

Д. Ю. Козлов

«Здесь была ахиллесова пята русского колосса...»

К вопросу о роли и значении Черноморского театра Первой мировой войны

Одной из обозначившихся в последние десятилетия тенденций в развитии исследований истории Великой войны стало постепенное преодоление европоцентризма, который в течение прошедшего столетия был свойственен и отечественной, и западной историографической традиции. Этот тренд выражается, в частности, в пересмотре оценок значения российско-турецкого противостояния, однако его интерпретация как одного из главных стратегических и военно-политических факторов, предопределивших исход войны 1914–1918 гг., остается предметом дискуссий. Британский исследователь Э. Хейвуд, характеризуя современную историографию этой проблемы — работы О. Айрапетова¹, Ш. МакМикина², А. Олейникова³, М. Рейнольдса⁴, Д. Стоуна⁵, Х. Строна⁶, Дж. Сэнборна⁷ и др., — приходит к выводу о том, что «русско-оттоманская война остается маргинальной темой в общей истории Первой мировой войны», хотя и констатирует «растущее признание и понимание войны как поистине глобального феномена»⁸. Тезис Э. Хейвуда о пренебрежении османской тематикой в новейшей научной литературе о Первой мировой войне (во всяком случае, российской и турецкой) представляется нам излишне категоричным⁹, но в целом верно характеризующим нынешнюю историографическую ситуацию.

В этом контексте представляется уместным проанализировать влияние, которое оказали на ход и исход войны 1914–1918 гг. события в Черном море, которое являлось географически периферийным, но важным театром глобального военного конфликта. Здесь вели напряженную борьбу русский Черноморский флот и военно-морские силы Османской империи, точнее германо-турецкий флот, боеспособное ядро которого составляли корабли немецкой Средиземноморской дивизии контр-адмирала В. Сушона¹⁰ — линейный (по германской классификации — большой) крейсер «Гебен» (в оттоманском флоте — «Явуз Султан Селим») и малый крейсер «Бреслау» («Мидилли»), фиктивно купленные Портой в августе 1914 г.¹¹ При этом Черное море стало единственным театром Великой войны, на котором оба противника весьма интенсивно, а иногда с максимальным оперативным напряжением использовали главные силы своих флотов. «Выпавшая на долю Черноморского флота напряженная боевая служба отличается от таковой во флотах наших союзников лишь тем, что по ограниченности судового состава крейсерскую службу по необходимости несут даже наши дредноуты, столь бережно хранимые нашими союзниками в своих базах», — писал в апреле 1916 г. командующий Черноморским флотом адмирал А. А. Эбергард, парируя упрек англичан по поводу пассивности русских в западной части моря, которая была обусловлена отвлечением основных сил флота к побережью Восточной Анатолии для содействия войскам Кавказской армии¹². Со своей стороны германо-турецкое командование было вынуждено регулярно использовать свой единственный дредноут в качестве эскортного корабля (а иногда даже войскового транспорта) при перевозках военных контингентов и грузов из Босфора в анатолийские порты¹³. И то, и другое было совершенно немыслимо на других морских театрах Великой войны.

Не вдаваясь сейчас в детали оперативно-стратегических аспектов военных действий на Черноморском театре¹⁴, попытаемся проанализировать воздействие, которое оказали их результаты на социально-экономическую ситуацию в противоборствовавших империях.

Начнем с России. Говоря о влиянии, которое оказало превращение бассейна Черного моря в театр военных действий на экономику нашей страны, обратим внимание прежде всего на колоссальный хозяйственный урон, который нанесло империи прекращение судоходства через Босфор и Дарданеллы, объявленное турецкими властями 14 (27) сентября 1914 г.¹⁵ По справедливому замечанию Э. Хейвуда, использующего термин «вражеская двойная блокада» (“hostile dual blockade” — речь идет о закрытии Датских проливов Германией и Черноморских Турцией), ее последствия были катастрофическими: «ключевые товарные потоки были остановлены или сильно нарушены», что стало воплощением «одного из самых страшных кошмаров российского правительства»¹⁶.

Действительно, накануне войны через Черное и Азовское моря осуществлялось 44,1 % внешнеэкономического оборота страны, причем особенно велика была роль южных морей в российском экспорте, так как именно

причерноморские губернии являлись основными производителями зерна и муки — главной экспортной статьи. Их вывоз по сухому пути обходился в среднем в 25 раз дороже перевозки морем¹⁷. Не следует приуменьшать роль этого торгового пути и для российской добывающей промышленности — Донецкого каменноугольного бассейна, Кавказского нефтепромышленного и рудоносного районов¹⁸. Достаточно сказать, что в 1913 г. через порты Черного и Азовского морей было вывезено 56,5 % (в денежном выражении) российских экспортных товаров¹⁹. Зависимость экономики России от бесперебойного мореплавания через Босфор и Дарданеллы была наглядно продемонстрирована в 1912–1913 гг., когда Проливы временно закрывались Портой в связи с военными действиями против Италии — как ни парадоксально, это было спровоцировано самой Россией, фактически поощрявшей активность итальянского флота в Эгейском море²⁰, — а затем первой Балканской войной²¹. Прекращение навигации в Проливах, как выразился военно-морской агент (атташе) в Константинополе капитан 1-го ранга А. Н. Щеглов, «подняло вопль по всей России»²².

Двухнедельное прекращение судоходства через Дарданеллы в апреле — мае 1912 г. привело к крупным финансовым потерям: годового объема российского экспорта через Черное море сократился с 568 млн руб. в предыдущем году до 433 млн руб., а торговый баланс страны снизился на 100 млн по сравнению со средним активным сальдо за предшествовавшие три года²³. Как писал в этой связи вице-директор канцелярии Министерства иностранных дел Н. А. Базили, «свобода морского торгового пути из Черного моря в Средиземное и обратно является, таким образом, **необходимым условием правильной экономической жизни России** (выделено мной. — Д. К.) и дальнейшего развития ее благосостояния»²⁴.

