

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ» (СПбГУ)**

Выпускная квалификационная работа на тему:

ВОЕННО-МОРСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АНГЛИИ И РОССИИ В 1915 – 1916 ГГ.

по направлению подготовки 030600 – История
образовательная программа бакалавриата «История»
профиль: Всеобщая история

Выполнил:
студент IV курса
дневного отделения
Николаев Никита Иванович

Научный руководитель
Доктор исторических наук, профессор
Смолин Анатолий Васильевич

Санкт-Петербург
2017

Оглавление

Введение.....	3
Глава I. Предпосылки к складыванию военно-морского сотрудничества. Военно-морская конвенция 1914 года	8
Глава II. Военно-морское взаимодействие на Балтийском море	18
Глава III. Военно-морское взаимодействие на Севере России.....	30
Заключение	42
Список источников и литературы	44

Введение

В последнее десятилетия исследование Первой Мировой войны в нашей стране заметно активизировалось. Это связано как с недавно прошедшим столетием с момента начала этого вооружённого конфликта, так и с обновлением методологической базы исторической науки в нашей стране и открытием новых источников по данному вопросу.

В настоящее время, в связи с возвращением России на лидирующие позиции в мировой политике и проведением военных акций в далёком зарубежье (в том числе с применением военно-морских сил), становится вновь актуальным вопрос о военном взаимодействии в борьбе с общим врагом. Обращение к примерам прошлого (в особенности относительного такого масштабного конфликта, как Первая Мировая война) видится более чем актуальным в настоящее время.

Исследование ограничено временными рамками 1915 – 1916 годы по нескольким причинам:

1. 1915 – 1916 годы – наиболее активная и продуктивная фаза взаимодействия.
2. Непосредственные контакты наладились только к 1915 году.
3. Указанный временной промежуток совпадает с временем деятельности военно-морского агента при Ставке Ричарда Филлимора.
4. После Февральской Революции взаимодействие постепенно сходит на нет.

Основной целью данной работы является сравнение военно-морского сотрудничества Великобритании и России в районе Белого и Баренцева морей и на Балтийском море. В связи с этим были поставлены следующие задачи:

1. Ознакомление с литературой, посвящённой данной теме
2. Ознакомление с архивными и эпистолярными источниками
3. Установление особенностей взаимодействия двух стран в обозначенных регионах

Историография данного вопроса в отечественной литературе на всём протяжении (начиная непосредственно с конца Первой Мировой войны вплоть до второго десятилетия XXI века) носила довольно обрывочный характер. К рассматриваемому нами сюжету обращались довольно редко, и сам сюжет не был самоцелью для исследователей. В 20 - 30-х годах выходит целый ряд исследований, посвящённый опыту Первой Мировой войны в вопросах применения тех или иных образцов военной техники. Например, в 1939 году в Военно-морском издательстве НКВМФ СССР вышла книга А.В.Томашевича "Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914-1915 гг"¹. В этом труде, помимо прочего, даётся подробный анализ действий союзнической подводной эскадры на Балтике в указанный период.

Экономические стороны сотрудничества также затрагивались в эти годы, но под призмой прохладных отношений с Западом и споров вокруг долгов царского правительства, накопленных в течение Мировой войны. Критика на идеологическом уровне держав Антанты мешала объективно освятить связи, существовавшие между правительствами и военными министерствами. Так, уже после подписания Брест-Литвского мирного договора в 1918 году выходит книга М.П.Керженцева "Союзники и Россия"².

После Второй Мировой Войны в нашей стране выходит целый ряд работ, посвящённых дипломатическим аспектам отношений с союзниками в рассматриваемый период. Особое положение среди них занимают труды А.В.Игнатьева, который, в частности, в своих монографиях 1966 года

¹ *Томашевич А.В.* Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914 – 1915 гг. М., 1939. 303 с.

² *Керженцев М.П.* Союзники и Россия. М., 1918. 80 с.

"Русско-английские отношения накануне Октябрьской революции"³ и 2000 года "Внешняя политика России, 1907 - 1914 гг"⁴ рассматривает политические аспекты сотрудничества двух держав, а также предпосылки к складыванию союзнических отношений Великобритании и России.

Сотрудничество на Севере России в трудах отечественных историков раскрыто полнее, чем на Балтийском море. Однако взаимодействие союзников по Антанте рассматривается в качестве прелюдии к иностранной интервенции 1918 – 1919 годов. Привязанные к определённой идеологической цели (особенно в советское время), эти исследования во многом носили поверхностный характер, поскольку были второстепенными по отношению к сюжетам, связанными с высадкой бывших союзников в Мурманске и Архангельске и последующими боевыми действиями. Однако следует особенно отметить статью ленинградского историка Столяренко М.А. «Англо-русские военно-морские соглашения о северных портах России в годы Первой Мировой войны»⁵, в которой наиболее полно в отечественной историографии раскрыта суть взаимодействия двух великих держав в этом регионе.

Настоящий всплеск интереса к Первой Мировой войне и к англо-русским военно-морским отношениям в частности состоялся в последнее десятилетие в связи с надвигающимся столетним юбилеем её начала. В этот период было опубликовано несколько работ, посвящённых непосредственно данной теме, различным её аспектам. Так, Ю.В. Луновой было проведено исследование, касающееся обстоятельств подписания англо-русской военно-морской конвенции⁶. Отдельное внимание стоит уделить работам Емелина

³ *Игнатъев А.В.* Русско-английские отношения накануне Октябрьской революции. М., 1966. 400с.

⁴ *Он же.* Внешняя политика России, 1907 – 1914. М., 2000. 231с.

⁵ *Столяренко М.А.* Англо-русские соглашения о северных портах России в годы первой мировой войны//Вестник Ленинградского университета. 1961. Вып. 2. №8. С.46-58.

⁶ *Лунова Ю.В.* Англо-русские морские переговоры накануне Первой Мировой войны (1914 год)//Россия и Британия. Вып. 4. Связи и взаимные представления XIX – XX века. М., 2006. С.194 – 206.

А.Ю.⁷ и Козлова Д.Ю.⁸, которые рассматривали непосредственно различные сюжеты в рамках заявленной темы. Также нельзя не упомянуть исследование Гребенщиковой, посвящённое действиям британских подводных лодок на Балтийском море.

Зарубежные историки практически не обращались к данному сюжету. Некоторые данные о действиях британских подводников на Балтике и Арктической флотилии на Севере России можно встретить в объёмном труде Г. Вильсона «Линкоры в бою»⁹ и Г. Ньюболта «The Naval History of the Great War»¹⁰. Что же касается описания деятельности официальных военно-морских представителей Великобритании в России, то здесь стоит отметить работы русиста Майкла Хьюза¹¹. Однако характерно, что автор уделяет внимание не военному взаимодействию и роли в нём британских офицеров, а их сообщениям относительно положения дел в царской семье и в России на пороге революции.

Архивные источники главным образом представлены в РГАВМФ. Документы этого архива позволяют взглянуть на официальную сторону взаимодействия, рассмотреть те события, которые не были описаны в исторической науке в предыдущие годы. Так, впервые в научный оборот вводится комплекс документов, связанных с пребыванием в России военно-морского агента при Ставке, вице-адмирала Ричарда Филлимора. Мемуары представлены воспоминаниями британского военно-морского офицера

⁷ *Емелин А.Ю.* Военно-морские агенты России//Морской сборник. 2007. №2. С.64 - 70; *Он же.* Научно-технические аспекты взаимодействия русского и британского флотов. 1914 – 1917//Военно-исторический журнал. 2007. №7. С.44 - 46.

⁸ *Козлов Д.Ю.* Нарушение морских коммуникаций по опыту действия флота в Первой Мировой войне (1914 – 1917). М., 2013. 536 с.; *Он же.* Вклад Российского флота в коалиционные усилия Антанты//Великая война 1914 – 1918. Вып. 3. М.,2013. С.12 – 121.; *Он же.* К вопросу об организации и результатах военно-морского сотрудничества России с Францией и Великобританией накануне Первой Мировой войны (1911 – 1914)//Великая война 1914 – 1918. Вып. 2. М., 2013. С.5 – 17.

⁹ *Вильсон Х.* Линкоры в бою. 1914-1918 гг. М.,2002. 432 с.

¹⁰ *Newbolt H. J.* A naval history of the war, 1914-1918. London, 1920. 350 p.

¹¹ *Hughes M.* Inside the Enigma: British officials in Russia, 1900-1939. London, 1997. 336 p.; *Hughes M.* 'Revolution Was in the Air': British Officials in Russia during the First World War// Journal of Contemporary History. Vol. 31. №1. P. 75 – 97.

Руперта Стэнли Гваткина-Уильямса «Under The Black Ensign»¹², в которых достаточно подробно показана повседневная жизнь британского личного состава на Севере России и их отношение к русским союзникам. Также следует отметить воспоминания русского представителя при британском Гранд Флите Г.К. фон Шульца¹³, отличающиеся высокой степенью объективности и чёткости в изложении.

¹² *Gwatkin-Williams R.S. Under the Black Ensign. London, 1922. 266 p.*

¹³ *Шульц Г.К. С английским флотом в мировую войну: Воспоминания представителя русского флота при английском Гранд Флите. СПб., 2000. 92 с.*

Глава I. Предпосылки к складыванию военно-морского сотрудничества. Военно-морская конвенция 1914 года

Со времён Крымской войны Англия рассматривалась военно-морскими элитами России как главный соперник на море. Постоянное внешнеполитическое напряжение, связанное с осложнением положения на Балканском полуострове, а также столкновением интересов двух великих держав на Ближнем Востоке, заставляло принимать во внимание угрозу со стороны английского Гранд-Флита при составлении планов развёртывания Балтийского флота в случае войны. Особенно положение ухудшилось после Русско-Японской войны 1904-1905 гг. Тогда Англию рассматривали наиболее вероятным противником в грядущей войне, несмотря на русско-французское и англо-французское сближение. Любопытно, но именно после Русско-Японской войны военно-морские круги Великобритании, в свою очередь, полностью переориентируются на германскую угрозу в связи с амбициозными планами главы кайзеровского флота Альфреда Тирпица().

