

Британское морское командование и прорыв «Гебена» и «Бреслау» в Константинополь в августе 1914 г.

Прорыв двух кораблей германского военного флота — линейного крейсера «Гебен» и легкого крейсера «Бреслау» — в Константинополь в августе 1914 г. принадлежит к числу наиболее драматических эпизодов Первой мировой войны. Включение этих кораблей вместе с экипажами в состав турецких военно-морских сил окончательно предредило вступление Турции в войну на стороне Тройственного союза. В результате Россия получила 1000-километровый фронт на Кавказе, а южные морские коммуникации, связывавшие ее с союзниками по Антанте, оказались надежно перекрытыми. Из-за этого, как считают современные исследователи, Россия пострадала от морской блокады не в меньшей степени, чем Германия и Австро-Венгрия.

Неисчислимость последствий данного события поставила советских историков перед соблазном конспирологической версии успешного прорыва германских кораблей в Дарданеллы в условиях господства союзного флота на Средиземном море. Суть ее заключалась в том, будто командующий английской эскадрой в Восточном Средиземноморье контр-адмирал Э.Ч. Трубридж имел негласное распоряжение Форин офиса не препятствовать усилению турецкого флота в Черном море с тем, чтобы лишить Россию возможности «слишком легко» завладеть Константинополем и проливами в случае победы над странами Тройственного союза.

Эта версия по понятным причинам имела довольно широкое хождение в публикациях советских времен. Дополнительным аргументом в ее пользу и одновременно свидетельством «непредвзятости» послужила монография английского «прогрессивного историка» В.В. Готлиба «Тайная дипломатия во время Первой мировой войны», переведенная на русский язык и изданная в СССР в 1960 г.¹ Однако, несмотря на то, что за прошедшие десятилетия сторонники данной версии не представили никаких документов, ее подтверждающих, она продолжает воспроизводиться в некоторых современных работах, в том числе

в таких солидных академических изданиях, как коллективная монография «Россия и Черноморские проливы (XVIII–XX столетия)»². Историографическая ситуация побудила автора еще раз обратиться к этому многократно описанному эпизоду и попытаться рассмотреть его под углом зрения британского военно-морского и политического руководства.

Осенью 1912 г. в связи с начавшейся Первой Балканской войной, резко осложнившей международную ситуацию на Балканах и в Восточном Средиземноморье, в Берлине было принято решение усилить германское военное присутствие в регионе. С этой целью 1 ноября германское Адмиралтейство сформировало отдельную Средиземноморскую дивизию, в состав которой вошли два новейших военных корабля — линейный крейсер «Гебен» и лёгкий крейсер «Бреслау». Командование соединением принял контр-адмирал В. Трумлер.

«Гебен», вошедший в состав флота буквально за несколько месяцев до описанных событий, являл собой великолепный образец германского военного судостроения того времени. При стандартном водоизмещении 22 616 т (полное, соответственно, составило 25 300 т), он развивал максимальную скорость хода 28 узлов. Переход от Вильгельмсгафена до Мальты «Гебен» совершил со средней скоростью 21,35 узла. До него ни один крупный военный корабль не делал длительных переходов с такой скоростью. Главная артиллерия «Гебена» состояла из 10 орудий калибром 280 мм в 5-ти двух-орудийных башнях. Их дополняли 12 орудий калибром 150 мм и столько же 88-мм пушек. Он имел также весьма совершенную систему бронирования и подводной защиты³. На момент создания Средиземноморской дивизии «Гебен», по совокупности боевых характеристик, превосходил любой корабль держав Антанты в Средиземном море.

Поскольку «Гебен» отправили в Средиземное море до полного завершения ходовых испытаний, вскоре по прибытии к месту базирования у него начались проблемы с главной силовой установкой. До начала войны экипаж так и не смог устранить их своими силами. Летом 1914 г. на длительных переходах «Гебен» мог поддерживать скорость не более 18 узлов, и лишь на короткий промежуток времени мог форсировать ход до 24 узлов⁴. Однако британское морское командование не располагало сведениями об этом дефекте «Гебена».

