

ПРОХІД КРЕЙСЕРІВ “ГЕБЕНА” ТА “БРЕСЛАУ” ДО ЧОРНОМОРСЬКИХ ПРОТОК І ПРОБЛЕМА ВСТУПУ ОСМАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У ПЕРШУ СВІТОВУ ВІЙНУ

Машевський О. П.

1 серпня 1914 р. розпочалася Перша світова війна. Станом на 5 серпня у війну вступили з одного боку країни Троїстого союзу – Німеччина та Австро-Угорщина, а з іншого – країни Антанти: Росія, Франція, Велика Британія, а також Сербія, Бельгія та Чорногорія. Османська імперія, Болгарія, Греція, Італія та Румунія офіційно оголосили свій нейтралітет [История... 1963, 795–802; Нотович 1947, 7].

Проблема Чорноморських проток досить суттєво впливала на відносини країн Антанти та Троїстого союзу з Османською імперією в період від початку війни до вступу в неї Турції й стала одним із важливих чинників визначення її зовнішньополітичної орієнтації. Значно посилив напруженість між Османською імперією та Антантою вхід 10 серпня 1914 р. німецького броньованого крейсера “Гебена” та легкого крейсера “Бреслау” до Чорноморських проток. На думку У. Черчілля, який у 1911–1915 рр. займав посаду першого лорда Адміралтейства, прорив “Гебена” до Дарданелл став вирішальним чинником, що зумовив вступ Османської імперії у війну, й відтак цей корабель зіграв роль у світовій історії, яку не можна порівняти з діяльністю жодного іншого судна, бо “приніс на своєму борту страшні біди та руйнування для цілих народів, мільйонів мешканців Сходу” [Churchill 1923, 252, 256]. За свідченням тодішнього американського посла у Константинополі Г. Моргентау, вхід німецьких крейсерів до Дарданелл “зумовив те, що світова війна тривала так довго, оскільки це спричинило ізоляцію Росії від союзників, що вже через рік мало наслідком поразки і подальше її руйнування” [Шталь 1926, 151] й, зрештою, “повний крах, який і був головною причиною того, що стала можливою російська революція” [Morgenthau 1918, *chapter IX*]. Тому Г. Моргентау також вважає, що “навіть чи у світовій історії були два кораблі, які вплинули на неї більше, ніж ці німецькі крейсери” [Morgenthau 1918, *chapter V*].

Той факт, що британський та французький флоти, маючи величезну перевагу, домінуючий вплив на Середземному морі, дозволили двом німецьким кораблям безперешкодно увійти до Чорноморських проток, викликає природні підозри, що це не була звичайна недбалість антантівських адміралів. Задля того, щоб зрозуміти таємницю цієї, так званої “незбагненої помилки” британських та французьких адміралів і політиків, доцільно ґрунтовно на основі документальних джерел та мемуарної літератури проаналізувати проблему прориву “Гебена” та “Бреслау” до Чорноморських проток та наслідки цього для політики міжнародних союзів у початковий період світової війни. Саме таке завдання намагається вирішити автор запропонованої статті. Значна кількість дослідників, як дипломатичної, так і військової історії Першої світової війни звертали увагу на це важливе питання. Однак воно й досі залишається актуальним для істориків, оскільки попередні покоління вчених так і не змогли дійти консенсусу щодо обставин та чинників, які зумовили вищезгадані події.

У більшості робіт радянської історіографії, особливо другої половини ХХ ст., склався стійкий стереотип, що Велика Британія та Франція свідомо дозволили “Гебену” та “Бреслау” увійти до Дарданелл [Емец 1977, 113; История... 1963, 7]. Характерною у цьому розумінні є монографія Е. Лудшувейта, який стверджує: “Швидше за все, союзні флоти виявили не дивовижну некомпетентність і бездіяльність, а свідомо пропустили німецькі кораблі можливо навіть за вказівкою британського адміралтейства, яке дало наказ командуванню свого флоту в Середземному морі не заважати прориву “Гебена” та “Бреслау” в Дарданелли” [Лудшувейт 1966, 38]. На думку цього історика, “згідно із задумом англійських імперіалістів, які знали про союз Туреччини з Німеччиною, прохід кораблів до Проток повинен був змінити (на шкоду Росії) співвідношення сил між російським та турецьким флотами, ослабити її позиції на Чорному морі і у Протоках, що робило неможливим російський десант на Босфорі і захоплення Росією Стамбула та зони Проток” [Лудшувейт 1966, 38]. Симптоматично, що навіть у радянській історіографії дослідники, які намагались зосередитись саме на вивченні військових обставин прориву “Гебена” та “Бреслау” до Дарданелл, зокрема А. Сілін, А. Шталь, не виявили умисних дій британського та французького командувань чи окремих адміралів задля того, щоб створити цим

німецьким крейсерам умови для проходу до Чорноморських проток [Силин 1983, 235–239; Шталь 1926, 150–155].