В начале 10-х годов XX века стало очевидным, что в грядущей мировой войне Англия примкнёт к Франции. К 1911 году была завершена масштабная реформа российского военно-морского ведомства¹⁴. Одним из её результатов стало налаживание взаимодействия Морского министерства с внешнеполитическими органами. Так, Морской Генеральный Штаб (МГШ) очень часто ориентировал высшее руководство страны во флотских делах при принятии тех или иных внешнеполитических решений. Его специалисты участвовали в разработке международно-договорных документов¹⁵. Кроме того, МГШ руководил работой военно-морских агентов, находившихся за границей и снабжавших Санкт-Петербург разнообразной информацией о положении дел во флотах других держав¹⁶.

¹⁴ Подробно о реформах российского военно-морского ведомств: *Назаренко К.Б.* «Мозг» флота России. СПб., 2006. 213 с.

¹⁵ *Козлов Д.Ю.* К вопросу об организации и результатах... С.7.

¹⁶ *Там же.* С.8.

В 1912 году Россия и Франция подписали военно-морскую конвенцию, согласно которой флоты и Адмиралтейства обеих стран обязывались наладить сотрудничество в вопросах технического обеспечения, совместной координации усилий против общего противника. В том же году Англия и Франция заключили аналогичную конвенцию, преследовавшую те же цели. Естественно, встал вопрос о подписании договора между Англией и Россией для окончательного скрепления «сердечного согласия». Весной 1912 года император Николай II дал указания¹⁷ министру иностранных дел С.Д.Сазонову искать сближения с Англией по военно-морским вопросам. Во время своего визита в Великобританию министр поднимал вопрос «о некоторой помощи со стороны британского флота»¹⁸. Решительный ответ дан не был. Великобритания в случае общеевропейской войны опасалась посылать свой флот в Балтийское море, поскольку в случае оккупации Германией Дании и перехода под их контроль Бельтских проливов он рисковал попасть в капкан.

Англия и Россия заключили военно-морскую конвенцию лишь перед самым началом военных действий в конце июля 1914 года. Этому предшествовали почти полгода интенсивных и тяжёлых переговоров. Активизацию переговоров о военно-морском сотрудничестве, помимо прочего, спровоцировала реализация масштабной судостроительной программы в России, согласно которой к 1917 году Балтийский флот мог располагать восемью новейшими дредноутами.

Находящееся у власти в Англии либеральное правительство Г. Асквита не хотело идти с Россией на открытый союз. Однако 5 марта 1914 года в Палате Общин состоялась речь министра иностранных дел лорда Э. Грея¹⁹, в которой он обозначил направления внешней политики Великобритании. Грей говорил о поддержании и об охране основ «Тройственного согласия» для

¹⁷ Козлов Д.Ю. Нарушение морских коммуникаций... С.122.

¹⁸ Там же. С.124.

¹⁹ Лунева Ю.В. Англо-русские морские переговоры накануне Первой Мировой войны (1914 год)//Россия и Британия. Вып.4. М., 2006. С.196.

мирного процветания Европы в будущем. Такая политика давала надежды на заключения англо-русских соглашений (если не союза, то хотя бы морской конвенции, о чём было сказано послу Дж.Бьюкенену Николаем II в личной беседе 3 апреля 1914 года ²⁰).

Франция, понимая, что в связи с всё более нарастающей германской угрозой необходимо укреплять «Антанту», стремилась убедить Англию подписать конвенцию. В конце апреля 1914 года состоялся визит в Париж Георга V и Грея. Министр иностранных дел Франции Г.Думберг и президент Р.Пуанкаре убедили Грея пойти на переговоры.

Однако сами переговоры начались лишь в начале июня. До этого, 26 мая, состоялось совещание²¹ у начальника МГШ князя А.А.Ливена с представителями МИД, на котором произошёл обмен мнениями относительно предстоящих переговоров, а также была выработана инструкция капитану первого ранга Н.А.Волкову, военно-морскому атташе в Лондоне. В ней, в частности, говорилось: «...мы должны стремиться получить от Англии компенсации за отвлечение на нас части германских морских сил. На северном театре войны наши интересы требуют, чтобы Англия удержала возможно большую часть флота в Немецком море. Это компенсировало бы подавляющее превосходство германского флота над нашим, и, быть может, позволило бы, в благоприятном случае, предпринять десантную операцию в Померании»²².

Помимо этого, в инструкции также указывались другие направления будущего сотрудничества:

- перенесение для десантной операции Англией в Балтику транспортных судов для восполнения недостатка аналогичных кораблей России

²⁰ Лунева Ю.В. Англо-русские морские переговоры...С.196.

²¹ Ловягин А. Англо-русская военно-морская конвенция//Морской сборник. 1929. №2. С.64.

²² Цит. по: Ловягин А. Англо-русская военно-морская конвенция//Морской сборник. 1929. №2. С.65.

- выработка системы общих сигналов и специальных шифров и способов сношений между морскими генеральными штабами
- обмен техническими данными, приборами и изобретениями
- организация периодического обмена мнениями между начальниками морских генеральных штабов обеих стран

Помимо прочего, Россия также хотела при содействии Англии получить военно-морскую базу в Средиземном море для постоянного военного присутствия в этом регионе в связи с проблемой проливов. Однако этот вопрос мог решаться только при достижении согласия по всем другим основным пунктам.

Английские элиты довольно скептически относились к предстоящим переговорам. Вызывал опасения тот факт, что возможная морская помощь России может ослабить основные направления, жизненно важные для безопасности Англии (например, Северное море). 5-6 июня состоялась встреча²³ Н.А. Волкова с командующим Гранд Флитом принцем Луи Баттенбергским. Правительство Великобритании не спешило с заключением конвенции. Принц предложил отложить обсуждение на более поздний срок – до августа. Тогда он намеревался совершить родственник визит в Россию и уже здесь вести основные переговоры с морским министром и начальником МГШ.

На ход переговоров также влияли другие аспекты англо-русских отношений. Особенно остро вопрос стоял в отношении Персии, где сталкивались сферы интересов двух великих держав. Такой фон, безусловно, мог сказаться на ходе переговоров о заключении конвенции. Также следует учитывать тот факт, что английские политические верхи скептически относились к переговорам и старались оттянуть принятие окончательного решения. Российская же сторона опасалась того, что из-за персидского

²³ Лунева Ю.В. Англо-русские морские переговоры... С.201.

осложнения придётся пойти на некоторые уступки в сравнении с первоначальным планом ведения переговоров.

Также затормозила подписание конвенции утечка информации посредством деятельности²⁴ немецких агентов в Лондоне и Санкт-Петербурге. В немецкой печати появились серьёзные разоблачения относительно хода переговоров. В результате, 11 июня 1914 года министр иностранных дел Великобритании Э. Грей в своей речи в парламенте отрицал факт каких-либо переговоров о конвенции с Россией и утверждал, что не существует никаких неопубликованных соглашений, сковывающих свободу действий Англии²⁵. Специально для Германии же он заявил, что «отношения трёх правительств (Антанта) были всё же до такой степени близки, что в течение этих последних лет они «беседовали обо всём» и что связь между правительствами была так тесна, как если бы они были в союзе»²⁶

Противоречивая позиция Великобритании, стремившаяся не обострять отношений с Германией и при этом укреплять Антанту на фоне растущей напряжённости в Европе, сказалась на продолжительности переговоров. Однако в конце июня Санкт-Петербург посетила эскадра британского адмирала Дэвида Битти. Как пишет в своих воспоминаниях морской министр М.К.Григорович, «цель посещения, по моему мнению, это демонстрация морской силы и непримиримого отношения к Германии, а также ознакомление с водами Балтики, где, может быть, скоро начнутся военные действия. Кроме того, адмирал Битти, вероятно, имел особую секретную миссию к английскому послу, которую нельзя было доверить ни почте, ни даже лицам, могущим привезти её с корабля на берег...»²⁷

Убийство Франца Фердинанда 28 июня и начало июльского кризиса вынудили спешно вернуться эскадру Битти обратно в Великобританию. Кроме того, эти события заставили обе стороны мобилизовать свои силы для

²⁴ Лунева Ю.В. Англо-русские морские переговоры... С.201.

²⁵ Там же. С.202.

²⁶ Там же.

²⁷ Григорович И.Е. Воспоминания бывшего морского министра. Кронштадт, 2005. С.158.

принятия окончательного решения по поводу подписания конвенции. Для российского правительства своевременное вступление Британии в конфликт на стороне Антанты имело принципиальное значение, другие проблемы попросту отходили на второй план.

В результате в последние недели перед войной был выработан проект соглашения, о чём свидетельствует телеграмма Волкова начальнику МГШ Ливену от 23 июля 1914 года²⁸.

Следует отметить, что военно-морская конвенция обращалась к решению вопросов, касавшихся боевых действий на Северном и Средиземном морях. Относительно каких-либо решений, связанных с Севером России, Баренцевым и Белым морями, договорённостей достигнуто не было.

Англо-русские связи в сфере военно-морского флота в канун Первой Мировой войны, однако, не ограничивались только лишь подписанием конвенции. На территории Великобритании действовали военно-морские агенты, доставлявшие в Санкт-Петербург, по мере своих сил, информацию о состоянии Гранд Флита. Так, особый интерес представляли образцы новейших подводных лодок²⁹, боевой потенциал которых в преддверие Мировой войны сильно недооценивался.