Кстати, закрытие Проливов, которое, по мнению британского слависта Н. Стоуна, привело к «экономическому застою» на Юге России²⁵, создавало множество проблем и для ее союзников. В годы войны, лишившись основного источника снабжения зерном, государства Антанты вынуждены были импортировать его главным образом из США и Аргентины, что, естественно, многократно увеличивало протяженность экономических коммуникационных линий и делало их весьма уязвимыми для воздействия неприятельских военно-морских сил. Последнее обстоятельство, по наблюдению германского историка Э. Хэйделя, стало «существенной поддержкой для подводной войны»²⁶. В этой связи неудивительно, что государства Антанты принимали участие в финансировании строительства Мурманской железной дороги, создание которой позволило возобновить круглогодичное морское сообщение с европейской Россией²⁷. Весьма вероятно, что стремление открыть короткий морской путь в Россию являлось одним из мотивов решения союзного руководства о начале кампании в Дарданеллах в начале 1915 г.²⁸

Наконец — и это главное — с закрытием Проливов страна лишалась наиболее удобного пути получения от союзников вооружения и военной техни-

ки, которыми отечественная экономика оказалась не в состоянии обеспечить вооруженные силы. «Поражение России было подготовлено разрывом связи с ее западными союзниками», — заметит впоследствии О. Гроос²⁹. Немецкий генерал Э. фон Фалькенхайн (в 1914–1916 гг. — начальник «большого» генерального штаба) полагал, что изоляция России «являлась более надежной, чем военные успехи, гарантией того, что рано или поздно силы этого титана... будут подорваны...»³⁰ Как показывают основанные на обширном документальном и статистическом материале исследования Э. Хейвуда, прекращение судоходства через Босфор и Дарданеллы, которое «фактически убило» русскую внешнюю торговлю в азовско-черноморском бассейне (в годы войны здесь осуществлялись лишь каботажное сообщение и ограниченный товарообмен с Болгарией и Румынией), имело далеко идущие тяжелейшие транспортно-логистические, экономические, а затем и социально-политические последствия³¹. С этим мнением солидарен Ф. Мансел, полагающий, что «именно вызванный им (закрытием Проливов. — Д. К.) кризис в российской экономике помог спровоцировать революцию 1917 года»³².

Несмотря на очевидные последствия пресечения традиционных коммуникационных линий через европейские моря, весьма опасные с точки зрения обеспечения экономической безопасности государства и поддержания его способности вести войну, к 1914 г. важность этой проблемы не была в полной мере осознана высшим государственным и военным руководством империи. Хотя с началом мировой войны российская дипломатия всемерно оберегала нейтралитет Порты, опасаясь, помимо прочего, нового закрытия Босфора и Дарданелл³³, действия на случай, если это все-таки произойдет, заблаговременно просчитаны не были³⁴. Как писал известный историк-эмигрант генерал-лейтенант В. Н. Доманевский, «никто... не отдавал себе отчета в значении блокады России при ее промышленной отсталости»³⁵.

В результате с началом мировой войны Россия вынуждена была вложить огромные ресурсы в создание транспортной инфраструктуры на Севере³⁶, а также использовать для перевозки военных материалов «окружной» путь через Владивосток и Далянь. Любопытный факт: в начале 1916 г. французское военное руководство, заинтересованное в ускорении доставки на Восточный фронт грузов военного назначения, изучало возможность использования маршрутов, пролегающих через Суэцкий канал и даже через Канаду во Владивосток³⁷. Однако этот порт, который отделяли от западных окраин империи почти 10 тыс. км, оказался совершенно не подготовленным к приему резко возросшего объема грузов, так как неудовлетворительное состояние инфраструктуры (отсутствие необходимого количества кранов, подъездных железнодорожных путей, складских помещений, малые глубины у большинства причалов и т. п.) не позволяло оперативно выгружать и отправлять в европейскую часть страны грузы, особенно крупногабаритные³⁸. Да и транзитные возможности Транссибирской магистрали оставались крайне ограниченными: дорога могла пропускать в сутки

только 280 вагонов, из которых 100 требовалось под грузы, необходимые для самой дороги, 140 для правительственных грузов и лишь 40 для всего прочего; из 10 млн т грузов, необходимых стране, этим путем мог быть доставлен только 1 млн³⁹. При этом резкий рост импорта для нужд армии весьма затруднил регулярные поставки «невоенных» грузов, в том числе зерна и мяса из Западной Сибири, необходимых для удовлетворения нужд городского населения европейской части России.

Все это заставляет согласиться с военным теоретиком и историком Н. Н. Голониным, писавшим на склоне лет: «Выступление Турции закрывало доступ в Черное море, а это... было равносильно блокаде; здесь была ахиллесова пята русского колосса»⁴⁰. Эта проблема могла быть решена двумя способами. Первый из них — захват Проливов. Однако, переведя вопрос о десантной экспедиции на Босфор в сугубо теоретическую плоскость и низведя ее подготовку к «упражнениям в оформлении бумаг» (“paperwork exercise”) еще в 1907 г.⁴¹, Россия с началом мировой войны по целому ряду объективных и субъективных причин не смогла предпринять столь сложную, масштабную и ресурсозатратную военную акцию⁴².

Второй путь — заключение мира с Портой. Этот шаг, на необходимость которого неоднократно — дважды осенью 1915 и затем в феврале 1916 г. — указывал начальник Штаба верховного главнокомандующего генерал от инфантерии М. В. Алексеев, избавил бы Россию от бремени войны на два фронта и позволил перебросить войска с Кавказа на европейские фронты — именно эти аргументы лежали в основе инициативы Михаила Васильевича. Но не менее важно то, что мир с Турцией позволил бы открыть Проливы, возобновить торговые связи с Османской империей⁴³ и тем самым облегчить финансово-экономическое положение страны и создать гораздо более благоприятные условия для снабжения войск на Восточноевропейском театре импортными грузами. Разумеется, далеко не очевидно, что Порта, особенно на фоне военных успехов в Дарданеллах и Ираке, могла пойти на сепаратный мир, однако остается фактом, что вершители российской внешней политики не предприняли даже попыток перевести прагматичную идею М. В. Алексеева в практическую плоскость — в петроградских властных кабинетах рассчитывали на аннексию оккупированных территорий Османской империи в Восточной Анатолии (эти притязания России были закреплены в заключенном в мае 1916 г. тайном «соглашении Сайкса — Пико — Сазонова») и, главное, на контроль над Проливами и прилегающими к ним территориями, обещанный секретным англо-франко-русским соглашением в апреле 1915 г.⁴⁴