Заідеологізовані антизахідні стереотипи, вибудовані радянською історіографією стосовно проблеми “Гебена” та “Бреслау”, продовжують впливати як на сучасну російську історіографію [Айрапетов 2002, 178–180], так і, у деяких аспектах, на нинішніх українських істориків. Сучасний український дослідник К. Русаков досить детально проаналізував та висвітлив міркування російських, османських та німецьких провідних державних діячів та військових, які схилилися до думки, що лондонський кабінет, досить ймовірно, свідомо не вжив достатніх заходів задля запобігання прориву “Гебена” та “Бреслау” до Дарданелл, оскільки це мало б наслідком втягнення Порти у війну, й таким чином Росія отримала б стимул для активної участі у ній, бо мала б реальну перспективу заволодіння Протоками. У той же час, на думку К. Русакова, присутність “Гебена” та “Бреслау” на Чорному морі мінімізувала б можливості для Росії захопити Протоки аж до кінця війни. Отже, за цією логікою західні союзники здобули важіль для впливу на Петербург, який дозволяв їм унеможливити сепаратний вихід Росії з війни до повного розгрому Німеччини [Русаков 2003, 13].

Загалом можна погодитись, що міркування вищезгаданого автора є досить вірними стосовно наслідків, які спричинив прорив “Гебена” та “Бреслау” до Дарданелл. Однак, у той же час, ми дотримуємося дещо іншої думки стосовно причин цієї події. У цьому контексті здаються більш виваженими висновки А. Макфі, провідного сучасного британського дослідника проблеми Проток, що хоча не можна стовідсотково виключати подібні прагнення британської дипломатії (яка могла намагатись впливати на окремих адміралів), однак дослідники не знайшли безпосередніх доказів таких дій [Macfie 1993, 49].

Західні історики, насамперед британські та французькі дослідники, схилиються до думки, що прохід німецьких крейсерів до Чорноморських проток дійсно був спричинений низкою помилок військово-морського керівництва Великої Британії та Франції, й не приділяють увагу версії, як цілком алогічній, що Лондон та Париж на початку війни, зважаючи на вкрай складне для них становище на фронтах, могли прагнути до збільшення кількості своїх супротивників та ще й перекриття їх єдиного дієвого шляху спо-

лучення із російським союзником [Phillipson 1917, 200–205]. Між вищезгаданих робіт, щоправда, вирізняється праця британського, відверто проросійськи налаштованого, історика В. Готліба, який, за його ж твердженням, взяв на озброєння лєнінську методологію дослідження. Цей автор, на якого активно посилались радянські та російські вчені, наполягав на тому, що Велика Британія та Франція свідомо не чинили ефективної протидії прориву “Гебена” та “Бреслау” до Дарданелл, оскільки усвідомлювали, що це зумовить вступ Османської імперії у війну й таким чином лондонський та паризький кабінети отримають дієвий стимул впливу на царський уряд, обіцяючи йому за певних умов володіння після війни Чорноморськими протоками. Тобто, за красномовним висловом В. Готліба, західні союзники використовували тактику заманювання віслюка за допомогою підвішеної перед ним морквини [Готлиб 1960, 59–68].

Аналізуючи вплив проблеми Чорноморських проток на міжсоюзницькі відносини країн Антанти, можна загалом погодитись з думкою сучасного британського історика А. Макфі. Він вважає, що на початку війни Лондон та Париж недооцінили значення Проток, як головної стратегічної комунікації, що пов’язувала їх з Росією, оскільки не передбачали, що війна буде такою тривалою [Macfie 1993, 45]. Це може бути одним з чинників того, що Франція та Велика Британія не достатньо потурбувались, щоб з самого початку заблокувати шлях “Гебену” та “Бреслау” до Дарданелл.

Німецький найсучасніший лінійний крейсер “Гебен” (водотонажність 22 000 т) та легкий швидкісний крейсер “Бреслау” (водотонажність 4 300 т) знаходились у Середземному морі з листопада 1912 р. У період балканських війн (1912–1913 рр.), коли болгарська армія мала кілька реальних можливостей для захоплення Константинополя та Проток, що могло спричинити розпад Османської імперії та боротьбу за її спадщину між великими державами, ці крейсери повинні були, за розрахунками берлінського кабінету, стати дієвим важелем впливу Німеччини на вирішення цих проблем [Kitchener – Grey. November 3, 1912, 89]. За потужністю артилерії, міцністю броні та особливо швидкістю “Гебен” значно переважав будь-який корабель британського чи французького флотів у Середземному морі. Тому, щоб мати перевагу під час бою, його супротивники повинні були сконцентрувати проти нього принаймні 2–3 лінійних кораблів. Оскільки наздогнати “Ге-

бен” ні британська, ні французька середземноморські ескадри не могли, то вони повинні були розташувати свої сили так, щоб стратегічно оточити цей крейсер й змусити його прийняти бій.