Легкий крейсер «Бреслау» вступил в состав флота в мае 1912 г. Он имел стандартное водоизмещение 4 570 т, максимальную скорость хода — 28 узлов, был вооружен 12-ю 105-мм пушками и двумя подводными торпедными аппаратами⁵. По скорости хода «Бреслау» превосходил легкие крейсера английского Средиземноморского флота, уступая им в вооружении.

С момента своего появления германская Средиземноморская дивизия стала серьезным дестабилизирующим фактором в регионе. В конце 1912 г. страсти накалились до такого предела, что во время стоянки военных кораблей в Смирне, Труммлер и французский адмирал Дартиж дю Фурне договорились отпускать своих матросов на берег в разные дни, во избежание драк и провокаций. Любопытно, что в течение двух предвоенных лет в германском Адмиралтействе очень переживали за судьбу «Гебена» и «Бреслау» и неоднократно настаивали на их скорейшем возвращении в Северное море⁶. В ответ на появление германского соединения в Восточном Средиземноморье англичане также приняли шаги по наращиванию своего военного присутствия. Летом 1913 г. У. Черчилль, занимавший в то время пост морского министра, направил на Мальгу три линейных крейсера. Несколько месяцев спустя к ним присоединилась 3-я флотилия эскадренных миноносцев.

Накануне Первой мировой войны командующий британским Средиземноморским флотом адмирал А.Б. Милн располагал следующими силами: линейные крейсера «Инфлексибл» (флагман), «Индомитебл» и «Индефатигебл»; 4 броненосных крейсера («Дифенс», «Дьюк оф Эдинбург», «Блэк Принс» и «Уорриор») под командованием младшего флагмана контр-адмирала Э.Ч. Трубриджа; 4 легких крейсера («Дублин», «Чатам», «Глостер» и «Веймут»); а также 16 эсминцев 3-й флотилии. Все перечисленные корабли базировались на Мальге. Кроме того, в Гибралтаре стояли 4 старых эскадренных броненосца типа «Дункан» («Дункан», «Эксмут», «Рассел» и «Корнваллис»), также подчинявшиеся Милну⁷.

Британские линейные крейсера должны были послужить в качестве главного противовеса «Гебену». «Инфлексибл» и «Индомитебл», сошедшие на воду в течение 1907 г., стали первыми в истории линейными крейсерами-дредноутами. Они имели водоизмещение по 17 250 т, несли по 8 орудий калибром 305 мм, 16 пушек калибром 102 мм и раз-

вивали скорость 26 узлов. «Индефатигебл», принадлежавший к следующей серии английских линейных крейсеров, практически не отличался от них по внешнему виду и компоновке вооружения. Увеличение водоизмещения на 1500 т пошло на усиление противоминной артиллерии и броневое пояс в местах, прикрывавших жизненно важные части корабля. Хотя мощность машин осталась прежней, увеличение длины корпуса и улучшение его обводов дали существенный прирост скорости. На испытаниях «Индефатигебл» развил рекордную по тем временам скорость — 29,13 узла⁸.

Самым слабым местом этих кораблей являлось бронирование: толщина главного броневое пояса составляла от 152 до 178 мм. Данное обстоятельство сыграло с ними роковую роль в годы Первой мировой войны. Ютландский бой оказался слишком суровым испытанием для их ослабленной броневой защиты. Для 3-х из 10-ти английских линейных крейсеров упомянутое сражение стало последним. Германские снаряды легко пробивали не только палубную и бортовую броню, но даже броневые плиты колпаков и стан башен главного калибра. Однако в 1913 г. в британском Адмиралтействе этого никто не мог предвидеть или, во всяком случае, не придавали особого значения ослабленной броневой защите линейных крейсеров.