Подводя итог, следует сказать, что столь позднее подписание конвенции, безусловно, ударило на налаживании взаимодействия в военно-морской сфере между союзниками. Война уже началась, а необходимых механизмов для выработки общей стратегии (как и самой стратегии) ведения боевых действий и решения важных вопросов сотрудничества выработано не было. Наряду с тяжёлым положением Гранд Флита в Северном море (в первый период войны германский Флот Открытого Моря бросил почти все

²⁸ Подробно о проекте соглашения: *Ловягин А.* Англо-русская военно-морская конвенция//Морской сборник. 1929. №2. С.60-67.

²⁹ Подробно об отчётах русских военно-морских агентах о подводном кораблестроении в канун войны: *Завьялов И.В.* Российские военно-морские агенты о подводном кораблестроении за рубежом в канун Первой Мировой войны//Гангут. Вып. 58. 2010. С.61 – 80.

силы против своего главного противника на море) и почти полной парализованностью в действиях Императорского Балтийского флота (вызванной устаревшим планом развёртывания морских сил на случай войны), отсутствие механизмов сотрудничества стало причиной того, что на протяжении осени-зимы 1914 годов конкретных совместных действий британского Адмиралтейства и МГШ сделано не было.

Однако стоит обратить особое внимание на планы, которые вынашивались британской стороной относительно действий на Восточном фронте. Предложение о высадке русских войск в Померании выдвигалось ещё во время переговоров о заключении конвенции, о чём писалось выше. Тогда британская сторона определённого ответа не дала. Однако уже поле начала войны, 19 августа 1914 года, Первый лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль с согласия премьер-министра Великобритании Г. Асквита вступил в переговоры с русским правительством³⁰.

Переписка по вопросам возможной операции велась через морского и военного агентов России в Англии. Обосновывая целесообразность данной операции, Черчилль указывал на те предпосылки, которые могут привести к её осуществлению. Гранд Флит не мог, по мнению Первого Лорда, приобрести контроль над Балтикой пока не будет дано решительное генеральное сражение противнику на море и пока Кильский канал, связывающий Северное и Балтийские моря и позволяющий тасовать немцам состав флотов, не будет надёжно заблокирован. «Операция посылки британского флота в Балтику через Бельты осуществима, и, если стратегическая обстановка на главном театре позволит, то она может быть выполнена»³¹

Основные задачи русской армии, которая могла быть высажена на английских транспортах (их, в свою очередь, союзники могли дать в любое время), были определены Черчиллем таким образом:

³⁰ *Перев М.Б.* Английские планы десантной операции на Балтике в 1914 г.//Морской сборник. 1927. №3. С.111 - 116

³¹ Цит. по: *Перев М.Б.* Английские планы...С. 112.

1. Загнуть фланг или зайти в тыл германским армиям, удерживающим линию Данциг – Торн, или оказывающим сопротивление наступлению русских на главном направлении.

2. Напасть на Берлин с севера.

3. Напасть на Киль и Кильский канал в превосходных силах и вынудить германский флот выйти в море.

Выполнение этих задач русской армии в полной мере пришлось бы взять на себя.

24 августа Черчиллем был получен ответ, в котором говорилось: «...Мы считаем, что высадка десанта, при благоприятных обстоятельствах, вполне осуществима и целесообразна...»

«...Мы с благодарностью принимаем предложение Первого Лорда, но добавляем, что воспользоваться им мы сможем лишь если это допустит общая военная обстановка...»³²

Однако для посылки транспортных судов Великобритании было необходимо получить контроль над проливом Большой Бельт. Из-за нейтралитета Дании сделать это было практически невозможно. В дальнейшем ситуация ещё более усугубилась, когда немцы добились от датчан согласие на частичное минирование своих проливов. Но к тому времени ни Черчилля, ни Фишера (соавтора плана) на своих постах уже не было: их решительно отрицательная позиция по поводу проведения Дарданелльской операции и высадке на Галлиполи стоили кресел.

Также следует отметить, что осенью 1914 года на помощь Императорскому Балтийскому Флоту (а заодно и для «обкатки» нового вида вооружения) с подчинением непосредственно командующему Балтийским флотом адмиралу Н.О.Эссену были посланы подводные лодки типа “Е”. По всей видимости, Адмиралтейство отправляло их своим русским союзникам для получения боевого опыта в преддверии какой-либо более массовой операции. Так или иначе, английский исследователь Дж. Корбетт пишет:

³² Цит. по: *Перев М.Б.* Английские планы...С. 113.

«Поход лодок в Балтийское море большого военного значения не имел, его можно было рассматривать лишь как дружеский акт по отношению к союзному флоту»³³.

27 сентября 1914 года командующий Гранд Флитом Джон Джеллико отдал приказ командору подводной флотилии Роджеру Крейсу об отправке трёх лодок на Балтику. Вице-адмирал А.И.Русин, занимавший в то время должность начальника МГШ, информировал Лондон о плотной минной завесе у Либавы, основного рейда Балтийского флота, а также о дозорных немецкий миноносцах, несших свою вахту в бухте Хане, у берегов Борнхольма, Рюгена и у южного выхода из пролива Зунд. Однако эта информация дошла до союзников слишком поздно – E1, E9 и E11 уже вышли в море. Начальник высланной флотилии и командир подлодки E1 лейтенант-командер Ноэль Лоуренс в первом донесении (уже в Либаве) сообщил, что ничего не знал о минных заграждениях, чему русские очень удивились³⁴. E9 командовал Макс Хортон, E11 – лейтенант-командер Нэйсмит (во время перехода подлодка получила повреждения в машинах и была вынуждена вернуться в Англию).

Русские с самого начала пытались сохранить в тайне сведения о действиях британских подводных лодках на Балтике, однако во время перехода в проливе Зунд состоялась первая стычка союзников с немецкими дозорными кораблями, отчего далее скрывать их присутствие в Либаве оказалось невозможным. По этой причине МГШ дал рекомендацию перебазировать подлодки в Ревель, где Эссен планировал устроить базу для них на учебном судне «Рында».

К английским подлодкам прикомандировали хорошо говоривших по-русски офицеров-подводников. На E1 – лейтенант Г.Е.Чаплин, на E9 – старший лейтенант Б.П.Страхов. Переводчик - старший лейтенант

³³ Гребенщикова Г.А. Британские подводные лодки типа “Е” на Балтике.//Гангут. Вып.28. 2001. С. 35.

³⁴ Там же. С. 36.

А.Н.Эссен³⁵. Также Адмиралтейство организовало доставку минного вооружения через Архангельск, несмотря на то, что русские торпеды союзникам подходили.

Первый боевой поход британских подлодок и русской субмарины «Крокодил» состоялся 25 октября в районе Данцига. Во время этого выхода британское Адмиралтейство выслало в Россию разъяснения о подлодках. В них говорилось, что корабли поступают в полное подчинение командующему Балтийским флотом Н.О.Эссену для совместных активных действий. Дальнейшая координация между союзниками стала осуществляться непосредственно через английское Морское Министерство, а не через посольство, как это было ранее.

19 ноября 1914 года М. Хортон и Н. Лоуренса Николай II наградил орденом Святого Владимира 4-ой степени с мечами и бантом. Награждение не стало достоянием общественности³⁶.

Соответственно, на посылке подводных лодок и обмене оперативными данными через военно-морских атташе военно-морское взаимодействие на первом этапе войны заканчивалось. Как уже было отмечено, это было вызвано поздним подписанием конвенции, и, как следствие – отсутствием механизмов, позволивших это взаимодействие наладить в кратчайшие сроки. В последующий период, с 1915 по 1916 годы, сотрудничество велось намного более активно и привело к более внушительным результатам.

³⁵ Гребеницкова Г.А. Британские подводные лодки... С.39

³⁶ Там же. С. 40.

Глава II. Военно-морское взаимодействие на Балтийском море

В годы Первой Мировой войны Балтийское море оказалось почти полностью отрезанным от других театров военных действий. Изолированность Балтики также предопределила и периферийный характер этого региона в войне – решающие сражения на море происходили на Западе. Заминировав выходы из Зунда и Бельтов, Германия фактически отрезала Россию от союзников по Антанте. Российской Империи пришлось самостоятельно решать проблемы обороны Финского залива и фланговой поддержки сухопутной армии, не надеясь на помощь союзников.

Если в 1914 году надежды на такую помощь были не беспочвенны («Балтийский проект», безусловно, выглядел слишком оптимистичным, однако некоторые практические шаги для его выполнения были сделаны()), то уже в 1915 году можно говорить о крушении планов активного вмешательства союзников по Антанте в ситуацию на Балтике. Этому способствовало несколько факторов.

Во-первых, крушение планов десанта русских войск в Померании было вызвано, в некоторой степени, поражением армий П.Ренненкампа и А.Самсонова в Мазурских болотах Восточной Пруссии. Военные круги Великобритании, по всей видимости, были разочарованы возможностями русской армии. Это отношение также усугублялось «Великим отступлением» 1915 года.

Во-вторых, британское Адмиралтейство не желало предпринимать какие-либо активные акции на других театрах военных действий, не удостоверившись в безопасности собственных территориальных вод. Бездействовавший, но очень сильно влиявший на умы военно-морских элит Британии Кайзеровский флот не позволял снять часть кораблей из Скапа-Флоу для помощи союзникам. Переброска подводных лодок типа Е и С

являются исключением, во многом подтверждающим правило: на первоначальном этапе мировой войны не совсем понятной являлась роль этого нового вида кораблей среди других. Во многом именно опыт применения субмарин на Балтике позволил затем сделать определённые выводы военно-морским теоретикам.