Таким образом, ни один из возможных способов деблокады так и не был претворен в жизнь, и ситуация, которую эмоционально, но точно охарактеризовал помощник редактора парижского эмигрантского журнала «Армия и флот» лейтенант И. И. Стеблин-Каменский, оказалась законсервирована до конца войны: «Мы задыхались в своем сырье, не имея возможности сбыть его, в своей 16-миллионной армии — не имея возможности вооружить ее, как скупой

на куче золота. А до необходимой нам техники и рынков сбыта было рукой подать: 6 дней от Одессы до Марселя, 3 дня от Риги до Лондона. В этом была трагедия России, в этом же была и главная причина всех наших дальнейших несчастий... Мы не смогли выйти из порочного круга и были взяты измором»⁴⁵.

Возвращаясь к черноморским кампаниям Великой войны, отметим, что германо-турецкие морские силы нанесли существенный ущерб российскому морскому транспорту Азовско-Черноморского бассейна, игравшему огромную роль в обеспечении нормальной хозяйственной жизни южных губерний империи, вследствие, среди прочего, недостаточного развития в этом регионе железнодорожного транспорта, а в завершающей кампании Великой войны — его критического состояния, а затем и вовсе коллапса. Россия лишилась здесь 55 транспортных судов (включая военные транспорты, активно привлекавшиеся к народно-хозяйственным перевозкам) суммарной вместимостью около 78 тыс. брутто-регистрационных тонн (брт)⁴⁶, что составило 17% от имевшегося к началу войны тоннажа — 413 паровых и 890 парусных судов грузоместимостью около 460 тыс. брт⁴⁷.

Наиболее результативно действовали германские подводные лодки, появившиеся в Черном море летом 1915 г.⁴⁸ и потопившие 21 судно суммарной грузоместимостью около 32 тыс. брт, что составило 41% уничтоженного российского тоннажа. Однако нанесенный ими ущерб не ограничивался причинением прямых потерь: в кампанию 1916 г., когда российское судоходство понесло наибольший урон (33,8 тыс. брт), активные и результативные действия неприятельских подводных сил вынудили командование русского Черноморского флота ввести, хотя и не повсеместно, систему конвоев⁴⁹, которая, как показал опыт обеих мировых войн, неизбежно снижает оборачиваемость тоннажа и, следовательно, объемы перевозок примерно на треть⁵⁰.

Кроме того, угроза со стороны неприятельских морских сил вынуждала российские власти прибегнуть к регулированию каботажного судоходства, ограничивая, а иногда и вовсе запрещая движение судов в опасных районах. Это приводило, помимо прочего, к росту нагрузки на железнодорожные линии, соединявшие Ростов-на-Дону с Баку, Тифлисом и Батумом, и без того до предела загруженные перевозками в интересах Кавказской армии. В результате большая часть бакинской нефти направлялась через Каспийское море в Астрахань, а затем на баржах вверх по Волге для перевалки на железную дорогу, что было возможно в немногочисленных пунктах с нефтехранилищами — в первую очередь в Нижнем Новгороде и Рыбинске. Эта логистическая схема в сравнении с прямым железнодорожным сообщением требовала гораздо больше времени и, кроме того, имела из-за замерзания Волги сезонный характер. Дополнительные проблемы — рост затрат грузоотправителей, усиливавшийся дефицит вагонов и др. — возникли и в других причерноморских регионах, железнодорожная сеть которых обеспечивала, помимо хозяйственных нужд, снабжение и пополнение войск Юго-Западного фронта⁵¹.

Немаловажно и то, что мероприятия по обороне морских коммуникаций — оснащение транспортных судов артиллерийским вооружением⁵², оборудование 28 защищенных якорных стоянок («портов-убежищ»)⁵³ и др. — требовали существенных дополнительных финансовых и ресурсных затрат.

Оттоманскому флоту удалось нанести существенный ущерб и береговой инфраструктуре. Достаточно сказать, что только обстрелом Новороссийского порта «Бреслау» и минным крейсером «Берк-и Сатвет» 16 (29) октября 1914 г., в ходе набеговой операции, спровоцировавшей вступление Турции в мировую войну, были уничтожены склады нефтепродуктов (сгорело почти 20 тыс. т нефти и бензина) и повреждены перегонный завод, элеватор, железнодорожная станция, портовое оборудование. И это не считая потопленных в ходе рейда восьми коммерческих судов суммарной грузовместимостью более 7 тыс. брт и парохода «Ида» (1708 брт), доставшегося османам в качестве приза⁵⁴. Только за два последних месяца 1914 г. объектами артиллерийских ударов стали портовые сооружения Потти, обстрелянные крейсером «Бреслау» 25 октября (7 ноября), нефтяные цистерны и радиостанция в Туапсе, ставшие объектом нападения крейсера «Гамидие» 7 (20) ноября, и батумский порт, который 27 ноября (10 декабря) бомбардировали «Гебен» и минный крейсер «Пейк-и Шевкет», а 12 (25) декабря — «Гамидие»⁵⁵.

В течение войны многочисленные уязвимые пункты на черноморском побережье России 20 раз подвергались воздействию с моря⁵⁶. Более того, успешный рейд «Гебена» и «Бреслау» в восточную часть моря и к берегам Кавказа в июле 1916 г. (точнее, неспособность русского флота предотвратить бомбардировку населенных пунктов на кавказском побережье, а затем провал попытки перехватить неприятельские крейсера при их возвращении в Босфор)⁵⁷ стали поводом к смещению с должности командующего флотом адмирала А. А. Эбергарда и назначению на этот пост вице-адмирала А. В. Колчака⁵⁸.