В 1913 г. фактическая максимальная скорость хода «Инфлексибла», «Индомитебла» и «Индефатигебла» не превышала 22–24 узлов. Башни главного калибра на этих кораблях размещались таким образом, что в бортовом залпе могли участвовать 6 орудий из 8. При этом стрельба полными залпами была чревата для них перенапряжением корпуса. Одним словом, каждый из 3-х линейных крейсеров Беркли Милна не являлся равносильным «Гебену». Одолеть своего противника они могли только действуя парами.

Вплоть до начала Первой мировой войны в составе германской Средиземноморской дивизии не произошло никаких радикальных изменений, за исключением того, что 23 октября 1913 г. контр-адмирал Вильгельм Сушон сменил Труммлера на посту командующего соединением.

Усилиями военно-морских историков все перемещения «Гебена» и «Бреслау», а также британских боевых кораблей в первые августовские дни 1914 г. реконструированы буквально по минутам. В ночь на

2 августа германские экипажи получили приказ о мобилизации и приведении кораблей в боевую готовность. В тот же день около полудня германские корабли вошли в гавань Мессины, где их ожидало известие о предстоящем начале военных действий против Франции и России. Согласно секретной морской конвенции держав Тройственного союза, в случае угрозы большой европейской войны в Мессине должно было состояться соединение итальянского и австро-венгерского флотов для совместных действий против стран Антанты в Средиземном море.

Однако в Мессине Сушон союзных кораблей не обнаружил, так как итальянское правительство объявило о соблюдении строгого нейтралитета. Поскольку Германия еще не начала военные действия, итальянские власти разрешили «Гебену» и «Бреслау» загрузиться углем. Крейсера приняли полный запас топлива. Сушон также снял 350 матросов со стоявших в Мессине германских торговых судов для пополнения своих экипажей⁹.

В отсутствие конкретных указаний из Берлина германский адмирал принял решение атаковать порты Бон и Филиппвиль на побережье Северной Африки, через которые, предположительно, должна была осуществляться переброска французских колониальных войск в метрополию. В ночь с 3 на 4 августа, уже на пути к берегам Алжира, Сушон получил радиограмму из Берлина, срочно идти в Константинополь, поскольку Турция решила на союз с Германией¹⁰. Тем не менее командующий Средиземноморской дивизией не стал отказываться от ранее намеченного плана.

Ранним утром 4 августа германские корабли, разделившись, обстреляли Бон и Филиппвиль, выпустив по ним несколько десятков снарядов калибром 105 и 150 мм. Официальная германская история войны на море расценивает этот рейд как весьма удачный. Портовым сооружениям и судам, стоявшим в гаванях, были причинены значительные повреждения. На причалах и в городе отмечались взрывы и пожары. Командующий французским Средиземноморским флотом адмирал А.Б. де Лапайерр задержал войсковые транспорты в портах Северной Африки. Вопреки приказам из Парижа он сформировал их в конвои и отправил во Францию в сопровождении сильного эскорта из военных кораблей. В результате прибытие XIX армейского корпуса в метрополию задержалось на трое суток¹¹.

Теперь Сушону надлежало выполнить директиву из Берлина: как можно скорее прорваться в Константинополь. Кратчайший путь от берегов Алжира до Дарданелл составлял 1150 миль. Из-за неисправности котлов «Гебен» не мог преодолеть его без догрузки угля, поэтому германский адмирал решил еще раз зайти в Мессину.

Как только Лапейер получил известие об обстреле Бона и Филиппвиля, он немедленно отправил три сильных эскадры из Тулона на перехват германских крейсеров. Они двигались тремя маршрутами — на Бон, на Филиппвиль и на Оран, надеясь в течение двух часов настигнуть своих противников. В пути они получили радиограмму из Филиппвиля, в которой сообщалось, что корабли противника быстро отходят в западном направлении. Французские корабли немедленно повернули на юго-запад. После этого они лишились каких-либо шансов перехватить германские крейсера, поскольку в действительности «Гебен» и «Бреслау» шли на северо-восток в направлении Мессины.