Технические возможности британских подлодок позволяли им совершать большее количество переходов с высоким коэффициентом полезного использования. Русское командование признавало тот факт, что с появлением союзнических субмарин ситуация на Балтике улучшилась, создались благоприятные для русского флота условия, так как оттянулась некоторая часть сил германского флота с черноморского театра. Также отмечалось, что появление подлодок и их действия стали возможной причиной невступления Швеции в войну на стороне Германии.

В результате действия русских и британских подлодок в средней и южной частях Балтики для немцев стало затруднительным использование жизненно необходимых торговых морских коммуникаций со Швецией, поэтому пришлось прокладывать новые фарватеры. Также подлодки успешно обеспечивали крейсерские заградительные операции.

29 июля 1915 года военно-морской агент в Лондоне С.А.Волков прислал в МГШ секретную телеграмму, в которой сообщалось о намерении британского Адмиралтейства выслать на Балтику ещё две подлодки: E8 и E13.

Эти субмарины вышли с рейда Гарвига утром 15 августа 1915 года. Переход вышел очень тяжёлым, только E8 смогла добраться до пункта назначения. E13 уничтожили немцы у Сальтхольма. После обнаружения противника, 19 августа 1915 года курсом на Моонзундские острова вышла немецкая эскадра в составе двух линкоров, четырёх крейсеров, одного

заградителя, миноносцев, тральщиков и транспортов. На лодках царил панический страх перед британскими субмаринами³⁷.

4 сентября 1915 года начался последний этап отправки союзнических субмарин в Россию. 12 сентября подводные лодки E18 (командир – лейтенант Роберт Халахан) и E19 (командир – лейтенант Френсис Кроми), до этого вновь обнаруженные немцами, встретили русские корабли неподалёку от Ревеля.

В связи с высокой активностью подводных лодок, немцам пришлось пойти на переговоры с Данией и Швецией об установке минных заграждений на Зунде вне пределов территориальных вод, что, в результате, Германия реализовала в 1915 году.

Той же осенью 1915 года личный состав союзнической подводной флотилии был передислоцирован с «Рынды» на учебное судно «Двина». С этого момента начинается резкое ухудшение отношений между русским командованием и англичанами. Новый командующий Балтийским флотом В.А.Канин не очень доверял своим союзникам, в отличие от Н.О.Эссена. Англичане периодически жаловались на плохое снабжение подлодок и не слишком хорошие условия эксплуатации и проживания³⁸.

1 декабря состоялся разговор военно-морского представителя Великобритании пр Ставке Ричарда Филлимора с командующим Балтийским флотом адмиралом В.А.Каниным. Доподлинно неизвестно, о чём говорили офицеры и к каким результатам пришли, однако можно точно сказать об основных темах их разговора, которые были выражены в телеграмме помощника начальника МГШ А.П.Капниста Канину:

- «Сделать в личном составе перемены, которые нужны для их удовлетворения...»³⁹.

- Предоставить средства для улучшения удобства жизни.

³⁷ Гребенщикова Г.А. Британские подводные лодки... С.39.

³⁸ Там же. С.40.

³⁹ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. №3349. Л.73

- Вопрос о замене лейтенанта А.Н.Эссена другим офицером «с более приятным характером»⁴⁰

Однако на этом проблемы с английскими подводниками не закончились. В середине декабря после повышения в службе в Великобританию отбыл командир флотилии Макс Хортон. Сложно сказать, связано ли это с охлаждением отношений между Каниным и союзными моряками, однакостораживает столь малый временной промежуток между встречей Филлимора с Каниным и отзывом Хортона. Следует отметить, что Канин через военно-морского агента в Великобритании Н.А.Волкова ходатайствовал перед Адмиралтейством об оставлении Хортона в качестве командира флотилии⁴¹, однако Лондон был непреклонен. По всей видимости, о помощи в удовлетворении просьбы русского командования попросили и Филлимора. В телеграмме от 14 декабря 1915 года Бертенсон сообщает капитану 1-го ранга, начальнику Статистического отдела МГШ В.Е.Егорьеву: «Филлимор удивлён, что Адмиралтейство несмотря на его просьбу отзывает Хортона, совершенно частным образом говорил мне, что если бы Канин непосредственно просил Лондон ему бы не отказали»⁴². Проблема замены командующего подводной флотилии преследует Филлимора до конца 1915 года. 25 декабря Бертенсон передавал Егорьеву: «Филлимор очень просит сообщить уехал ли Хортон. А также писал ли мин мор (Морской Министр) об этом Бальфуру⁴³. Если писал, то какой был получен ответ. <...> Относительно Хортона Филлимор каждый день меня об нём спрашивает»⁴⁴.

Новые подводные лодки Адмиралтейством больше не присылались. В мае 1916 года из боевого похода не вернулась E18. После отставки с поста командующего союзной флотилией подводных лодок Н.Лоуренса, этот пост

⁴⁰ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. №3349. Л.73.

⁴¹ Там же. Л.79

⁴² Там же. Л.82

⁴³ Имеется в виду Артур Бальфур, на тот момент – Первый Лорд Адмиралтейства.

⁴⁴ Там же. Л.99

занял Ф.Кроми. Новый командир хорошо знал русский язык, общение с русскими офицерами и матросами давалось куда проще. Многие проблемы, связанные с пребыванием англичан в Ревеле, Кроми решал через своего друга А.Н.Эссена, который связывался непосредственно с МГШ. Русское командование старалось делать всё возможное для своих британских союзников, иногда это делалось в ущерб себе. Однако англичане сталкивались с трудностями службы в другой стране – другой язык, другие традиции, другое построение службы⁴⁵.

После Февральской революции союзникам стало ещё труднее – на флоте началось революционное брожение, незамедлительно сказавшееся на «Двине». Зафиксированы случаи подстрекательства британских матросов к неподчинению своим командирам. Однако подводники исправно несли свою службу. Боеспособность же русских подлодок к осени 1917 года снизилась настолько, что они не могли выполнять сколь-нибудь серьёзные задачи.

В 1918 году, по условиям мирного договора между Советской Россией и Германией в Брест-Литовске, британскую подводную флотилию следовало передать Германии, однако Френсис Кроми отказался сдавать лодки противнику и принял решение их взорвать. С 4 по 8 апреля 1918 года E1, E8, E9, E19 и малые C26, C27 и C35 были взорваны и затонули у Гангэ⁴⁶.

Необходимо сказать несколько слов об упоминавшемся выше вице-адмирале Ричарде Филлиморе. По всей видимости, в рассматриваемый нами период (1915 – 1916 годы) он являлся главным звеном в обеспечении взаимодействия двух стран в военно-морской сфере, а также решал проблемы, возникавшие у британских подданных в России.

Ричард Филлимор был одним из трёх сыновей адмирала Августа Филлимора. На момент приезда в Россию в карьере вице-адмирала имелся довольно значительный боевой опыт – так, он участвовал в подавлении восстания боксёров в Китае в 1900 году, а в мировом конфликте руководил

⁴⁵ Гребенищикова Г.А. Британские подводные лодки... С.46.

⁴⁶ Там же... С.49.

действиями Второй Эскадры линейных крейсеров и *Principal Beach Master* во время Дарданелльской операции в апреле 1915 года⁴⁷. Как можно увидеть, Филлимор во время войны занимал далеко не последнее место в Гранд Флите.

К сожалению, доподлинно неизвестно, с чьей стороны была озвучена инициатива прикомандирования Ричарда Филлимора к Ставке. Вот как описывает назначение вице-адмирала А.Д.Бубнов в своих мемуарах: «<...>Даже бывшие при великом князе иностранные военные представители генералы маркиз Де-ла-Гиш и сэр Хембери Вильямс, с которыми великий князь был в личных дружеских отношениях и которые его глубоко почитали, были заменены другими: вместо маркиза Де-ла-Гиш начальником французской военной миссии был назначен генерал Жанэн, тот самый, который впоследствии в Сибири способствовал выдаче Верховного Правителя адмирала Колчака большевикам, а вместо сэра Вильямса был назначен шефом английской военной миссии адмирал Филлимор.»⁴⁸ Так или иначе, корабль *HMS Augusta*, на котором находился сам вице-адмирал и его адъютант лейтенант Парсонс, отбыл из Великобритании 22 сентября 1915 года⁴⁹. Плавание заняло чуть больше недели: британские офицеры прибыли в Архангельск 30 сентября⁵⁰.

Высокопоставленному гостю из Туманного Альбиона с самого начала его пребывания в России были предоставлены самые лучшие условия. Из Вологды в Петроград Филлимор прибыл в вагоне первого класса, также для него Морское Министерство заказало номер в гостинице «Астория». Такие условия предоставлялись высшим морским и гражданским руководством Российской Империи почти на всём временном промежутке пребывания вице-адмирала в нашей стране.

⁴⁷ Подробнее о биографии Филлимора: *H. G. Thursfield. Phillimore, Sir Richard Fortescue (1864–1940)* [Электронный ресурс]// *Oxford Dictionary of National Biography*, 2004. URL: <http://www.oxforddnb.com/view/article/35510>

⁴⁸ *Бубнов А.Д.* В царской ставке. СПб, 1995. С.75

⁴⁹ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1 №3349. Л.3

⁵⁰ Там же. Л.9

Следует отметить, что в связи с финансированием многочисленных поездок Филлимора возник вопрос об источнике средств для этих передвижений, поскольку никакими нормативными документами это, судя по всему, не регулировалось. Этот вопрос рассматривался уже 30 ноября 1915 года в записке помощнику начальника МГШ А.П.Капнисту⁵¹. Отмечалось, что львиную долю расходов, связанных с вице-адмиралом, офицеры МГШ оплачивали из своего кармана. Капнист посоветовал учитывать опыт обеспечения других союзных адмиралов⁵². 20 ноября 1915 года после доклада Морскому Министру И.К. Григоровичу вопрос о финансировании поездок британского представителя Ройял Нэви был решён: средства теперь брались из специального «экстраординарного» фонда МГШ⁵³.