Турецкой экономике превращение Черного моря в театр военных действий нанесло еще более тяжелый урон. Это стало следствием того, что основные экономические коммуникационные линии Османской империи оказались уязвимы для русского Черноморского флота.

К 1914 г. Турция располагала 137 коммерческими судами суммарной грузовместимостью 108 тыс. брт. Оттоманский грузовой флот был представлен в подавляющем большинстве малотоннажными судами (в среднем 800 брт), пароходов вместимостью более 1 тыс. брт имелось всего 27⁵⁹. Кроме того, весьма значительная часть каботажных перевозок осуществлялась маломерными парусными судами («магонами»). Известно, что в 1911 г. в Турции насчитывалось 963 парусных судна водоизмещением более 50 т (суммарный тоннаж 206 тыс. т)⁶⁰, общее же количество малотоннажных парусников исчислялось многими тысячами⁶¹. Неспособность Турции создать и содержать крупный современный грузовой флот привела к тому, что около 80 % перевозок — как внешнеторговых, так и каботажных — осуществлялось судами иностранных

владельцев. Помимо всего прочего, с началом военных действий турки лишились 68 судов, своевременно не возвращенных в отечественные порты и захваченных противником⁶². Впрочем, эти потери были в значительной мере компенсированы тем, что в водах Османской империи осталось 19 германских и пять австро-венгерских пароходов суммарной грузместимостью около 83 тыс. брт⁶³, которые впоследствии интенсивно использовались турецкими властями. Оборудованием этих судов для перевозки войск и военных грузов, а также их целесообразным использованием в интересах вооруженных сил ведал подчиненный военно-морскому командованию «отдел морского транспорта», учрежденный сразу после закрытия Проливов в сентябре 1914 г.⁶⁴

По Черному морю пролегали две основные экономические коммуникационные линии Турции: Босфор — Констанца и Босфор — «угольный» район.

Коммуникация протяженностью около 220 миль, пролегающая вдоль румынского и болгарского побережья, питала Турцию вывозимыми из Констанцы нефтью и продовольствием, а также являлась одним из этапов маршрута транзитных поставок вооружения и других военных грузов из Германии и Австро-Венгрии.

Наибольшее же хозяйственное значение имела трасса протяженностью около 130 миль, соединяющая устье Босфора с гераклийскими портами Зунгулдак, Козлу, Эрегли, Килимли и Парфени. Расположенные здесь копи, являвшиеся французской концессией и реквизируемые Портой после вступления в войну⁶⁵, давали основную часть добываемого в стране угля (в 1913 г. — 827 тыс. т⁶⁶), который доставлялся в Константинополь и другие потребительские центры исключительно морским путем. Важно иметь в виду, что уголь гераклийского бассейна являлся не только практически единственным источником топлива для промышленности, транспорта и военного флота, но и важным фактором социальной стабильности в столице Османской империи и прилегающем регионе, чрезвычайно бедном древесиной. «Не имея угля, население неминуемо обрекалось на значительные лишения, и, таким образом, к экономическому фактору присоединялся моральный, что, по примерам из истории Турции и, в частности, Константинополя, могло привести... к серьезным последствиям», — отмечал Н. В. Новиков⁶⁷. Вероятно, автор имел в виду события, подобные свержению султана Селима III в мае 1807 г. в результате стамбульского голодного бунта, который, в свою очередь, был вызван блокадой Дарданелл эскадрой вице-адмирала Д. Н. Сенявина⁶⁸.

Вдоль черноморского побережья азиатской Турции пролежала и весьма протяженная (более 600 миль) линия снабжения войсковой группировки, сосредоточенной в Восточной Анатолии, через Синоп, Трапезунд и другие порты. Отсутствие удовлетворительных сухопутных коммуникаций⁶⁹ превращало перевозки морем в важнейший способ снабжения и пополнения войск и ставило их боеспособность в зависимость от устойчивости путей морского сообщения.

В ходе предвоенного оперативного планирования российское командование интерпретировало возможные действия на неприятельских сообщениях только как нарушение воинских перевозок в интересах восточно-анатолийской группировки противника. Экономическое же значение турецких коммуникаций в Черном море, равно как и гипотетический эффект от их пресечения, во внимание не принимались вовсе⁷⁰. Однако реалии начавшейся в 1914 г. войны внесли существенные коррективы во взгляды российских стратегов и операторов на характер борьбы на этом театре. В кампаниях Первой мировой войны нарушение неприятельских морских коммуникаций входило в число задач флота Черного моря, и на протяжении почти всей войны, за исключением периода с апреля по июнь 1916 г., когда его главные силы были заняты содействием наступающей Кавказской армии, позиционировалось Ставкой верховного главнокомандующего как главная задача флота и основное содержание его оперативно-боевой деятельности.

При этом Черноморской флот не ограничивался поиском и уничтожением транспортных судов в море, а сочетал их с артиллерийскими и авиационными ударами по портам — Зунгулдаку, Эрегли, Трапезунду и др. — и находящимся в них судам⁷¹, постановкой активных минных заграждений в узлах коммуникаций и на подходах к пунктам погрузки (выгрузки), высадкой диверсионных групп для разрушения портового оборудования, разведывательными действиями разнородных сил в целях вскрытия обстановки на неприятельских коммуникационных линиях.

С началом военных действий против Турции в Военно-морском управлении при верховном главнокомандующем изучался, но остался не реализованным проект высадки десанта в районе Эрегли для полного пресечения вывоза топлива из «угольного района»⁷², в декабре 1914 г. была предпринята неудачная попытка «закупорки» гавани Зунгулдака брандерами⁷³. Эффективной формой противодействия перевозкам стала широкомасштабная минно-заградительная операция (в терминах того времени — «широкая минная обструкция») у северного выхода из Босфора, готовившаяся с весны 1916 г. под руководством А. А. Эбергарда и проведенная Черноморским флотом под командованием вице-адмирала А. В. Колчака во второй половине 1916 — первой половине 1917 г. (было проведено двадцать минных постановок и выставлено более 4,1 тыс. мин)⁷⁴. В результате минно-заградительных действий, которые сам противник охарактеризовал как «большое достижение русского флота»⁷⁵, неприятель потерял несколько боевых кораблей и коммерческих судов⁷⁶, а также, что более важно, вынужден был резко сократить объемы морских перевозок: в течение месяца — с конца августа до конца сентября (н. ст.) 1916 г. — судоходство было пресечено почти полностью⁷⁷.