Відразу після початку світової війни, 1 серпня 1914 р., вищезгадані два німецькі крейсери, які знаходились у цей час в Адріатичному морі, взяли курс до Алжиру, щоб зашкодити транспортуванню розташованих там французьких військ до Європи. Того ж дня німецький посол у Константинополі Г. Вангенейм у телеграмі до Берліна висловив свої міркування, що “німецький лінійний крейсер “Гебен” не обов’язково повинен й надалі діяти у Середземному морі, а було б доцільніше перебазувати його до Чорного моря, що допоможе стримувати російський флот, не дозволить висадження російського десанту на болгарській території й гарантувати непорушність телеграфного зв’язку між Європою та Азією (через Протоки – авт.)” [Wangenheim – Auswärtige Amt. 2 August 1914, 125]. Підходячи до алжирського узбережжя, вранці 4 серпня 1914 р. капітан “Гебена” адмірал В. Сушон отримав від німецького Адміралтейства телеграму з повідомленням про укладання німецько-османського союзу та наказом негайно рушити до Константинополя [Churchill 1923, 247; Tirpitz – Jagow. 3 August 1914, 26]. Однак він все ж обстріляв алжирські порти, що, зрештою, затримало на два дні підготовку до транспортування французьких військ до Європи [Силин 1983, 133].

По тому “Гебен” та “Бреслау” рушили у північно-східному напрямку до італійського порту Мессіни, щоб отримати запаси вугілля, достатні для їхнього походу до Дарданелл [Cruttwell 1934, 70]. Командувач британським середземноморським флотом адмірал Б. Мілн, дізнавшись про те, що 1 серпня 1914 р. німецькі кораблі рушили з Адріатики на Захід, зробив висновок, що вони будуть намагатись вийти в Атлантичний океан, і тому наказав, щоб його два лінійних крейсери терміново йшли блокувати вихід з Гібралтару [Macfie 1993, 47]. Вранці 4 серпня вони зустрілись з “Гебеном” та “Бреслау”, які повертались зі своєї алжирської операції. Як писав у своїх мемуарах Б. Мілн, його кораблі пройшли на відстані 8 000 ярдів (7315 м.) від супротивника, а “Гебен” та “Бреслау” приготувалися прийняти вимушений бій, однак британські крейсери не відкрили вогонь, оскільки на той час ще не було офіційно оголошено війни між Великою Британією та Німеччиною [Milne 1921, 57–61]. Перший лорд Адміралтейства У. Чер-

чільль наполягав, що британська ескадра повинна отримати дозвіл атакувати німецькі кораблі ще до оголошення війни. За висловом прем'єр-міністра Великої Британії Г. Асквіта, “Уінстон, який завжди вирізнявся войовничим запалом, прагнув швидше розпочати боротьбу на морі з потоплення “Гебена” [Higgins 1962, 52]. Однак лондонський кабінет не дав на це дозволу, бо не хотів першим розпочинати військові дії й, таким чином, брати на себе відповідальність за початок війни. Щоправда, адмірал Б. Мілн отримав наказ переслідувати потенційного супротивника й атакувати його відразу після оголошення війни [Churchill 1923, 253–254].

Зважаючи на перевагу у швидкості, вже о 17 годині німецькі крейсери змогли уникнути подальшого переслідування [Milne 1921, 64]. “Гебен” та “Бреслау” безперешкодно зайшли до порту італійського міста Мессіна, розташованого на Північному Сході Сицилії. У. Черчілль стверджував у своїх мемуарах, що вважає своєю особистою помилкою, що, дослухаючись до британських політиків, які наполягали на якнайретельнішому дотриманні нейтралітету, офіційно проголошеного Італією, 4 серпня 1914 р. наказав британській середземноморській ескадрі не входити до мессінського порту, що дозволило німецьким кораблям, навіть після початку війни між Німеччиною та Великою Британією увечері 4 серпня, продовжувати приймати вугілля й безперешкодно залишити це італійське місто [Higgins 1962, 52–53; Churchill 1923, 249–250; Oberdorff – Auswärtige Amt. 4, August 1914, 69].