В Архангельске Филлимора и его адъютанта встретил офицер МГШ М.Л. Бертенсон⁵⁴. Надо отметить, что практически все просьбы, связанные с теми или иными вопросами пребывания вице-адмирала в России, передавались именно через него. В течение того времени, когда Бертенсон сопровождал Филлимора во всех его деловых поездках в качестве переводчика, между русским офицером и британским вице-адмиралом, судя по всему, сложились тёплые, возможно даже дружеские отношения. Об этом косвенно может сказать ходатайство Ричарда Филлимора в Адмиралтейство о награждении Бертенсона британским орденом⁵⁵.

Следует сказать, что сразу после прибытия в Россию вице-адмирал Филлимор выразил желание не оставаться в Ставке надолго, а выехать сразу непосредственно в зону боевых действий. 8 октября 1915 год Филлимор прибыл в Могилёв и тут же выразил желание уехать в Севастополь, после чего перебраться на время в Петроград и посетить Ревель и Гельсингфорс⁵⁶.

⁵¹ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1 №3349. Л.47

⁵² Там же. Л.48

⁵³ Там же. Л.59

⁵⁴ Там же. Л.5

⁵⁵ Там же. Л.68

⁵⁶ Там же. Л.20

В июле 1916 года Филлимор вновь изъявляет желание посетить Балтийский флот. 14 июля относительно поездки вице-адмирала на действующий флот адмирал Канин отвечает: «Препятствий нет, но желательно отклонить, если это не представит затруднений»⁵⁷. Уже через 2 дня, 16 июля вице-адмирал Русин телеграфирует начальнику военно-морского управления Ставки Верховного Главнокомандующего контр-адмиралу Ненюкову: «От имени Минмора пригласите Адмирала Филлимора в поездку в Архангельск. Минмор рассчитывает выехать из Петрограда 24 июля»⁵⁸.

30 июля 1916 года контр-адмирал В.М. Альтфатер телеграфирует Егорьеву: «Наморштаверхом послана 28 июля следующая телеграмма адмиралу Канину: в виду любезного ответа Английского Адмиралтейства на моё обращение необходимо разрешить адмиралу Филлимору и его адъютанту лейтенанту Парсонс если они успеют возвратиться из Архангельска а если не вернуться то коммендору Гренфилю и миору Брэлу присутствовать при известных Вам событиях. Возможно что все четверо будут об этом просить»⁵⁹.

По всей видимости, адмирал Канин выражал своё недовольствие почти каждый раз, когда на действующий флот выезжал Филлимор. Кроме того, под «известными событиями», вероятно, предполагались очередные оборонительные мероприятия на Моонзунде. К сожалению, архивные источники умалчивают о результатах этой поездки.

Адмирал Филлимор также совершил несколько поездок на Север России, о чём будет идти речь в следующей главе.

1916 год на фронтах Первой Мировой войны установил паритет как на Западном, так и на Восточном направлениях. Воюющие страны настолько серьёзно завязли в окопной войне, что с трудом (на тот момент и в тех

⁵⁷ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1 №3349. Л.196

⁵⁸ Там же. Л.198

⁵⁹ Там же. Л.200

условиях) можно было сказать: что же должно произойти, чтобы чаша весов склонилась в ту или иную сторону.

Следует отметить, что именно в 1916 году мы можем увидеть некоторые слабые проблески стратегического планирования на уровне союзников. Так, можно обнаружить явную связь между Битвой на Сомме и Брусиловским прорывом. Однако в сфере военно-морского флота такого рода координация практически не появлялась. Сложное положение Балтийского Императорского флота в условиях фактического бездействия германского Флота Открытого моря (что давало немцам некоторые превосходство при проведении операций на Востоке) вскрывало также и слабые стороны в системе обороны Финского залива. Неудачная попытка германского флота прорваться в Рижский залив, которая имела место летом 1915 года, грозила повториться вновь и уже в более худших условиях для Балтийского флота. Эту проблему видели русские офицеры и выражали в МГШ по этому поводу свою тревогу. В этой связи стоит отметить записку командира эсминца «Казанец» капитана 2 ранга М.И.Смирнова о положении на Балтике⁶⁰. Содержание этой записки тесно связано с ожиданиями от британских союзников – риск проведения нападения на Рижский залив и Ирбенскую позицию можно было свести на нет лишь с помощью активных действий Ройял Нэви. Эта записка, хоть и косвенно, но довольно остро ставила вопрос о координации усилий союзников на море, от этого зависил успех морских кампаний Балтийского флота.

Смирнов прекрасно понимал, что «прорыв в Балтийское море представляет такие трудности, что успех его весьма сомнителен»⁶¹. Поэтому, по его мнению, помощь союзников может ограничиться лишь демонстрацией такого прорыва в весенние и летние месяцы 1916 года (когда условия навигации благоприятствуют проведению операций на Востоке Балтики).

⁶⁰ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. №521

⁶¹ Там же. Л.5

Смирнов также очень точно определял основную проблему союзников в введущейся войне (по крайней мере относительно России): «Предлагаемая демонстрация крайне необходима при настоящей обстановке на мировом театре войны. Слабость коалиционных войн состоит в отсутствии единства действий. Единство достигается сосредоточением сил к решительному пункту. В настоящее время таковым является Балтийское море, поэтому все усилия должны быть направлены, чтобы это сосредоточение выполнить»⁶².

В 1916 году подобная демонстрация действительно была проведена. Однако, как отмечал в своих мемуарах русский представитель при английском Ройял Нэви Г.К. фон Шульц, «английский флот, несмотря на все обещания, не предпримет серьёзной операции, нельзя поэтому рассчитывать, чтобы силы немецкого флота были оттянуты из Северной части Балтийского моря»⁶³. Так оно в действительности и произошло – в демонстрации английского флота у Датских проливов участвовало недостаточное количество боевых кораблей, чтобы заставить немцев перегруппироваться⁶⁴.

К примерам оперативного союзничества Балтийского флота и союзников можно также отнести небезызвестную историю с гибелью крейсера «Магдебург»⁶⁵ и получением русскими офицерами шифровальных книг германского флота. В ночь с 25 на 26 августа 1914 года крейсер наскочил на камни и сел на мель в районе острова Оденсхольм в устье Финского залива. Спасательная операция, предпринятая немцами, провалилась из-за атаки русских крейсеров «Богатырь» и «Паллада».

На крейсере были обнаружены документы: сигнальная книга германского флота с правилами сигналопроизводства всеми сигнальными средствами, шифры мирного времени для шифровки сигналов, утвержденный проект маневренных правил для флота, карты квадратов

⁶² РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. №521. Л.8

⁶³ Шульц Г.К. С английским флотом в мировую войну. СПб., 2000. С.74

⁶⁴ Там же. С.74

⁶⁵ Подробно об инциденте с крейсером «Магдебург»: Емелин А.Ю., Бочаров А.А. Легенды крейсера «Магдебург»//Цитадель. 2002. №10. С.33 – 44.

северной, средней и западной части Балтийского моря с Зундом и Бельтами, южной части Северного моря и Германской бухты, секретное руководство плавания малым Бельтом (с картой), карта наблюдательных постов Северного моря, радиотелеграфные журналы, дневники и письма личного состава. Каждый из них представлял большой интерес для криптоаналитиков – они могли быть использованы для расшифровки немецких телеграмм.

Во время водолазных работ вокруг крейсера одним из русских водолазов был обнаружен труп немецкого сигнальщика, державшего в руках второй экземпляр сигнальной книги. Именно он был впоследствии (в конце октября 1914 года) союзникам после расшифровки, проделанной лейтенантом Рейнгартом и его помощниками.

До недавнего времени существовала точка зрения, что с помощью этих документов англичанам удалось разгромить эскадру вице-адмирала Фон Шпее в Фолклендском сражении посредством фальшивой телеграммы, посланной ему английской разведкой из Берлина. Однако эту точку зрения опроверг М.Ю.Ежов в своей статье «Один из мифов о крейсере «Магдебург»»⁶⁶.

Подводя итог, следует сказать, что военно-морское взаимодействие России и Великобритании на Балтийском море носило во многом эпизодический характер. Однако не стоит считать, что Балтийский театр военных действий был настолько незначительным. Рейнхард Шеер, командующий германским Флотом Открытого Моря в 1916 году, так описывал ситуацию в Балтийском море уже после войны: «Если бы неприятелю удалось завоевать господство на Балтийском море и высадить русские войска на померанском берегу, то восточный фронт должен был рухнуть так же, как и план всей кампании, который имел в виду оборону на востоке и быстрое поражение французской армии. Господство на Балтийском море основывалось на силе германского флота. С уничтожением русского

⁶⁶ Ежов М.Ю. Один из мифов о крейсере «Магдебург»//Вопросы истории. 2007. №2. С.152 – 156.

флота опасность, существовавшая на Балтийском море, ещё отнюдь не была бы устранена, так как десантная операция с таким же успехом могла быть выполнена под прикрытием английских морских сил, если бы германский флот уже не мог больше этому воспрепятствовать»⁶⁷.