В видах нарушения неприятельских коммуникаций российское командование предпринимало шаги и невоенного характера: например, турецкоподданным грекам — судовладельцам, шкиперам и членам судовых команд — было

предложено добровольно, за соответствующую компенсацию, передавать свои суда и грузы в распоряжение российского правительства⁷⁸. Ход и результаты этих мероприятий не вполне ясны и требуют дополнительного исследования, однако есть основания полагать, что в этом направлении были достигнуты некоторые успехи⁷⁹.

К сожалению, отсутствие достоверных систематизированных данных турецкой стороны о количестве и, главное, суммарной грузоподъемности потерянных Турцией маломерных судов не позволяет с исчерпывающей точностью определить размер ущерба, нанесенного неприятельскому судоходству⁸⁰. Однако представление о результатах деятельности русского Черноморского флота можно составить и по некоторым опосредованным данным. Так, важнейшая в Турции отрасль добывающей промышленности — угольная — резко снизила объемы производства: с 827 тыс. т в 1913 г. до 146 тыс. т в 1917 г.⁸¹ Причем столь существенное — почти в шесть раз в сравнении с довоенным уровнем — сокращение добычи угля было вызвано отнюдь не падением потребности в топливе, а невозможностью его вывоза из района Зунгулдак — Эрегли.

Ситуация в Черном море влияла и на снабжение населения провиантом, проблемы с которым проявились еще до вступления Османской империи в войну: в августе 1914 г. правительство и власти Стамбульского вилайета вынуждены были прибегнуть к регулированию продовольственного рынка в столице путем ограничения цен на основные продукты, жесткого пресечения спекуляций и т.п.⁸² В дальнейшем призыв на военную службу значительной части сельского населения, массовое разорение мелких крестьянских хозяйств, сокращение более чем вдвое посевных площадей привели к усугублению проблемы продовольственного обеспечения населения и армии⁸³, подвоз же импортного (главным образом румынского) провианта был до крайности затруднен морской блокадой, установленной русским флотом. В результате в начале 1916 г. в Константинополе ежедневно умирали от голода несколько десятков человек, дневная порция горожанина не превышала 250 грамм низкокачественного хлеба⁸⁴, а к моменту заключения перемирия в декабре 1917 г. хлебный паек сократился до 180 грамм, притом что подавляющее большинство населения столицы питалось исключительно хлебом⁸⁵. Рост цен на хлеб (за четыре года войны — в 37 раз) вызывал массовое недовольство жителей оттоманской столицы под лозунгом: «Нас не волнуют победы. Дайте нам хлеба!»⁸⁶ На состоявшемся в октябре 1916 г. конгрессе партии «Единение и прогресс» руководители итихадистов вынуждены были признать, что «продовольствие Константинополя сопряжено с большими трудностями», и принять решение об учреждении специальной «комиссии для упорядочения продовольствия страны»⁸⁷. Комитет по предотвращению спекуляций товарами первой необходимости (Men-i İhtikar Komisyonu), созданный в мае 1917 г. и наделенный широкими полномочиями для искоренения черного рынка, был призван взять в свои руки создание оптовых складов провианта и его распределение по фиксированным ценам,

а также привлечение спекулянтов к ответственности вплоть до лишения свободы с конфискацией имущества⁸⁸. Спустя три месяца в столице, где ситуация была особенно тяжелой, пришлось и вовсе запретить свободную торговлю хлебом и другими зерновыми культурами⁸⁹.

За время военных действий Турция и ее союзники потеряли в Черном море (без учета малотоннажных парусников и парусно-моторных плавучих средств) 71 транспортное судно суммарной вместимостью около 89 тыс. брт, что составило 47 % грузового тоннажа, бывшего в распоряжении Османской империи. Наибольших успехов в борьбе с турецким судоходством (72 % уничтоженного или захваченного тоннажа) добились надводные корабли⁹⁰. При этом российским флотом были потоплены или захвачены все турецкие угольные транспорты вместимостью более 3 тыс. брт и более половины (восемь из 15) крупных германских и австрийских судов, находившихся в распоряжении оттоманских властей⁹¹.

Наиболее результативными действиями российских морских сил на неприятельских путях сообщения были в кампании 1915 г. (суммарная грузовместимость потопленных и захваченных судов составила 43,7 тыс. брт), на протяжении которой Ставка главковерха определяла нарушение коммуникаций главной задачей Черноморского флота. Последовавшее затем снижение потерь неприятельского судоходства объясняется отвлечением основных сил нашего флота в юго-восточную часть моря весной 1916 г. для содействия сухопутным войскам и начавшейся летом того же года «минной блокадой» Босфора, заставившей противника резко ограничить интенсивность перевозок морем.

В свете этих данных оценка результатов действий сил на неприятельских сообщениях, данная командованием Черноморского флота в июле 1916 г., не выглядит завышенной: «Эти задачи (противодесантная оборона и срыв перевозок противника. — Д. К.) отпали вследствие уничтожения нами, за немногими исключениями, всего турецкого парового флота и приобретения господства на море. Уничтожение большей части турецкого парусного флота лишило противника возможности и этим способом производить морем подвоз в большом размере. Частные попытки пресекаются постоянными действиями наших миноносцев у берегов Анатолии»⁹².