Адмірал Б. Мілн, отримавши інформацію, що “Гебен” та “Бреслау” знаходяться у Мессіні, розташував свої головні сили, основу яких складала три лінійні крейсери, між Сицилією та Сардинією, унеможлививши таким чином прохід цих кораблів у південно-західному напрямку, тобто до алжирського узбережжя [Crutwell 1934, 72; Macfie 1993, 47]. Щоправда, один з британських лінійних крейсерів тимчасово залишив цю позицію й пішов до Мальти поповнити запаси вугілля. Б. Мілн пояснював таке розташування своєї ескадри наказом Адміралтейства від 30 липня 1914 р., в якому наголошувалось: “Ваше головне завдання полягає в тому, щоб допомогти французам у транспортуванні їхньої африканської армії, прикриваючи її, а по можливості діючи проти німецьких кораблів, особливо “Гебена” [Churchill 1923, 253]. Цей адмірал стверджував у своїх мемуарах, що він якнайкраще

виконував ці завдання, перекривши шлях “Гебену” та “Бреслау” до Алжиру, оскільки водночас унеможливив їхні дії проти французьких транспортів й, у випадку таких спроб, мав високі шанси знищити ці кораблі [Milne 1921, 47–57].

Тодішній керівник Б. Мілна, перший лорд Адміралтейства У. Черчілль, вступаючи згодом у заочну полеміку з цим адміралом, у своїх мемуарах звертав увагу, що Б. Мілн отримав 2 серпня нову інструкцію: «“Гебен” повинен бути перехоплений двома лінійними крейсерами» [Churchill 1923, 253]. 3 серпня Адміралтейство повторило цей наказ: «“Гебен” – ваша ціль. Йдіть за ним тінню, куди б він не рухався й будьте готовими діяти, як тільки буде декларація про оголошення війни (між Великою Британією та Німеччиною – авт.)» [Churchill 1923, 253–254]. 4 серпня У. Черчілль наказував Б. Мілну: “Переслідуйте їх (німецькі крейсери – авт.). Війна невідворотна” [Churchill 1923, 254]. Адже в цей же день Велика Британія вже висловила ультиматум Німеччині – вивести свої війська з Бельгії, який, вочевидь, Берлін не збирався приймати [История... 1963, 302; Grey – Goshen. August 4, 1914, 445].

Отже, У. Черчілль, у своїх документально обґрунтованих мемуарах, зробив висновок, що адмірал Б. Мілн найкраще виконав би завдання Адміралтейства, якби активніше боровся з “Гебеном”, тобто не охороняв лише західний напрямок можливого руху німецьких крейсерів із Мессіни, а заблокував й інший їх вірогідний шлях, через який вони, зрештою, й пройшли, а саме – південно-східний вихід із Мессінської протоки, надіславши туди лінійний крейсер та допоміжні кораблі, що дало б стовідсоткову гарантію того, що “Гебен” та “Бреслау” не зможуть залишити Мессіну, не зустрівшись з британськими кораблями [Churchill 1923, 254]. Враховуючи те, що “Гебен” та “Бреслау” вийшли з Мессінської протоки 6 серпня [Силин 1983, 135], а з 23 години 4 серпня Німеччина та Велика Британія перебували у стані війни, то адмірал Б. Мілн, згідно з вищезгаданим наказом Адміралтейства, якби не помилився у розташуванні своїх кораблів, вже мав би на цей час всі законні підстави атакувати німецькі крейсери [Text of Ultimatum Grey to Goshen. August 4, 1914, 301–303]. До речі, німецький адмірал В. Сушон був впевнений, що британці саме так і діятимуть, і він готувався до бою принаймні з одним-двома британськими лінійними крейсерами [Churchill 1923, 250]. Можна припустити, що адмірал Б. Мілн був переконаний, що, зважаючи на

перевагу “Гебена” в артилерії і особливо у швидкості над кожним з його лінійних крейсерів, вони не менше як вдвох змогли б здолати “Гебен” та “Бреслау”, й тому побоювся розпорозувати свої сили.

Французький та британський флоти значно збільшили б шанси на перехоплення та знищення німецьких крейсерів, якби налагодили ефективну взаємодію. У французько-британській конвенції від 10 лютого 1913 р. зазначалося, що у випадку війни флоти двох держав повинні співпрацювати у Середземному морі. Франція за таких умов відповідала б за безпеку у західній, а Велика Британія – у східній його частині [Нотович 1947, 287]. Таким чином, за цією логікою, французький флот мав заблокувати шлях “Гебену” та “Бреслау” у західному, а британський – у східному напрямку.

Б. Мілн повинен був, згідно наказу Адміралтейства від 4 серпня, встановити зв’язок з командувачем французького флоту й надалі координувати з ним свої подальші дії. Однак з технічних причин цей зв’язок не було встановлено. Тому британська ескадра, за застарілими інструкціями, продовжувала захищати шлях із Мессіни на Захід від німецьких кораблів, хоча насправді такої потреби абсолютно не було, оскільки транспортування алжирського корпусу розпочалося лише 6 серпня 1914 р. [Churchill 1923, 249; Higgins 1962, 52]. До того ж, французький флот не мав необхідності у цій допомозі британців й міг не лише власними силами забезпечити охорону транспортних суден, але й, за потреби, без особливих зусиль заблокувати вихід німецьких крейсерів із Середземного моря до Атлантичного океану, через Гібралтарську протоку.