Безусловно, военно-морское взаимодействие на Балтике не осуществилось из-за боязни английских военно-морских элит потерять инициативу в Северном море из-за ослабления Ройял Нэви у своих берегов. Недостаточная активность в проведении отвлекающих операций у датских проливов также может быть объяснена этой причиной. О чём свидетельствует письмо Джона Фишера от 4 июня 1917 года, одного из авторов «Балтийского Проекта» и Первого Лорда Адмиралтейства в 1914 году, премьер-министру Великобритании Ллойд-Джорджу: «...Если Вы сметёте германский флот, вы сметёте всё остальное на пути к победе; Вы очистите Балтику и получите прямой путь на Берлин всего в 90 миль от померанского побережья. И это русской армией мы хотим войти в Берлин, не английской или французской»⁶⁸. Однако летом 1917 года такие операции было проводить уже очень поздно – война и так шла к своему логическому завершению после вступления США.

⁶⁷ *Шеер Р.* Германский флот в мировую войну. М. – Л.: Государственное военно-морское издательство НК ВМФ Союза ССР, 1940. С. 37.

⁶⁸ Цит. по: Records by Admiral of the Fleet, Lord Fisher. London, Hodder and Stoughton, 1919. P. 235.

Глава III. Военно-морское взаимодействие на Севере России

Несмотря на своё периферийное положение относительно основных фронтов Первой Мировой войны, Архангельская губерния играла достаточно значительную стратегическую роль для Российской Империи в этот период. В то время как Россия оказалась отрезанной от своих союзников по Антанте на Балтийском и Чёрном морях, оставались лишь два направления, где можно было беспрепятственно осуществлять военные поставки – Архангельск и Владивосток. Однако и здесь возникали довольно большие трудности – Владивосток оказался слишком удалённым от фронта, и, вкуче со слабо развитой инфраструктурой, доставка военных грузов значительно затруднялась. Не лишён проблем был и Архангельск – навигация в Белом море проходила лишь примерно полгода. Во всё остальное время море сковывали льды, и Россия, фактически, оставалась в полной изоляции относительно своих союзников.

Проблема незамерзающего порта остро встала перед Россией в годы Первой Мировой войны. Балтика оказалась изолированной, а Архангельск не мог на постоянной основе принимать грузы. Ещё перед мировым конфликтом в Российском правительстве существовали планы по закладке незамерзающего порта на Кольском полуострове. Начало войны и вставшие в связи с этим проблемы взаимодействия с союзниками по Антанте лишь активизировали поиски подходящего места для строительства незамерзающего порта. Одновременно с этим возникла проблема обеспечения связи нового порта с остальной Россией. Поэтому во время мировой войны на Севере России в спешном порядке решались две проблемы: строительство порта и его связь с остальной страной посредством железной дороги.

Совет Министров принял план по строительству железной дороги и дал задание Морскому Министерству искать место для будущего порта уже во второй половине 1914 года, а в 1915 году началась непосредственная реализация этих программ. Уже в начале войны на Севере России побывали два британских военных судна⁶⁹(Залесский). В 1915 году в связи с организацией порта в нескольких пунктах (Романов-на-Мурмане, Александровск, Кандалакша) туда прибывают корабли Ройял Нэви для несения долгосрочной службы. Среди них несколько тральщиков, крейсер «Ифигения» и позднее линкор «Глори», ставший флагманом британской Арктической флотилии. Старшим морским начальником Белого моря становится командер Т.У. Кемп⁷⁰. Также в начале 1915 года англичанами был проложен подводный морской кабель, соединявший Александровск и Шотландию для координации своих усилий в этом районе.

Британское проникновение в регион оказалось довольно активным. Россия, испытывая как экономические проблемы, так и проблемы на фронтах (1915 год был годом «Великого Отступления»), пыталась направить максимум усилий на скорейшее создание новой транспортной артерии. Группа британских предпринимателей во главе с Лордом Френчем предложила Министерству Путей Сообщения свою помощь в постройке будущей Мурманской Железной дороги. Конкретно шла речь о концессии на сооружение путей по маршруту Кола – Кандалакша, последнего участка дороги⁷¹).

Это предприятие окончилось неудачно – лорду Френчу и его партнёрам не удалось вовремя сдать объект. Главноначальствующий Архангельска вице-адмирал А.П.Угрюмов в телеграмме в Петроград от 27 ноября 1915 года отмечает, что неопределённость в отношениях русских и

⁶⁹ Залесский Н.А. Флот Русского Севера в годы Первой Мировой и Гражданской войн//Летопись Севера. Т.6. М., 1972. С. 137.

⁷⁰ Столяренко М.А. Англо-русские соглашения... С.55.

⁷¹ РГИА. Ф.1276. Оп.20. №93.

английских инженеров вносят хаос на строительстве⁷²⁽⁾. К тому же добавились весьма серьёзные проблемы с канадскими рабочими, которые подписали контракт на осуществление железнодорожных работ. Они требовали отправить их обратно на родину. Довольно остро встал вопрос об их выселении с участка строительства. Возникли серьёзные расхождения мнений, причины которых выяснить довольно трудно.

Тем не менее, конфликт тлел и разгорелся с новой силой уже в следующем, 1916 году. Уже 12 января Угрюмов телеграфирует в Петроград, что ему пришлось отдать приказ «срочно выселить всех канадцев из местности остров Семёновых», так как рабочие грозились сжечь склады⁷³⁽⁾. Также главноначальствующий был вынужден прибегнуть к арестам.

13 февраля в телеграмме капитана второго ранга Б.П.Ильина Начгенмору А.Русину раскрывается суть конфликта между союзниками: «Бестактное поведение начальника участка инженера Сахарова по отношению к канадским рабочим повлекло за собой приход английского корабля «Альбермарль» в Семёновское и вмешательство командира в расчёт рабочих и разбирательство их жалоб. Моя попытка за три дня до этого убедить инженеров Мурманстройки не принимать мер могущих взаимоотношения с канадцами имела последствием замечание Главноначальствующего не вмешиваться в дела Мурманстройки. Дружеские отношения ко мне командира корабля не пошатнулись, но я усердно прошу Ваше Высокопревосходительство доверия и законных прав дабы поддержать самолюбие и гордость нации»⁷⁴⁽⁾

Любопытно, что у Мурманстройки была совершенно иная позиция по данному вопросу. В телеграммах в Петроград от 12 и 13 февраля 1916 года сообщается⁷⁵, что 381 человек уехали совершенно добровольно, без принудительного выселения. Также даётся информация о том, что около 80

⁷² РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. №415. Л.30.

⁷³ Там же. Л.40.

⁷⁴ Там же. Л.62.

⁷⁵ Там же. Л.65.

канадцев оставались работать согласно подписанному с ними контракту. Опровергаются сведения, распространяемые англичанами, о том, что рабочих били нагайками казаки.

Однако вместе с этим упоминаемый выше инженер Сахаров сообщал о том, что после себя канадцы оставили почти что разгромленный лагерь со сломанными печами, продырявленными котлами. Оставшиеся же рабочие через несколько дней намеренно оставили после себя неисправный кран⁷⁶).

В этой истории прежде всего интересен тот факт, что одним из арбитров спора выступает английский военно-морской офицер, несмотря на то, что юридически конфликт должен был решаться только между русскими представителями и канадцами. Это говорит отчасти о возросшей роли британцев в административном управлении краем.

30 июня 1916 года военно-морской агент при Ставке вице-адмирал Филлимор посетил строящуюся железную дорогу вместе с её главным инженером В.Горячковским. Уже 3 июля в Лондон Филлимор отправил подробный доклад⁷⁷, в котором описывал состояние дороги и сопряжённые с её строительством проблемы. В частности, адмирал говорил о крайне низкой эффективности запущенного в 1915 году участка Званка – Петрозаводск (к северу от реки Свирь дорога не работала, поэтому для перевозки грузов привлекался речной транспорт). Однако британский представитель по достоинству оценил усилия русских инженеров: 9 декабря 1916 года Филлимор ходатайствовал⁷⁸ о награждении В.Горячковского английским орденом святого Михаила и Георгия. К этому времени железная дорога уже эксплуатировалась. В середине ноября 1916 года Ричард Филлимор также нанёс визит⁷⁹ Министру Путей Сообщения А.Трепову, во время которого

⁷⁶ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1. №415. Л.66.

⁷⁷ *Нахтигаль Р.* Мурманская железная дорога (1915 – 1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. СПб., 2011. С.99.

⁷⁸ *Там же.* С.104.

⁷⁹ *Там же.* С.104.

поздравил его от лица Первого Лорда Адмиралтейства с успешным окончанием строительства.

Также стоит отметить, что зимой 1916 года во время своей поездки по строящейся железной дороге, адмирал Филлимор запросил у МГШ общий план участка Кольского залива в районе Семёновых островов⁸⁰) (на этом месте 21 сентября 1916 года будет заложен Романов-на-Мурмане). Это даёт некоторые основания предполагать, что британские офицеры если и не участвовали непосредственно, то, по крайней мере, могли консультировать русских коллег относительно строительства незамерзающего порта в Романове-на-Мурмане.

Другими направлениями взаимодействия России и Англии в Первой Мировой войне стала помощь в организации бесперебойной выгрузки товаров в портах Севера России и обеспечение безопасности акваторий Белого и Баренцева морей.

Если в период 1915 – 1916 годов российская администрация в портах справлялась со своими обязанностями самостоятельно, то уже с начала 1916 года ситуация серьёзно меняется. Представляется, что начало изменению положения положил уже несколько раз упомянутый адмирал Филлимор. Подтверждением этому может служить докладная записка Филлимора в МГШ от 11 января⁸¹, в которой он очень подробно анализирует положение дел в Архангельске. Так, помимо прочего, в этой записке приведена подробная статистика работы порта (погрузка, выгрузка и т.п.) с приведением выводов; оценивалось состояние портовых сооружений и т.д. Анализ записки, сделанный в Статистическом отделе МГШ уже 18 января 1916 года, говорит о высоком профессионализме в проделанной вице-адмиралом работе: «Указания, изложенные в этой записке, принадлежат

⁸⁰ РГАВМФ. Ф.418. Оп.1 №3349. Л.148.

