424. Л. 29–32.

¹³ Там же. Л. 33, 33 об.

¹⁴ Статья 1 русско-шведского «Акта разграничения», подписанного в г. Торнео 8 (20) ноября 1810 г., гласила: «От впадения Торнео в море граница продолжается вдоль по заливу Ботническому по середине Кваркена и Аландс-Гафа (выделено мной. — Д. К.) до Балтийского моря так, что к северу сего залива лежащие острова Доккгольм, Селлен с гаванью Рейтегамнскою, а также остров Эстра-Сарвен-Маат, а к югу Аландские острова и остров Сингельскерн, суть оконечности владений России...» (Полное собрание законов Российской Империи, с 1649 года. Том XXXI. 1810–1811. СПб., 1830. С. 430, 431.)

¹⁵ АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 424. Л. 33 об.

¹⁶ РГА ВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 13. Л. 33–35.

¹⁷ Там же. Л. 36, 37; Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 240.

¹⁸ Российский государственный военно-исторический архив (далее: РГВИА). Ф. 2003. Оп. 1. Д. 555. Л. 188; *Гончаров Л. Г., Денисов Б. А.* Использование мин в мировую империалистическую войну 1914–1918 гг. С. 24.

¹⁹ РГА ВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 13. Л. 59, 60.

²⁰ АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 424. Л. 37, 38.

²¹ Цит. по: *Денисов Б.* Минно-заградительные операции русского флота в Балтийском море в 1914–1917 гг. // Морской сборник. 1934. № 8. С. 171.

²² РГА ВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 13. Л. 76, 77.

²³ Там же. Л. 79; Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 240, 241.

²⁴ Впрочем, справедливости ради отметим, что целью создания передовой позиции являлось, среди прочего, обеспечение «возможности, пользуясь шхерными выходами Або-Оландской позиции, выполнять возможные активные операции, предусмотренные директивой» (Морского штаба верховного главнокомандующего от 3 (16 марта) 1916 г. — Д. К.)» (РГА ВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 13. Л. 127).

²⁵ РГА ВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 328. Л. 135–136; Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 13. Л. 68–73; РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 555. Л. 247; *Гончаров Л. Г., Денисов Б. А.* Использование мин в мировую империалистическую войну 1914–1918 гг. С. 24.

²⁶ Флот в Первой мировой войне. Т. 1. С. 241.

²⁷ Согласно «Справке об инцидентах в Балтийском море, вызвавших протесты шведского правительства», составленной Морским генеральным штабом 20 июля (2 августа) 1916 г., таковых случаев было зафиксировано шесть (АВПРИ. Ф. 134. Оп. 473. Д. 178. Л. 27–28.), не считая более позднего захвата парохода «Дестерро». По оценке А. И. Русина, «ни в одном из семи инцидентов нет полной уверенности в нашей правоте. Можно даже сказать, что всякий раз мы были или не вполне правы, или же совершенно неправы» (РГА ВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 184. Л. 28.).

²⁸ РГА ВМФ. Ф. р-1529. Оп. 2. Д. 184. Л. 24.

²⁹ Там же. Ф. 716. Оп. 1. Д. 92. Л. 102–104 об.

ЛИТЕРАТУРА

Гончаров Л. Г., Денисов Б. А. Использование мин в мировую империалистическую войну 1914–1918 гг. М.; Л.: Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1940. 176 стр.

Грей Э. Немецкие подводные лодки в Первой мировой войне. 1914–1918 гг. М.: ЗАО Центрполиграф, 2003. 286 стр.

Гроос [О]. Основы морской стратегии // Оперативно-тактические взгляды германского флота. М.; Л.: Госвоенмориздат, 1941. С. 83–104.

Денисов Б. Минно-заградительные операции русского флота в Балтийском море в 1914–1917 гг. // Морской сборник. 1934. № 8. С. 155–175.

Ролльман Г. Война на Балтийском море. 1915 год. М.: Государственное военное издательство Наркомата обороны Союза ССР, 1937. 530 стр.

Фирле Р. Война на Балтийском море. Т. 1: От начала войны до прекращения в феврале 1915 года навигации. Л.: Редакционно-издательский отдел Морских сил РККФ, 1926. 296 стр.

Флот в Первой мировой войне. Т. 1: Действия русского флота. М.: Воениздат, 1964. 648 с.

Guichard L. The Naval Blockade 1914–1918. London: Philip Allan & Co., Ltd. 1930. 324 p.

Osborne E. W. Britain's Economic Blockade of Germany, 1914–1919. London; New York: Frank Cass, 2004. 226 p.