Тем временем адмирал Милн вывел в море почти все свои корабли. 2 августа он получил приказ из Лондона силами линейных крейсеров разыскать «Гебен» и следовать за ним повсюду, чтобы уничтожить его в момент объявления войны. Остальным кораблям надлежало блокировать выход из Адриатического моря. 3 августа легкий крейсер «Чаттам» подошел к Мессине. Убедившись, что германских кораблей там нет, он немедленно известил об этом командующего. После этого Милн с «Инфлексиблом», легким крейсером «Веймут» и 3-мя эсминцами занял позицию в Мальтийском проливе. «Индомитебл» и «Индефатигебл» 22-узловым ходом понеслись на запад. Теперь они имели уточненные инструкции: любой ценой, вплоть до «принуждения к бою», не допустить нападения германских крейсеров на французские транспортные суда с войсками. Во всех остальных случаях им следовало воздерживаться от боя до истечения срока британского ультиматума Германии в полночь с 4 на 5 августа.

В 9 ч. 32 мин. «Инфлексибл» и «Индомитебл» обнаружили «Гебен» и «Бреслау», которые двигались фактически им навстречу. Английские линейные крейсера, вместе с присоединившимся к ним «Дублином», развернулись и, сблизившись с германскими кораблями до 43 каб. (8000 м), легли на параллельный с ними курс. Любопытно, что англи-

чане ничего не сообщили об этом французам, чья эскадра находилась неподалеку и подход которой мог бы все изменить.

Почти весь день 4 августа 3 английских и 2 германских крейсера в напряженной и тягостной тишине шли параллельными курсами на восток. У обеих сторон орудия стояли по-походному, но они в любой момент могли открыть огонь. Если бы в той ситуации завязался бой, карьера «Гебена», скорее всего, была бы закончена, но командиры английских крейсеров строго придерживались полученных инструкций. С 15 ч. «Гебен» и «Бреслау» начали прибавлять ход и постепенно отрываться от своих преследователей. Несмотря на все усилия машинных команд британских крейсеров, в 16 ч. 50 мин. они окончательно потеряли из вида германские корабли.

В 4 утра 5 августа «Гебен» и «Бреслау» вошли в гавань Мессины и немедленно приступили к погрузке угля со стоявших там германских пароходов. Согласно международному морскому праву, суда воюющей страны могли находиться в нейтральном порту не более 24 часов. В 17 ч. Милн уже знал, что германские крейсера находятся в Мессине. Самое простое и надежное действие со стороны Милна заключалось в том, чтобы разделить имевшиеся в его распоряжении силы на две примерно равные части и заблокировать южный и северный входы в узкий Мессинский пролив. Тем самым он вынудил бы германские крейсера либо принять неравный бой, либо пойти на интернирование в Мессине.

Тем не менее Милн с двумя линейными крейсерами продолжал патрулировать в районе острова Пантеллерия, на полпути между Сицилией и Тунисом. А 1-я эскадра крейсеров Трубриджа по-прежнему стерегла вход в Адриатическое море. И Милн, и те, кто сидел в Адмиралтействе, почему-то не допускали мысли, что «Гебен» и «Бреслау» могут пойти в Турцию. Хотя в свете того, как развивались германо-турецкие отношения накануне войны, такой сценарий не выглядел совсем уж невероятным. Однако британское морское командование пребывало в убеждении, что у германских кораблей только два возможных пути: либо прорываться в Атлантику через Гибралтар, либо — в австрийский порт Полу через Адриатическое море. Диспозиция главных сил британского Средиземноморского флота полностью соответствовала этим представлениям. Помимо всего прочего, Милн имел строжайшее предписание Адмиралтейства не приближаться к берегам Италии более

чем на 6 миль, чтобы не спровоцировать ее на отказ от нейтралитета и выступление на стороне Германии и Австро-Венгрии¹².