Досить вагомими аргументами критиків дій адмірала Б. Мілна було те, що хоча берлінський кабінет намагався приховати існування німецько-османського договору, побоюючись, щоб британський та французький флоти не заблокували шлях “Гебену” та “Бреслау” до Чорноморських проток [Aufzeichnung des Chiffiebüros des Auswärtige Amt. 3 August 1914, 8; Jagow – Botschafter in Wien. 3 August 1914, 9], однак у Лондоні вже 4 серпня 1914 р. мали інформацію про існування такої союзницької угоди, а тому і цей адмірал повинен був знати про неї й відповідно передбачити, що “Гебен” та “Бреслау” попрямують у Дарданелли [Macfie 1993, 49].

Б. Мілн напередодні світової війни не очікував можливості

ворожих дій Порти стосовно Великої Британії та її союзників. Цей адмірал стверджував у своїх мемуарах: “У кінці липня 1914 р., коли очікувалась війна, розглядалась вірогідність приєднання Австрії та Італії до Німеччини, й інструкції, які я в зв’язку з цим отримав, були складені саме у цьому контексті. Про можливість приєднання Османської імперії до Німеччини мені було невідомо” [Milne 1921, 29–31]. За спогадами адмірала Б. Мілна, станом на 5 серпня 1914 р. він не лише не мав інформації про укладання османсько-німецького союзу, але, навпаки, отримав повідомлення від Адміралтейства про встановлення мін у Дарданеллах та погашення сигнальних вогнів біля входу до цієї протоки. Тому, зважаючи на це, він схилився до думки, що Порта не погодилась прийняти “Гебен” та “Бреслау”. Більш того, Б. Мілн й надалі не виключав того, що німецькі крейсери будуть прориватись до Атлантичного океану [Milne 1921, 83–86].

Г. Моргентау, тодішній американський посол у Константинополі, у своїх мемуарах писав із сумною іронією, що як лондонський кабінет, так і британські адмірали продовжували наївно вірити у дієвість міжнародного права. Зокрема він наголошував: “Туреччина була тоді нейтральною країною і, незважаючи на чисельні докази німецького домінування, здавалось досить вірогідним, що вона дотримуватиметься нейтралітету. Паризька угода 1856 р. та Лондонська конвенція 1871 р. передбачали, що військові судна не повинні заходити до Дарданелл, окрім як за особливим дозволом султана, який він міг дати лише у мирний час. Покладаючись на святість цих договорів, британський флот, перекриваючи можливі шляхи втечі німецьких кораблів, в останню чергу подбав про вхід до Дарданелл” [Morgenthau 1918, *chapter V*].

Адмірал В. Сушон, вивівши свої кораблі з Мессінської протоки, зустрів на шляху на схід лише легкий британський крейсер “Глостер”, який, хоча не міг створити безпосередньої загрози для “Гебена” та “Бреслау”, однак повідомив, про їхні дії адмірала Трубриджа, ескадра якого знаходилась поблизу в Адріатиці. Отримавши таку інформацію, цей британський адмірал, не маючи наказу залишити охорону входу до Адріатичного моря, все ж за власною ініціативою рушив зі своїми кораблями на перехоплення супротивника, прямуючи у південно-східному напрямку [Churchill 1923, 250–251]. Вранці 7 серпня 1914 р., коли зустріч британської ескадри з німецькими крейсерами здавалась

невідвратною, адмірал Трубрідж наказав своїм кораблям припинити дії щодо перехоплення німців й повернутись до патрулювання Отрантської протоки [Силин 1983, 136; Cruttwell 1934, 71]. Такий крок цього адмірала, як деякі сучасники тих подій, так і частина істориків, трактують як красномовний приклад підступності лондонського кабінету, який, мовляв, перекрив “Гебену” та “Бреслау” всі шляхи, крім одного – до Чорноморських проток [Macfie 1993, 48–49].