Если до конца 1914 г. турки располагали достаточными запасами угля и даже экспортировали его в Румынию и Болгарию⁹³, то уже весной 1915 г. появились признаки дефицита топлива. После потери осенью 1916 г. транспортов «Патмос», «Родосто» и «Ирмингард» движение крупных судов между портами «угольного» района и Константинополем прервалось более чем на год — до заключения перемирия с Россией. Н. Полмар и Дж. Нут справедливо отмечают, что русский флот привел турецкую морскую торговлю фактически к бездействию⁹⁴. С октября 1916 г., когда в распоряжении турецкого морского командования оставалось лишь около 2 тыс. т угля, до завершения военных действий перевозки топлива осуществлялись почти исключительно магонами, что, по за-

мечанию Г. Лорея, было «капель в море»⁹⁵. Известно, что из-за бездействия флота, вызванного топливным параличом, В. Сушон осенью 1916 г. предлагал отправить в Германию значительную часть экипажей «Гебена» и «Бреслау», однако эта идея была отклонена по политическим мотивам⁹⁶. Несмотря на некоторое увеличение количества перевозимого из Зунгулдака и Эрегли угля весной и летом 1917 г. (в мае — около 6 тыс. т, в июне — 13 тыс. т, в июле — 12 тыс. т⁹⁷), даже самые неотложные нужды флота удовлетворить так и не удалось⁹⁸.

Результатом действий русского флота стал «угольный голод», вынудивший Порту жестко нормировать потребление топлива, а в начале 1916 г. начать свертывание производства боеприпасов, объемы которого и без того не покрывали потребностей вооруженных сил⁹⁹. Предприятия турецкой оборонной промышленности постоянно находились под угрозой остановки¹⁰⁰, а организованные в 1914 г. поставки военных грузов из Германии и Австро-Венгрии осуществлялись через территорию Румынии и в силу нейтрального статуса Бухареста в течение первых двух лет мировой войны и ограниченных транзитных возможностей транспортной сети в этой части Европы имели нерегулярный и ограниченный характер¹⁰¹.

Вступление же в войну Болгарии в октябре 1915 г. и последующий разгром Сербии позволили открыть прямое железнодорожное сообщение с Центральными державами, чем Османская империя, по справедливому замечанию У. Черчилля, была «спасена от катастрофы» и получила возможность «продолжить войну с новой энергией»¹⁰². Однако очень скоро — в феврале 1916 г. — в ущерб поставкам вооружения и боеприпасов, в которых остро нуждалась оттоманская армия, Порте пришлось прибегнуть к импорту угля. Но и эти поставки (до 14 тыс. т в месяц), обходившиеся, кстати, чрезвычайно дорого, не могли должным образом обеспечить топливом население, экономику и вооруженные силы Османской империи¹⁰³. Вот что писал по этому поводу Э. Людендорф, состоявший первым генерал-квартирмейстером германского верховного командования: «Большая часть поездов через Софию в Турцию была занята углем, шедшим из Верхней Силезии в Константинополь. Я постоянно просил Энвера... Талаата и других сановников... поднять добычу угля в Турции... Таким способом они освободили бы транспорт для военного снаряжения... Я не встретил большого понимания с их стороны, и навстречу моим пожеланиям они не пошли...»¹⁰⁴ По нашему мнению, суждения немецкого генерала выглядят несколько упрощенными: лидеры «младотурок» не столько саботировали призывы немцев, сколько были попросту не в состоянии обеспечить подвоз угля из гераклийских портов вследствие огромных потерь грузового тоннажа, восполнить которые турецкая судостроительная индустрия была не в состоянии.

Учитывая, что поддержание бесперебойной транспортировки угля являлось жизненно важным условием функционирования экономики и вооруженных сил Османской империи (кроме того, есть определенные основания говорить об «угольном голоде» и дефиците продовольствия, покрываемом поставками

морем, и как об угрозе внутривосточной стабильности), мы полагаем вполне уместным вывод о том, что действия русского Черноморского флота в своей совокупности оказали непосредственное и существенное влияние на способность Турции вести войну и, следовательно, имели стратегическое значение.

Таким образом, не будет большим преувеличением полагать, что результаты действий военных флотов в Черном море в значительной мере катализировали и усугубили экономические и политические проблемы в Российской и Османской империях, приведшие, в конечном счете, к их военному поражению и последующему распаду. «Измерение» влияния этого фактора на ход и исход глобального военного конфликта 1914–1918 гг. с использованием более широкого спектра критериев и методов представляется весьма актуальным и перспективным направлением дальнейших исследований событий и результатов Великой войны.

¹ Айрапетов О. П. Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914–1917): в 4 кн. М., 2014–2016.

² McMeekin S. The Russian Origins of the First World War. Cambridge, 2011.

³ Олейников А. В. Турецкий фронт России, 1914–1917. М., 2016.

⁴ Reynolds M. Shattering Empires: The Clash and Collapse of the Ottoman and Russian Empires, 1908–1918. Cambridge, 2011.

⁵ Stone D. The Russian Army in the Great War: The Eastern Front, 1914–1917. Lawrence, 2015.

⁶ Strachan H. The First World War: A New Illustrated History. London, 2003.

⁷ Sanborn J. Imperial Apocalypse: The Great War and the Destruction of the Russian Empire. Oxford, 2014.

⁸ Heywood A. J. The Logistical Significance of the Turkish Straits, Russo-Ottoman War and Gallipoli Campaign in Imperial Russia's Great War, 1914–1917 // *Revolutionary Russia*. 2017. Vol. 30. № 1. P. 7.

⁹ Вне поля зрения Э. Хейвуда остался, в частности, коллективный двухтомный труд «Вооруженные силы России в Первой мировой войне (1914–1917)» (М., 2014), где борьба на русско-турецком фронте исследована столь же обстоятельно, как и хрестоматийные сюжеты противостояния России с Германией и Австро-Венгрией (рецензия Б. Меннинга, построенная на сопоставлении этого труда с упомянутым выше исследованием Д. Стоуна, опубликована в журнале “The Russian Review”, 2020, vol. 79 (3)). Оставлена за скобками наша монография о борьбе на морских коммуникациях, содержащая вывод о стратегическом и даже политическом значении «блокадных» действий русского Черноморского флота, успех которых в значительной мере предопределил поражение Турции и в определенной степени всей германской коалиции (Козлов Д. Ю. Нарушение морских коммуникаций по опыту действий Российского флота в Первой мировой войне (1914–1917). М., 2012. С. 342–348). О росте интереса к перипетиям военного противостояния Российской и Османской империй свидетельствует и недавний российско-армянский публикаторский проект — почти 1200-страничный сборник документов о событиях на Кавказском фронте, составители которого полагают, что этот театр военных действий представляется второстепенным только на первый взгляд хотя бы потому, что «произошедшие на нем события до сих пор определяют судьбы народов Ближнего и Среднего Востока» (Кавказский фронт Первой мировой войны. 1914–1917 гг.: сборник докумен-