В 17 ч. 6 августа германские корабли покинули Мессину. Через час их обнаружил «Глостер», дежуривший у южного выхода из Мессинского пролива. Он немедленно известил командование, что «Гебен» и «Бреслау» движутся на восток. Теперь реальный шанс перехватить германские корабли имелся только у Трубриджа, поскольку Милн со своими линейными крейсерами находился по другую сторону Сицилии. В ночь с 6 на 7 августа его эскадра в составе 4-х броненосных крейсеров «Дифенс» (флагман), «Уорриор», «Блэк Принс», «Дьюк оф Эдинбург» и 8 эсминцев патрулировала у выхода из Адриатического моря. Описание той ночи оставил только один из офицеров эскадры — командир эсминца «Скорпион» Э.Б. Каннингхэм, впоследствии самый успешный боевой адмирал британского флота времен Второй мировой войны.

Как только Трубридж получил информацию о местонахождении «Гебена» и «Бреслау», все его корабли двинулись на юг. Эскадра держала ход 19 узлов, что было почти предельной скоростью для старых броненосных крейсеров. С флагманского «Дифенса» поступил сигнал, который, по воспоминаниям Каннингхэма, «пронял нас до самых пяток»: «ориентировочно к 6 утра эскадре быть готовой вступить в бой с противником»¹³.

Каннингхэм не подозревал, что те ночные часы, возможно, стали самыми тяжелыми в жизни Эрнеста Трубриджа. Английский адмирал терзался жестокими сомнениями. 4 вверенных ему броненосных крейсера имели 22 орудия калибром 9,2 дюйма (234 мм), 14 пушек калибром 7,5 дюймов (190 мм) и 20 шестидюймовок (152 мм)¹⁴. Но вся эта артиллерийская мощь не могла ввести в заблуждение профессионала. Максимальная дальность стрельбы орудий броненосных крейсеров не превышала 16 000 ярдов (14 км). «Гебен» же мог успешно действовать своим главным калибром на дистанции до 24 000 ярдов. В ночном бою с «Гебеном» у английской эскадры еще имелись какие-то призрачные шансы, к тому же Трубридж мог послать свои эсминцы в торпедную атаку. Но он понимал, что встретиться с германской Средиземноморской дивизией до рассвета уже не успевают.

Тем временем на эсминцах закончилось топливо. Один за другим, они начали покидать колонну и уходить к греческому побережью, где

их должен был ждать транспорт с углем. Перед рассветом Трубридж отдал приказ прекратить погоню. В 10 ч. 7 августа его корабли бросили якорь в бухте южного берега острова Занте. В тот момент германская Средиземноморская дивизия находилась от них на расстоянии 67 миль. Так англичане упустили «Гебен» и «Бреслау» во второй раз. 10 августа германские корабли вошли в Дарданеллы. Дальнейшие перипетии, связанные с ними, многократно и подробно описаны в многочисленных трудах по истории Первой мировой войны.

Что касается реакции британского военно-морского командования на августовские события в Средиземном море, то о ней известно значительно меньше. Большинство трудов по истории морских операций в 1914–1918 гг. ограничиваются упоминанием, что Э.Ч. Трубриджа отозвали из Средиземного моря, он предстал перед судом, но был оправдан. Почти нигде не говорится о том, что и Беркли Милну эта история не вполне «сошла с рук».

Поначалу высшее военно-морское командование было вполне удовлетворено объяснениями Милна. В официальном пресс-релизе Адмиралтейства говорилось, что «все распоряжения и диспозиции» командующего Средиземноморским флотом были правильными. Самое главное заключалось в том, что он «предотвратил нападение германских кораблей на французские войсковые транспорты, шедшие из Африки»¹⁵.

Однако по мере того, как истинные последствия включения «Гебена» и «Бреслау» в состав турецких военно-морских сил проявлялись со все большей очевидностью, отношение британского военно-морского руководства к оценке действий командования Средиземноморским флотом стало меняться. Для Милна ситуация усугублялась тем, что 30 октября 1914 г. пост первого морского лорда вновь занял 73-летний Дж.А. Фишер. Старый адмирал был убежден, что по итогам каждого допущенного просчета обязательно должны «лететь головы». К тому же он испытывал глубокую личную неприязнь к Милну, считая последнего абсолютно неспособным командовать крупными соединениями кораблей и принимать самостоятельные решения.