За свідченням тодішнього першого лорда Адміралтейства, У. Черчілля, адмірал Трубрідж пояснював британському командуванню свій відступ тим, що для його ескадри вдень було надто ризиковано атакувати “Гебен”, який мав потужнішу й, головне, суттєво далекобійнішу артилерію, ніж британські кораблі. Крім того, цей адмірал стверджував, що всі його чотири броньованих крейсери, доки вони підійшли б на відстань, досягну для їхніх гармат, були б по черзі потоплені “Гебеном”, який, маючи ще й помітну перевагу в швидкості, маневруючи, обирав би зручну для себе позицію і постійно тримав би супротивників на безпечній для нього відстані 16 000 ярдів (14630 м.), з якої холоднокровно розстрілював би ворожі кораблі. За цією логікою, 8 британських есмінців та легкий крейсер також не змогли б завдати німецьким кораблям значної шкоди й водночас ризикували зазнати важких втрат. Таким чином, на думку У. Черчілля, адмірал Трубрідж дійшов висновку, що “Гебен” був переважаючою силою над всією його ескадрою, і тому цей флотоводець вирішив, що він, згідно інструкцій, мав уникати бою” [Churchill 1923, 251; Cruttwell 1934, 71].

Вищезгадані твердження викликали обурення не лише У. Черчілля, але й британських вищих морських офіцерів, які були переконані, що під час бою кілька з тринадцяти кораблів адмірала Трубріджа змогли б атакувати німецькі крейсери своєю артилерією чи принаймні торпедами. До того ж, запаси далекобійних снарядів на “Гебені” були не безмежними [Churchill 1923, 251].

Задля розслідування дій адмірала Трубріджа було створено спеціальну слідчу комісію з представників вищого британського командування. У вересні 1914 р. він постав перед військовим трибуналом. Виступаючи на ньому у свій захист, цей адмірал заявив: “Я зважав під час своїх дій на присутність чисельних італійських торпедних човнів у Тарантійській затоці і непевну позицію цієї

країни. Я враховував невідворотність війни з Австрією та можливість ворожих дій її флоту. Крім того була вірогідність, що “Гебен” та “Бреслау” будуть прориватись до Адріатики” [Macfie 1993, 49]. Зважаючи на ці обставини, адмірал Трубрідж переконував трибунал, що якби він переслідував німецькі крейсери в Егейському морі, то втратив би багато своїх кораблів і не зміг би протистояти, у випадку потреби, австро-угорському флоту, що було його головним завданням [Macfie 1993, 50].

Зрештою, військовий трибунал виправдав Трубріджа, визнавши, що той дотримувався інструкцій Адміралтейства. Адже формально до його завдань не входило переслідування “Гебена” та “Бреслау” (останнє було завданням потужнішої ескадри адмірала Б. Мілна). Хоча, після цих подій флотська кар’єра адмірала Трубріджа була завершена. Щоправда, він був призначений відповідальним за постачання британського військово-морського обладнання до Сербії [Churchill 1923, 254; Cruttwell 1934, 71].

Певним виправданням дій адмірала Трубріджа була напружена ситуація навколо грецького порту Салоніки. Адже саме через нього відбувалось постачання більшої частини військових вантажів до Сербії. За свідченням антантівських дипломатів, зокрема російського міністра закордонних справ С. Сазонова, австро-угорський посол у Греції відверто заявив уряду цієї країни, що у випадку продовження таких дій, до Салонік “може прибути австрійська ескадра для обмеження ввезення товарів до Сербії” [Iswolski–Sasonow. 22 Juli / 4 August 1914, 17]. Крім того, “Греція отримувала з різних джерел повідомлення про те, що Австрія збиралась захопити Салоніки” [Iswolski – Sasonow. 22 Juli / 4 August 1914, 17].

Британське Адміралтейство змушене було дослухатися ще й до побажань з Петербурга, вкрай занепокоєного можливістю проходу австро-угорського флоту “за сприяння Туреччини” через Протоки до Чорного моря. На думку С. Сазонова, австро-угорська ескадра разом із османськими кораблями у цьому випадку створила б загрозу російському узбережжю й паралізувала б торгівлю, яка велася через порти Північного Причорномор’я. Більш того, вона могла стати вирішальним фактором впливу на визначення союзницької орієнтації не лише Порту, але й Румунії та Болгарії, економіка яких залежала від торгівлі через Босфор та Дарданелли. Оскільки, за твердженням С. Сазонова, ро-

сійський флот не міг заблокувати Босфор й перепинити таким чином, у випадку необхідності, рух австро-угорських військово-морських сил до Чорного моря, він звернувся 7 серпня 1914 р. до Лондона з проханням вжити заходів задля унеможливлення їхнього входу до Дарданелл [Sasonow – Iswolski. 25 Juli / 7 August 1914, 27]. Лондон та Париж запевнили царський уряд, що їхній об'єднаний флот достатньо потужний, щоб заблокувати австро-угорські військово-морські сили в Адріатичному морі [Bobroff 2006, 98].