- тов / отв. ред. А. Н. Артизов. М., 2020. С. 7, 39). В Турции, чьи успехи, по мнению У. Юнала, были «подобны победам, одержанным в период расцвета Османской империи» (*Ünal U. Önsöz // Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I. İstanbul, 2013. S. 3*), также не склонны недооценивать свою роль в «Общей войне» («Harb-i Umumi»). О турецкой историографии войны 1914–1918 гг. см., например: *Turan Ö. The Turkish Historiography of the First World War // Middle East Critique. 2014. № 23. P. 241–257*.
- ¹⁰ В августе 1917 г. его сменил вице-адмирал Х. фон Ребер-Пашвиц.
- ¹¹ *Goben ve Breslau zırhlılarının Boğazdan geçişleri (11 Ağustos 1914) // Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I. S. 41–42; Goben ve Breslau gemilerinin satın alınma belgelerinin İngilizlere ibrazı (21 Ekim 1914) // Ibid. S. 64–65*. Несмотря на переименование, эти корабли и в российских, и в германских боевых документах периода Первой мировой войны фигурируют, за редчайшим исключением, под своими немецкими названиями. Это относится и к наименованию должности контр-адмирала, затем вице-адмирала В. Сушона: заняв 29 августа (11 сентября) 1914 г. пост командующего оттоманским флотом, в германских делопроизводственных документах он продолжал именоваться командиром Средиземноморской дивизии. См., например: *Kommando der Mittelmeerddivision an Kaiser Wilhelm II (Halki, 3.11.1914) // Materialien aus dem Bundesarchiv. Heft 9. Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg. Dokumentation / bearbeitet von G. Granier. Bd. 4. Koblenz, 2004. S. 24–25; Kriegstagebuch der Mittelmeerddivision (5–30.11.1915) // Центральный архив Минобороны России (ЦАМО). Ф. 500. Оп. 12519. Д. 318. Л. 170 – 177 об.*
- ¹² Российский государственный архив военно-морского флота (далее – РГА ВМФ). Ф. 609. Оп. 1. Д. 612. Л. 183–186.
- ¹³ См., например: *Lorey F. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. М., 1934. С. 65–66, 71, 151–152, 166–168; Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J. Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. Hamburg; Bonn; Berlin, 1999. S. 31–32, 54–55, 138*.
- ¹⁴ Наиболее полные описания военных действий в Черном море содержатся в фундаментальных трудах, подготовленных в военных ведомствах стран – участниц Первой мировой войны – Германии (*Lorey H. Der Krieg in den türkischen Gewässern. Bd. 1. Die Mittelmeer-Division. Berlin, 1928. Рус. пер.: Lorey F. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг.*), Турции (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi. Cilt 8: Besbelli Saim. Türk Deniz Harekatı. Ankara, 1970; Büyüktuğrul A. Osmanlı Deniz Harp Tarihi. Cilt IV. İstanbul, 1974*) и СССР/России (Флот в первой мировой войне. Т. 1: Действия русского флота. М., 1964; Вооруженные силы России в Первой мировой войне: в 2 т. М., 2014). О действиях российского и германо-турецкого флотов в кампаниях Великой войны см. также: *Крестьянинов В. Я. Черноморский флот в Первой мировой войне 1914–1918 годов. СПб., 2021; Лукин В. К. Заметки о боевой деятельности Черноморского флота в период 1914–1918 гг.: в 2 ч. СПб., 2008; 2012; Новиков Н. В. Операции на Черном море и совместные действия армии и флота на побережье Лазистана. Л., 1927; Грибовский В. Ю. Черноморский флот в боях с «Гебеном» (1914–1915 годы) // Гангут. 1996. Вып. 10. С. 21–34; Козлов И. А. Действия русского Черноморского флота на морских сообщениях в Первую мировую войну // Морской сборник. 1951. № 10. С. 76–93; Kozlov D. Yu. Karadeniz'de Garip Bir Savaş (Ağustos – Ekim 1914) / Çeviren Altan Aykut. Ankara, 2021; Langensiepen B., Güleriyüz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. London, 1995; Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J. Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918; Güleriyüz A. Ottoman Navy's Cruisers. İstanbul, 2011; и т. д.*
- ¹⁵ Поводом для закрытия Проливов послужил инцидент с турецким миноносцем «Ахисар», который накануне был остановлен британскими кораблями при попытке выйти в Эгейское море. Англичане мотивировали этот шаг тем, что после «маскарада» (выражение американского посла в Турции Г. Моргентгау) с переодеванием в фески экипажей «Гебена» и «Бреслау» союзники были вправе не выпускать из Дарданелл корабли под турецким флагом, так как последние могли находиться под командованием германских офицеров.

В данном случае эти опасения оказались обоснованными: на «Ахисаре», следовавшем для разведки района о. Имброс, находился обер-лейтенант цур зее Р. Фирле, который получил приказ собрать информацию об организации британского блокадного дозора. 17 (30) сентября германский адмирал Г. фон Узедом, руководивший обороной Проливов, распорядился усилить минные заграждения в Дарданеллах; Босфор, кроме фарватера под европейским берегом, был заминирован еще в августе (Адамов Е. А. Вопрос о Проливах и Константинополе в международной политике в 1908–1917 гг. // Константинополь и проливы. По секретным документам б[ывшего] министерства иностранных дел: в 2 т. М., 1925. Т. 1. С. 92; Боброфф Р. Пути к славе. Российская империя и Черноморские проливы в начале XX века. Бостон; СПб., 2022. С. 204–205; Langensiepen B., Güleriyüz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. P. 28, 30; Firle R. Aus großen Tagen // Marine-Rundschau. 1922. Heft 4. S. 211–215).