В личной переписке Фишер предельно откровенно высказался по поводу действий командующего Средиземноморским флотом: «Никто не мешал ему заблокировать Мессину всеми имеющимися у него

силами. Прямо у входа в гавань! Наплевав на все международные законы! И после этого итальянцы полюбили бы его на всю оставшуюся жизнь!»¹⁶.

Фишер не замедлил довести свое мнение до морского министра. В результате Милн, ожидавший назначения на «теплое местечко» начальника военно-морской базы в Норе, неожиданно для себя его не получил. Когда он попытался «искать правды» в Адмиралтействе, ему объяснили, что «в связи с начавшейся войной, обстоятельства сильно изменились»¹⁷. Всю войну Милн провел на берегу, на половинном жаловании, а после войны был отправлен в отставку. В начале 1920-х гг. Милн, возмущенный тем, как была представлена его роль в августовских событиях 1914 г. в официальной истории войны на море 1914–1918 гг. Дж. Корбетта и Г. Ньюболта, попытался публично оправдаться, опубликовав книгу «Бегство “Гебена” и “Бреслау”»,¹⁸ но его аргументы выглядели неубедительно.

Однако наибольшее возмущение в военно-морских кругах вызвали действия, а точнее, бездействие Э.Ч. Трубриджа. Об этом недвусмысленно свидетельствует переписка морских офицеров в ранге от командиров кораблей до флагманов. «Я просто потрясен, — писал вице-адмирал Д. Битти, — как потрясен весь военный флот тем ударом, который на него обрушился. <...> Подумать только, вина за первый и почти единственный крупный провал целиком лежит на флоте. <...> Я боюсь, что это позорное пятно никогда не будет стерто»¹⁹. «Мне бы очень хотелось, чтобы именно вы были на “Дифенсе”», — писал капитан Роджер Кейс адмиралу Дж.М. де Робеку²⁰. Офицеры кораблей, штурмовавших Дарданеллы в 1915 г., продолжали поминать Трубриджа недобрым словом: «Я пытался добиться от русских, чтобы они блокировали подвоз угля, но они опасаются подводных лодок и “Гебена”. Проклятый Трубридж!»²¹. И только Э.Б. Каннингхэм, которого никто на всем британском флоте не мог бы упрекнуть в трусости или малодушии, много лет спустя написал в своих мемуарах: «Решение Трубриджа я оставлю без комментариев»²².

9 сентября 1914 г. Трубридж получил приказ вернуться в Англию. 23 сентября в Портсмуте начала работу следственная комиссия. Лорды Адмиралтейства не скрывали своего возмущения действиями Трубриджа и безапелляционно отвергали все объяснения опального адми-

рала. В ответ на заявление Трубриджа, что он имел приказ «не вступать в бой с превосходящими силами противника», ему разъяснили, что под «превосходящими силами» военно-морское командование имело в виду линейный флот Австро-Венгрии, а не «Гебен» и «Бреслау». Лорды Адмиралтейства не считали, что 4 броненосных крейсера, имевшие в общей сложности 56 орудий калибром от 152 мм и выше, по своей совокупной огневой мощи в чем-то уступали «Гебену». Они были убеждены, что «Гебен» не смог бы эффективно работать одновременно по четырем целям. Адмирал Сидней Фримантл, выступавший в суде официальным обвинителем, доказывал, что Трубридж мог бы ценной гибели половины своих кораблей уничтожить германский линейный крейсер или, по крайней мере, обездвижить его, после чего дожидаться подкрепления в виде линейных крейсеров Милна²³.