⁸¹ Там же. Л.142.

лицам, наблюдающим постановку дела со стороны и при том с точки зрения практических деятелей, обладающих организаторскими способностями»⁸².

«По словам адмирала Филлимора, у адмирала Угрюмова (имеется в виду вице-адмирал Алексей Петрович Угрюмов) нет деятельных, энергичных и знающих сотрудников, которым можно было бы поручить самостоятельные работы»⁸³.

Уже 22 апреля 1916 года в Петроград прибывает группа британских транспортных офицеров, которая затем была направлена в штаб главноначальствующего города Архангельска Угрюмова⁸⁴). Старшим среди них был командер Беван. У новоприбывших возникает конфликт с командующим Британской Арктической эскадрой Томасом Кемпом – это отражено в телеграмме каперанга В.Романова русскому послу в Лондоне А.Бенкендорфу: «Главнач⁸⁵() считает желательным, чтобы Кемп вышел в море, где непосредственно встал бы во главе английских вооружённых сил для несения дозорной службы. Это было бы лучшим выходом из создавшегося положения...»⁸⁶). Суть конфликта заключалась в нежелании Кемп разделять полномочия с новоприбывшими офицерами – до их прибытия вопросы погрузки\разгрузки и иные портовые проблемы решались с его непосредственным участием.

Морские транспортные офицеры действовали в период навигации. Летом штаб Бевана расширился, на побережье Севера России со временем стала складываться целая сеть британских представителей, участвовавших в административном управлении портами. Следует отметить, что такое положение закреплялось двусторонним англо-русским соглашением «О необходимых мерах для обеспечения перевозки военных грузов в Россию» от 26 апреля 1916 года. Согласно этому документу, англичане получали

⁸² РГАВМФ. Ф.418. Оп.1 №3349. Л.141

⁸³ Там же.

⁸⁴ РГАВМФ. Ф.1135. Оп.1. №106. Л.1.

⁸⁵ Имеется в виду Главноначальствующий Архангельска Угрюмов.

⁸⁶ Там же. Л.8.

северные русские транспортные корабли себе в обмен на обеспечение военных поставок из США и их охраны. При этом для помощи русским и координации доставки грузов в Архангельск, Сороку, Котлас и Вологду должны отправлялись британские офицеры⁸⁷). Все погрузочно-разгрузочные работы передавались в ведение британского Адмиралтейства. Согласно этому договору в Романов-на-Мурмане осенью 1916 года было назначено 4 офицера.

Можно говорить о том, что уже начиная с марта 1916 года происходит чёткая реорганизация военно-экономической инфраструктуры на Севере России под контролем и руководством английских офицеров. В российских торговых кругах с неудовольствием говорилось о том, что Королевский ГМШ Англии установил контроль над прибрежными районами на Севере России⁸⁸).

Столяренко М.А. в статье, посвящённой англо-русским соглашениям относительно Севера России, замечает, что в сравнении с аналогичными соглашениями Англии с другими союзниками по Антанте (например, с Францией), данный документ показывает низведение России на положение неравноправного партнёра. Так, британские корабли в Северном море и у берегов Франции должны были содержаться за счёт британской казны, тогда как суда Ройял Нэви в Белом и Баренцевом морях содержались на русские деньги.

Британцы занимали серьёзное положение, тем не менее, только в портах. Что касается дальнейшей транспортировки грузов по железным дорогам или иным способом – тут русскую администрацию заменить было невозможно. В этой связи показателен эпизод с переброской из Архангельска в Петроград английских подводных лодок типа С для усиления подводной флотилии на Балтике.

⁸⁷ *Столяренко М.А.* Англо-русские соглашения... С.51.

⁸⁸ *Нахтигаль Р.* Мурманская железная дорога... С.90.

Первоначально англичане планировали перевезти подлодки по железной дороге, однако её низкая грузоподъёмность поставила крест на этом предприятии. Пришлось задействовать речной транспорт. Организация этого предприятия была поручена кавторгангу М. Роццаковскому, который успешно её выполнил⁸⁹). Руперт Гвоткин-Вильямс, один из британских офицеров, служивших на Севере, в своих мемуарах особо выделяет переброску подводных лодок, отмечая, что эта операция вселяла в британцев надежду на «исправление русских»⁹⁰) (следует отметить, что Гвоткин-Вильямс в своих мемуарах неоднозначно отзываясь о русских офицерах и местной администрации, временами довольно жёстко критикуя).

Для того чтобы показать то значение, которое имела эта переброска для Балтийского театра, приведу слова М.К. Бахирева, командующего морскими силами Рижского Залива в 1917 году о роли британских лодок в операции «Альбион»: «Самой исправной частью были английские подводные лодки С, о которых могу отозваться с большой похвалой: все поручения исполнялись ими точно, не только безропотно, но и с полным желанием принести военную пользу»⁹¹).

Вопрос о защите русского северного побережья от германского флота также стоял очень остро и был неразрывно связан с проблемой военных грузов. Следует отметить, что за период 1914 – 1917 год через русские северные порты было ввезено около 5,5 млн тонн грузов (преимущественно военного назначения), а вывезено более 4,5 млн тонн (в большей степени сырьё и продовольствие). В условиях отдалённости Владивостока и изолированности Петрограда Архангельск, а позднее и Романов-на-Мурмане приобретают первостепенное значение. Соответственно, проблема охраны портов также выходит на первый план.

⁸⁹ Подробнее о перевозке подводных лодок типа С: *Жалнин Д.Е.* Транспортировка английских подводных лодок через Архангельск на Балтику//Европейский Север в судьбе России. XX век. Мурманск, 2006. С.60 – 65.

⁹⁰ *Gwatkin-Williams R.S.* Under the Black Ensign. London, 1922. P. 85.

⁹¹ Цит. по: *Жалнин Д.Е.* Транспортировка английских подводных лодок... С.64.

До Первой Мировой войны Россия не имела военно-морских сил в данном регионе. Более того, независимая от англичан флотилия Северного Ледовитого Океана была создана только в феврале 1916 года. До этого времени в вопросах обороны побережья главными были англичане.

В 1914 году лишь несколько боевых кораблей Ройял Нэви побывало на Севере. Уже на следующий год были присланы более значительные силы: отряд тральщиков (8), крейсер «Ифигения» и линкор «Глори», ставший флагманом английских военно-морских сил в регионе. Группировка позднее постепенно усиливается, в том числе за счёт того, что русские корабли и тральщики до февраля 1916 года фактически подчинялись английским офицерам.

В своих телеграммах в Петроград в сентябре 1915 года Главноначальствующий Архангельска Угрюмов надеялся⁹² на независимость русской партии траления от англичан. Её должен был возглавить каперанг Н.Викорст. Однако А.Русин сообщал в Архангельск, что после встречи морского министра с английским послом, Григоровичем было принято решение оставить русскую партию в подчинении союзникам до тех пор, пока в регионе русские военно-морские силы не будут более значительными (это предполагалось добиться через закупки тральщиков и других кораблей)⁹³().

Однако создание русской флотилии значительно не изменило ситуацию. Доминирующее положение в регионе занимали англичане, что отразилось в решениях союзнической конференции в Петрограде в феврале 1917 года. Русская сторона надеялась на усиление собственной флотилии с помощью англичан, а так же стремилась добиться гарантий от своих союзников относительно охраны северного побережья. Однако было принято следующее решение: «английские суда будут посланы лишь тогда, когда они по обстановке смогут быть там использованы столь же выгодно как и в

⁹² РГАВМФ. Ф.378. Оп.1. №1. Л.1.

⁹³ Там же. Л.2.

отечественных водах»⁹⁴). «Если эти суда будут базироваться на Колу, то они должны быть в подчинении у старшего местного британского офицера, который должен руководствоваться директивами Адмиралтейства»⁹⁵).

Принятые решения ещё более поставили России в подчинённое положение относительно Великобритании в вопросах обеспечения безопасности Севера России. М.А. Столяренко в своей статье отмечает, что при Временном Правительстве англичане действовали абсолютно самостоятельно⁹⁶).

Следует сказать несколько слов о жизни английских моряков на Севере и их отношении к русским союзникам. В этой связи представляются интересными мемуары капитана Руперта Стэнли Гвоткина Вильямса “Under The Black Ensign”⁹⁷).

Корабль, на котором служил автор воспоминаний, дислоцировался в Йоканьгской бухте, где с 1915 года начала оборудоваться военно-морская база. Моряки жили в довольно тяжёлых условиях, усугубляемых полярной ночью и полярным днём. Сам автор пишет: «Мы как-будто попали в эру Нельсона»⁹⁷). Он также сетует на отсутствие каких-либо развлечений на базе, что делало его подчинённых очень дисциплинированными.

Любопытно также взглянуть и на то, как относился Гвоткин-Вильямс к русским союзникам. Как уже было отмечено выше, автор мемуаров негативно отзывался о русской администрации, указывая на её неэффективность и коррумпированность: «задушена бюрократией, пропитана интригами, подкуплена немецкими деньгами»⁹⁸). Он высоко оценивает личные качества русских (и отмечает, что летом 1917 года английские моряки делились со своими русскими коллегами обмундированием, деньгами, провизией), однако указывает на то, что

⁹⁴ Цит. по: Столяренко М.А. Англо-русские соглашения... С.57.