Після того, як адмірал Б. Мілн отримав 6 серпня 1914 р. повідомлення, що “Гебен” та “Бреслау” рухаються на Схід, він нарешті збагнув, що немає сенсу захищати шлях до алжирського узбережжя та Гібралтару. Зважаючи на це, ескадра Б. Мілна залишила позиції біля північно-західної Сицилії й, за наказом Адміралтейства, отриманим у ніч на 8 серпня 1914 р., рушила перехоплювати “Гебен” та “Бреслау”. Якби вона продовжила свій шлях до Егейського моря, то мала б всі шанси наздогнати німецькі крейсери. Однак, за іронічним висловом У. Черчілля, “зла доля шкодила Британії стосовно всього, що вона намагалась чинити з питання Дарданелл і проблема з “Гебеном” та “Бреслау” була лише початком” [Churchill 1923, 255].

За трагічним для британського військово-морського командування збігом обставин один із клерків Адміралтейства 8 серпня о 14 годині надіслав повідомлення адміралу Б. Мілну, що Австро-Угорщина оголосила війну Великій Британії. Тому він, діючи за попередніми інструкціями, повернувся до своєї головної бази на Мальті, щоб у випадку ворожих дій австро-угорського флоту рушити до Адріатики на допомогу адміралу Трубриджу. Внаслідок цього відставання ескадри адмірала Б. Мілна від німецьких крейсерів збільшилось ще на 24 години, що, зрештою, стало вирішальним чинником, який не дозволив йому таки дати бій “Гебену” та “Бреслау” [Churchill 1923, 255; Cruttwell 1934, 72].

Німецькому послу Г. Вангенейму разом із османським військовим міністром Енвер-пашою вдалося навіть без офіційної згоди уряду організувати безперешкодне проходження німецьких крейсерів Протоками. Біля входу до Дарданелл їх зустрів османський есмінець, який подав команду “рухайтесь за мною”. Адмірал В. Сушон, за порадою Г. Вангенейма, наказав підняти османські прапори, оскільки німецький посол домовився з Портою, що

ці крейсери будуть начебто “продані” Німеччиною Османській імперії та включені до складу її флоту. 10 серпня о 17 годині “Гебен” та “Бреслау” у супроводі османського корабля, який провів їх через мінні поля, увійшли до Дарданелл і далі до Мармурового моря [Morgenthau 1918, *chapter V*].

Далекобійні потужні гармати німецьких крейсерів, які кинули якорі навпроти Константинополя, були одним із переконливих аргументів впливу Берліна на перебіг подій в Османській імперії. Як писав у своїх мемуарах вищезгаданий Г. Моргентау, досить знаковою була одна розмова міністра фінансів Джавід-бея з бельгійським дипломатом. Після того, як османський урядовець висловив “співчуття” своєму візаві з приводу того, що німці захопили Брюссель, бельгієць відповів, показуючи на “Гебен” і “Блеслау”: “Я маю для вас ще жакливіші новини. Німці захопили Туреччину” [Morgenthau 1918, *chapter V*].

29 жовтня 1914 р. османський флот разом з “Гебеном” та “Бреслау” несподівано атакував російські порти: Севастополь, Одесу, Новоросійськ та Феодосію. Він обстріляв ці міста, портові споруди та потопив кілька військових кораблів і цивільних суден. Внаслідок цього 31 жовтня 1914 р. Росія оголосила війну Османській імперії. 5 жовтня це зробили Велика Британія та Франція. 12 листопада Порта оголосила, що вона знаходиться у стані війни з усіма країнами Антанти [Флот... 1964, 334–340; La declaration... 1914, 306–310].

Отже, прохід німецьких крейсерів “Гебена” та “Бреслау” з Середземного моря до Дарданелл мав визначальний вплив на вступ Османської імперії у світову війну. Британський та французький флоти, незважаючи на своє домінування у Середземному морі, внаслідок нерішучості та низки помилок їхніх адміралів, неефективної системи керівництва і відсутності дієвої взаємодії між ними, не змогли завадити прориву “Гебена” та “Бреслау” із Західного Середземномор’я до Дарданелл. Проаналізувавши військово-політичні події першої половини серпня 1914 р., можна стверджувати про недостатню обґрунтованість висновків, висловлених в історіографії, насамперед радянській, що Велика Британія та Франція свідомо не чинили дієвих перепон для прориву німецьких крейсерів до Чорноморських проток. Велика Британія та Франція на початку війни, зважаючи на вкрай складну для них ситуацію на фронтах, не були зацікавлені у приєднанні

ще й Османської імперії до Німеччини та її союзників. Входження “Гебена” та “Бреслау” до Дарданелл значно посилило вплив Німеччини у Османській імперії. Напад османського військово-морського флоту, у складі якого були ці німецькі крейсери, на російські причорноморські міста 29 жовтня 1914 р. поклав початок війні Османської імперії з країнами Антанти.