Судебный процесс по делу Трубриджа проходил с 5 по 9 ноября 1914 г. в городе Портланде, на борту броненосца «Булварк». Вопреки ожиданиям многих, Трубриджа фактически оправдали. Некоторое время он оставался на половинном жаловании, затем получил назначение военно-морским советником в Сербию. В этом качестве он прослужил вплоть до выхода в отставку в 1919 г. Ему присваивали очередные звания: в 1916 г. он был произведен в вице-адмиралы, а незадолго до отставки — в полные адмиралы. Но командовать эскадрами во время войны Трубриджу уже не доверили. Он крайне болезненно переживал свою вынужденную береговую службу. Для него, потомственного военного моряка, правнука одного из капитанов Нельсона, это было равносильно жизненной катастрофе.

Спустив дело Трубриджа «на тормозах», лорды Адмиралтейства, скорее всего, руководствовались стремлением «не выносить сор из избы» и избежать широкого обсуждения данной коллизии в прессе. В успешном прорыве германских кораблей в Константинополь присутствовала немалая доля вины высшего военно-морского командования в Лондоне. Об этом достаточно красноречиво свидетельствовали приказы, полученные Милном и Трубрижем. Дальнейшие события Первой мировой войны показали, что Трубридж, отказавшись от боя с «Гебеном», возможно, был не так уж и неправ. Два года спустя после августовских событий в Средиземном море, 3 из 4-х крейсеров бывшей эскадры Трубриджа («Дифенс», «Блэк Принс» и «Уорриор») погибли

в Ютландском сражении. При этом даже самый скоротечный огневой контакт с германскими дредноутами неизменно имел для них самые катастрофические последствия.

В «деле Трубриджа» по сей день остается один аспект, который пока еще не получил должной оценки историков. Речь идет о роли флаг-капитана, командира крейсера «Дифенс» Фосета Рэя в принятии адмиралом решения отказаться от боя с «Гебеном» и «Бреслау». Следственная комиссия в ходе подробных допросов Рэя и Трубриджа буквально по минутам восстановила события ночи с 6 на 7 августа 1914 г. на борту флагманского крейсера.

Согласно протоколам свидетельских показаний, между Рэем и Трубриджем состоялось три разговора. В 2 ч. 45 мин. командир крейсера поднялся на мостик, где стоял командующий эскадрой, и задал ему вопрос: «Вы что, собираетесь дать бой, сэр? В таком случае вы должны поставить в известность все экипажи». Адмирал ответил утвердительно. В 3 ч. 30 мин., на сей раз уже в штурманской рубке, флаг-капитан объявил Трубриджу, что ему «вовсе не нравится такая перспектива». После этого Фосет Рэй, считавшийся на флоте авторитетным экспертом-артиллеристом, прочитал командующему целую лекцию на предмет того, как, по его мнению, будет происходить сражение с «Гебеном». Пользуясь преимуществом в скорости, германский линейный крейсер сможет удерживать британские корабли в центре циркуляции с радиусом в 16 000 ярдов или даже больше. В результате «Гебен» расстреляет крейсера Трубриджа один за другим, находясь за пределами досягаемости английских пушек. Выслушав тираду Рэя, адмирал ответил, что его понятия о чести не позволяют ему уклониться от боя. «Ваша честь здесь не при чем, — возразил Рэй, — на кону стоит благополучие вашей страны»²⁴.

После этого разговора решимость Трубриджа, по всей видимости, была окончательно поколеблена. Когда в 4 ч. 05 мин. он отдал приказ прекратить преследование, Рэй подошел к нему и сказал: «Адмирал, сегодня вы совершили самый мужественный поступок в вашей жизни»²⁵. На процессе по делу Трубриджа Рэй выступал только в качестве свидетеля. Лорды Адмиралтейства посчитали, что поскольку все решения зависели от Трубриджа, он и должен нести единоличную ответственность.

Если вернуться к главной проблеме, которая была поставлена в начале статьи, то возможен следующий вывод. Ни один из известных на сегодняшний день английских документов, относящихся к действиям кораблей Средиземноморского флота 2–10 августа 1914 г. или к процессу Трубриджа, не дает повода утверждать, что Милн или Трубридж имели «негласное распоряжение» Министерства иностранных дел «не препятствовать прорыву “Гебена” и “Бреслау” в Константинополь». Учитывая систему подчинения, действовавшую в британских военно-морских силах, они не могли получить такое распоряжение, минуя высшее командование в Лондоне.