⁹⁵ РГАВМФ. Ф.1135. Оп.1. №129. Л.1.

⁹⁶ Столяренко М.А. Англо-русские соглашения... С.57.

⁹⁷ Gwatkin-Williams R.S. Under the Black Ensign. London, 1922. P.54.

⁹⁸ Ibid. P.56.

относительно контроля своих военно-морских дел русские похожи на «девушек из Воскресной школы»⁹⁹⁹).

Мемуары Гваткина-Вильямса позволяют также оценить тот объём повседневных работ, которые выполняли английские союзники на Севере. Так, автор отмечает, что постройкой хозяйственных сооружений на Йоканьгской базе занимались британские моряки. Также на острове Витте был оборудован наблюдательный пост. В целом автор склонен говорить о том, что предприимчивые британцы делали всё во имя победы, в то время как русские брали взятки и вербовались немцами. Это ставит под вопрос достоверность тех фактов, которые приводит Гваткин-Вильямс в своих воспоминаниях, однако они являются очень ценным источником для понимания того, как относились английские союзники к своим русским коллегам по оружию.

Подводя итог, стоит сказать, что англо-русское взаимодействие на Севере России в указанный период было куда более широким и продуктивным, чем на Балтийском море. Это определялось, в первую очередь, стратегической ценностью региона в условиях изоляции или труднодоступности остальных портов.

Можно предположить, что деятельность англичан благоприятно отразилась на развитии инфраструктуры региона. Тот факт, что союзники взяли в свои руки вопросы прогрузки\выгрузки товаров позволил оптимизировать деятельность портов.

Присутствие английской флотилии позволило решать вопросы, связанные с безопасностью в условиях отсутствия каких-либо серьёзных военно-морских сил русских в данном регионе.

Активное вмешательство англичан во внутренние дела региона и проникновение в административный аппарат в дальнейшем способствовали относительно простому ходу интервенции в 1918 году. Многие британские

⁹⁹⁹ Gwatkin-Williams R.S. Under the Black Ensign. London, 1922. P.54.

морские офицеры (в частности, Т.Кемп) будут участвовать в этом мероприятии.

Заключение

В 1917 году Российская Империя исчезла с политической карты мира. Ей на смену пришла Советская Россия, которая уже почти через полгода после Октябрьского Переворота находилась фактически в состоянии войны с бывшими союзниками по «Сердечному Соглашению». На Севере, в Мурманске и Архангельске, высаживались англо-американские (преимущественно) десанты, а в акватории Балтийского моря Ройял Нэви противостоял совсем ещё молодому красному Балтфлоту.

Англо-русское военно-морское взаимодействие, несмотря на недостаточный масштаб, оказал сильное влияние на обе стороны. Что касается России, то это влияние оказалось двояким, в то время как Великобритания при минимуме затрат получила максимум бенефиций впоследствии.

Итак, в результате проведённой работы были сделаны следующие выводы:

1. Взаимодействие на Севере России и на Балтийском море различалось в значительной степени. Это объясняется разной стратегической ценностью для союзников вышеозначенных регионов.
2. Слабо развитое сотрудничество на Балтике вкупе с пассивностью Ройял Нэви в данном направлении стало одной из причин поражения Балтийского флота осенью 1917 года.
3. Значительное проникновение британских военно-морских чинов в административный аппарат Севера России во многом предопределил успешное начало интервенции в 1918 году.

Поскольку данное исследование было проведено в основном с опорой на российские источники, можно говорить о том, что использование

британских архивов должно пролить свет на многие аспекты военно-морского взаимодействия. Например, ввод в научный оборот британских документов, связанных с пребыванием в России вице-адмирала Ричарда Филлимора, должен раскрыть многие аспекты сотрудничества двух стран и осветить «тёмные пятна» в истории его поездок по фронтам. В связи с этим отчётливо проглядываются перспективы в расширении источниковой базы данного исследования для составления ещё более полной картины военно-морского сотрудничества России и Великобритании.

Привлечение мемуарных источников как русского, так и британского происхождения позволяет в дальнейшем развить имагологическую составляющую исследования, учитывая актуальность имагологии как смежной исторической дисциплины в нынешнее время. Раскрыть образ России и русских моряков у британских офицеров (и наоборот) позволит также более глубоко понять особенности военно-морского взаимодействия двух стран, взглянуть не только на техническую составляющую этого исторического сюжета.

Список источников и литературы

I. Источники.

Архивные источники:

- 1) РГАВМФ. Ф.1135. Управление главноначальствующего г. Архангельска и района Белого моря.
- 2) РГАВМФ. Ф.378. Флотилия Северного Ледовитого океана.
- 3) РГАВМФ. Ф.418. Морской Генеральный Штаб.
- 4) РГИА. Ф.1276. Совет Министров. Особые журналы заседаний. Август 1915. №4230 – 4296.

Мемуары:

- 1) *Gwatkin-Williams R.S.* Under the Black Ensign. London, 1922. 266 p.
- 2) *Records by Admiral of the Fleet, Lord Fisher.* London, Hodder and Stoughton, 1919. 280 p.
- 3) *Бубнов А.Д.* В царской ставке. СПб, 1995. 168 с.
- 4) *Григорович И.Е.* Воспоминания бывшего морского министра. Кронштадт, 2005. 352 с.
- 5) *Шеер Р.* Германский флот в мировую войну. М. – Л.:, 1940. 337 с.
- 6) *Шульц Г.К.* С английским флотом в мировую войну: Воспоминания представителя русского флота при английском Гранд Флите. СПб., 2000. 92 с.

II. Литература.

Монографии:

- 1) *Hughes M.* Inside the Enigma: British officials in Russia, 1900-1939. London, 1997. 336 p.
- 2) *Newbolt H. J.* A naval history of the war, 1914-1918. London, 1920. 350 p.
- 3) *Вильсон Х.* Линкоры в бою. 1914-1918 гг. М., 2002. 432 с.
- 4) *Игнатъев А.В.* Внешняя политика России, 1907 – 1914. М., 2000. 231с.
- 5) *Игнатъев А.В.* Русско-английские отношения накануне Октябрьской революции. М., 1966. 400с.
- 6) *Керженцев М.П.* Союзники и Россия. М., 1918. 80 с.
- 7) *Козлов Д.Ю.* Нарушение морских коммуникаций по опыту действия флота в Первой Мировой войне (1914 – 1917). М., 2013. 536 с.
- 8) *Назаренко К.Б.* «Мозг» флота России. СПб., 2006. 213 с.
- 9) *Нахтигаль Р.* Мурманская железная дорога (1915 – 1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. СПб., 2011. 320 с.
- 10) *Томашевич А.В.* Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914 – 1915 гг. М., 1939. 303 с.

Статьи:

- 1) *H. G. Thursfield.* Phillimore, Sir Richard Fortescue (1864–1940) [Электронный ресурс]// Oxford Dictionary of National Biography, 2004. URL: <http://www.oxforddnb.com/view/article/35510>.

- 2) *Hughes M.* 'Revolution Was in the Air': British Officials in Russia during the First World War// *Journal of Contemporary History.* Vol. 31. №1. P.75 – 97.
- 3) *Гребенщикова Г.А.* Британские подводные лодки типа “Е” на Балтике 1914 – 1918//*Гангут.* Вып. 28 – 29. 2001. С.34 – 48.
- 4) *Ежов М.Ю.* Один из мифов о крейсере «Магдебург»//*Вопросы истории.* 2007. №2. С.152 – 156.
- 5) *Емелин А.Ю.* Военно-морские агенты России//*Морской сборник.* 2007. №2. С.64 – 70.
- 6) *Емелин А.Ю.* Научно-технические аспекты взаимодействия русского и британского флотов. 1914 – 1917//*Военно-исторический журнал.* 2007. №7. С.44 - 46.
- 7) *Емелин А.Ю., Бочаров А.А.* Легенды крейсера «Магдебург»//*Цитадель.* 2002. №10. С.33 – 44.
- 8) *Жалнин Д.Е.* Транспортировка английских подводных лодок через Архангельск на Балтику//*Европейский Север в судьбе России. XX век. Мурманск, 2006.* С.60 – 65.
- 9) *Завьялов И.В.* Российские морские агенты о подводном кораблестроении за рубежом в канун Первой Мировой войны// *Гангут.* Вып. 58. 2010. С.61 – 80.
- 10) *Залесский Н.А.* Флот Русского Севера в годы Первой Мировой и Гражданской войн//*Летопись Севера. Т.6. М., 1972.* С.130 – 161.
- 11) *Козлов Д.Ю.* Вклад Российского флота в коалиционные усилия Антанты//*Великая война 1914 – 1918. Вып. 3. М., 2013.* С.12 – 121.
- 12) *Козлов Д.Ю.* К вопросу об организации и результатах военно-морского сотрудничества России с Францией и Великобританией накануне Первой Мировой войны (1911 – 1914)//*Великая война 1914 – 1918. Вып. 2. М., 2013.* С.5 – 17.

- 13) *Ловягин А.* Англо-русская военно-морская конвенция//Морской сборник. 1929. №2. С.60 – 67.
- 14) *Лунева Ю.В.* Англо-русские морские переговоры накануне Первой Мировой войны (1914 год)//Россия и Британия. Вып. 4. Связи и взаимные представления XIX – XX века. М., 2006. С.194 – 206.
- 15) *Перев М.Б.* Английские планы десантной операции на Балтике в 1914 г.//Морской сборник. 1927. №3. С.111 – 116.
- 16) *Столяренко М.А.* Англо-русские соглашения о северных портах России в годы первой мировой войны//Вестник Ленинградского университета. 1961. Вып. 2. №8. С.46-58.