ЛІТЕРАТУРА

Айрапетов О. Р. На Восточном направлении. Судьба Босфорской экспедиции в правление императора Николая II // **Последняя война императорской России**. Сб. статей. Москва, 2002.

Готлиб В. В. **Тайная дипломатия во время Первой мировой войны**. Москва, 1960.

Емец В. А. **Очерки внешней политики России в период Первой мировой войны**. Москва, 1977.

История... 1963. – **История дипломатии**. Москва, 1963. Т. III.

История... 1965. – **История дипломатии**. Москва, 1965. Т. II.

Лудшувейт Е. Ф. **Турция в годы Первой мировой войны**. Москва, 1966.

Нотович Ф. И. **Дипломатическая борьба в годы Первой мировой войны**. Москва–Ленинград, 1947. Т. 1.

Русаков К. А. **Проблема Черноморских проток у зовнішній політиці Великобританії, 1892–1920**. Автореферат дис... канд. іст. наук. Луганськ, 2003.

Силин А. С. Бегство “Гебена” и “Бреслау” в Дарданеллы // **Новая и новейшая история**, 1983, № 3.

Флот... 1964. – **Флот в Первой мировой войне**. Москва, 1964. Т. 1.

Шталь А. Прорыв “Гебена” и “Бреслау” в Черное море // **Кто должник**. Сб. документированных статей. Москва, 1926.

Aufzeichnung des Chiffriebüros des Auswärtige Amt. Berlin, den 3, August 1914 // **Die Deutschen Dokumente zum Kriegsausbruch 1914, Band 1–4 in 2 Büchern**. Berlin, 1921. Buch 2. Band. 4. № 749.

Bobroff R. P. **Roads to the Glory. Late Imperial Russia and the Turkish Straits**. London–New York, 2006.

Churchill W. **The world crisis**. 1911–1914. London, 1923.

Cruttwell C. R. **A history of the great war**. Oxford, 1934.

Grey – Goshen. London, August 4, 1914 // The art of the possible: Documents on Great Power Diplomacy, 1814–1914. New York, 1996.

Higgins T. Winston Churchill and the Dardanelles. New York–London, 1962.

Iswolski – Sasonow. St. Petersburg, den 22 Juli / 4 August 1914 // Der Diplomatische Schriftwechsel Iswolskis aus den Jaren 1914–1917. Iswolski im Weltkrieg. Berlin, 1926. № 24.

Jagow – Botschafter in Wien. Berlin, den 3 August 1914 // Die Deutschen Dokumente zum Kriegsausbruch 1914, Band 1–4 in 2 Büchern. Berlin, 1921. Buch 2. Band. 4. № 750.

Kitchener – Grey. Cairo, November 3, 1912 // British documents on the origins of the war, 1898–1914. London, 1933. Vol. IX. Part. I. № 113. Ed. note.

La declaration... 1914. – La déclaration officielle turque // Histoire de la guerre de 1914 d’après les documents officiels. Bruxelles, 1914.

Macfie A. L. The straits question 1908–36. Saloniki, 1993.

Milne B. The Flight of the “Goeben” and “Breslay”. London, 1921.

Morgenthau H. Ambassador Morgenthau’s story. American Ambassador at Constantinople from 1913 to 1916. New York, 1918. Chapter V // Wangenheim smuggles the *Goeben* and the *Breslau* through the Dardanelles. – <http://net.lib.byu.edu/~rdh7/wwi/comment/morgenthau/Morgen05.htm>

Morgenthau H. Ambassador Morgenthau’s story. American Ambassador at Constantinople from 1913 to 1916. New York, 1918. Chapter IX // Germany closes the Dardanelles and so separates Russia from her allies. – <http://net.lib.byu.edu/~rdh7/wwi/comment/morgenthau/Morgen09.htm>

Oberdorff – Auswärtige Amt. Kristiania, den 4, August 1914 // Die Deutschen Dokumente zum Kriegsausbruch 1914. Berlin, 1921. Buch 2. Band. 4. № 838.

Phillipson C. The question of Bosphorus and Dardanelles. London, 1917.

Sasonow – Iswolski. St. Petersburg, den 25 Juli / 7 August 1914 // Der Diplomatische Schriftwechsel Iswolskis aus den Jaren 1914–1917. Iswolski im Weltkrieg. Berlin, 1926. № 46.

Машевський О. П.

Tirpitz – Jagow. Berlin, den 3 August 1914 // Die Deutschen Dokumente zum Kriegsausbruch 1914. Berlin, 1921. Buch 2. Bd. 4. № 775.

Wangenheim – Auswärtige Amt. Constantinople, den 2 August 1914 // Ibid. Bd. 3. № 652.

Text of Ultimatum Grey to Goshen. August 4, 1914 // Diplomatic history 1815–1914. Documents and interpretations. New York, 1972. № 121 / 157.