Успешный прорыв германских крейсеров в Константинополь стал следствием субъективных ошибок, допущенных командованием британского Средиземноморского флота. Проблема заключалась в том, что и Милн и Трубридж, как военачальники, значительно уступали по своим личностным качествам Вильгельму Сушону. Последний получил от своего Адмирал-штаба не меньшее количество противоречивых указаний. Ему дважды отдавали приказ прорываться в Константинополь и дважды его отменяли, ему предлагали интернировать в Мессине, либо просто затопить свои корабли, чтобы они не достались англичанам. В этой ситуации Сушон проявил незаурядное хладнокровие и способность принять единственно правильное решение. Что касается Милна, то его назначение командующим Средиземноморским флотом в 1912 г. стало в значительной степени результатом дворцовой интриги. До того он долгое время командовал королевской яхтой и пользовался покровительством королевы Александры²⁶. Поставленный войной перед необходимостью принимать рискованные решения, он счел за лучшее в точности выполнить инструкции, поступавшие из Лондона.

Примечания

1. *Готлиб В.В.* Тайная дипломатия во время Первой мировой войны. М., 1960. С. 61–63, 66–68.
2. Россия и Черноморские проливы (XVIII–XX столетия) / под ред. Л.Н. Нежинского и А.В. Игнатьева. М., 1999. С. 540.
3. *Муженников В.Б.* Линейные крейсера Германии. СПб., 1998. С. 35–38, 48–49.

4. *Лорей Г.* Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. СПб., 2004. С. 22–23.
5. *Трубицын С.Б.* Легкие крейсера Германии. 1914–1918. СПб., 1997. С. 43, 46.
6. *Halpern P.G.* The Mediterranean Naval Situation. 1908–1914. Cambridge (Mass.), 1971. P. 104 - 105; См. также: *Тирпиц А., фон.* Воспоминания. М., 1957. С. 358.
7. *Marder A.J.* From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era. 1905–1919. 5 vols. London: 1961–1970. (далее — DS). Vol. 2. P. 20–21.
8. *Vercoe G.A.* Britain`s Fighting Fleets. London, 1930. P. 58.
9. *Муженников В.Б.* Указ. соч. С. 51.
10. *Тирпиц А., фон.* Указ. соч. С. 357. 5 августа Адмирал-штаб отменил этот приказ.
11. *Лорей Г.* Указ. соч. С. 25–26.
12. DS. Vol. 2. P. 25.
13. *Cunningham A.B.* A Sailor's Odyssey. London, 1953. P. 56.
14. DS. Vol. 2. P. 33.
15. The Times. 30.08.1914.
16. Фишер — Т.Е. Кризу. 18.08.1914 (Fear God and Dread Nought: The Correspondence of Admiral of the Fleet, Lord Fisher of Kilverstone / Ed. by A.J. Marder. 3 vols. London, 1952–1959. Vol. 3. P. 52–53).
17. DS. Vol. 2. P. 31.
18. *Miln A.B.* The Flight of the “Goeben” and the “Breslau”. London, 1921.
19. Битти — леди Битти. 10.10.1914 (The Beatty Papers / Ed. by V. Mcl. Ranft. 2 vos. London, 1989–1993. Vol. 1. P. 138–139).
20. Кейс — де Робеку. 29.09.1914 (The Keyes Papers / Ed. by P.G. Halpern. 3 vols. London: 1972–1981. Vol. 1. P. 31).
21. У.Р. Холл — Кейсу. 7.07.1915 (The Keyes Papers. Vol. 1. P. 160).
22. *Cunningham A.B.* Op. cit. P. 56.
23. *Fremantle S.R.* My Naval Career. 1880–1928. London, 1949. P. 174.
24. DS. Vol. 2. P. 26.
25. Ibid. P. 27.
26. Ibid. P. 21.