¹⁶ Heywood A. J. The Logistical Significance of the Turkish Straits, Russo-Ottoman War and Gallipoli Campaign in Imperial Russia's Great War, 1914–1917. P. 10, 11.

¹⁷ Дранов Б. А. Черноморские проливы. Международно-правовой режим. М., 1948. С. 149.

¹⁸ Кострикова Е. Г. Борьба России за пересмотр статуса проливов в начале XX в. // Россия и Черноморские проливы (XVIII–XX столетия). М., 1999. С. 254–255.

¹⁹ Жерве Б. Значение морской силы для государства. Пг., 1921. С. 12.

²⁰ Турецкое правительство объявило о закрытии Проливов 7 (20) апреля 1912 г. — через день после бомбардировки фортов Седдюльбахир и Кумкале итальянскими крейсерами «Джузеппе Гарибальди» и «Варезе»; в Мраморном море остались заблокированными более 170 коммерческих судов (Langensiepen B., Güleriyüz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. P. 16). Нападение итальянского флота на Дарданеллы стало возможным во многом благодаря дипломатической поддержке со стороны российского внешнеполитического ведомства. Так, министр иностранных дел С. Д. Сазонов, проводивший направленный против Австро-Венгрии курс сближения с Римом, по существу блокировал истребование у Италии гарантий нераспространения военных действий за пределы побережья Ливии, которое было предложено шефом Форин Офис Э. Греем после атаки итальянскими кораблями Бейрута в январе 1912 г. (Боброфф Р. Пути к славе. С. 45–74). О мотивах и последствиях российских внешнеполитических шагов во время Триполитанской войны 1911–1912 гг., в том числе «демарше Чарыкова» — неудачной попытке навязать Турции новое соглашение о режиме Проливов осенью 1911 г., — см. также: Кострикова Е. Г. Борьба России за пересмотр статуса проливов в начале XX в. С. 275–283.

²¹ В октябре 1912 г., с началом первой Балканской войны, Порта закрыла Проливы лишь для стран Балканского союза, но это ударило и по экономике России, так как значительная доля российских экспортных грузов перевозилась греческими судами. Для минимизации урона часть торгового флота Греции была переведена под русский флаг, на суда были назначены русские капитаны (Боброфф Р. Пути к славе. С. 89–93).

²² Архив внешней политики Российской империи (далее — АВПРИ). Ф. 138. Оп. 467. Д. 322. Л. 6.

²³ Лулева Ю. В. Закрытие Дарданелл во время итало-турецкой войны (1911–1912 годы) // Новая и новейшая история. 2011. № 6. С. 73.

²⁴ Памятная записка Н. А. Базили «О целях наших на Проливах» (ноябрь 1914 г.) // Константинополь и проливы... Т. 1. С. 157.

²⁵ Стоун Н. Первая мировая война: Краткая история. М., 2010. С. 35–36.

²⁶ Heydel E. Die Grundlagen für die Führung des Seekriegs // Der Große Krieg 1914–1918, in zehn Bänden. Vierten Band: Der Seekrieg. Der Krieg um die Kolonien. Die Kampfhandlungen in der Türkei. Der Gaskrieg. Der Luftkrieg. Leipzig, 1922. S. 14.

²⁷ См. подробнее: Данков М. Ю. «Феноменальный прорыв на Мурман» // Защитники Отечества: материалы XXI региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск. 28 октября 2006 г. Вып. 10. Архангельск, 2007. С. 211–219.

²⁸ На то, что планы союзников на кампанию 1915 г. преследовали цели «обеспечить взаимодействие с Россией и спасти нашего восточного союзника от губительной изоляции»,

- указывал, в частности, один из инициаторов Дарданелльской операции У. Черчилль, занимавший в 1911–1915 гг. пост первого лорда великобританского адмиралтейства (*Черчилль У. С. Мировой кризис. Ч. II: 1915 год. М., 2015. С. 22*). Однако вопрос о том, в какой мере расчеты возможных транспортно-логистических преимуществ повлияли на решение союзного командования о начале кампании в Дарданеллах, остается открытым и требует дополнительного исследования.
- ²⁹ *Гроос [О]. Основы морской стратегии // Оперативно-тактические взгляды германского флота. М.; Л., 1941. С. 84.*
- ³⁰ Цит. по: *Лидделл Гарт Б. Г. Правда о Первой мировой войне. М., 2009. С. 124.*
- ³¹ *Хейвуд Э. Дж. Турецкие проливы, Великая война и Февральская революция // Эпоха войн и революций 1914–1922. Материалы международного коллоквиума (Санкт-Петербург, 9–11 июня 2016 года). СПб., 2017. С. 10–21; Heywood A. J. The Logistical Significance... Р. 6–34.*
- ³² *Мансел Ф. Константинополь, 1453–1924. М., 2017. С. 460–461.*
- ³³ *Боброф Р. Пути к славе. С. 181–186; Емец В.А. Проблема Черноморских проливов во внешней политике России в период Первой мировой войны // Россия и Черноморские проливы (XVIII–XX столетия). С. 306–308.*
- ³⁴ Даже появившийся еще в 1890-х гг. проект строительства железной дороги из столицы в Петрозаводск с последующим продлением до Кеми на берегу Белого моря и затем до Кольского залива, где предполагалось создать новый порт, не подразумевал крупномасштабных перевозок импортных и экспортных грузов, а его военное значение ограничивалось «облегчением обороны побережья Белого моря». Мер по развитию потенциальных внешнеторговых путей через Скандинавию и Южные Балканы не было принято вовсе (*Heywood A.J. The Logistical Significance... Р. 11–12. О создании Мурманской железной дороги см. подробнее: Голубев А.А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.). СПб., 2011; Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога (1915–1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. СПб., 2011*).
- ³⁵ *Доманевский В.Н. Мировая война. Кампания 1914 года. Достижения сторон за первый месяц кампании — август. Париж, 1929. С. 105.*
- ³⁶ Единственный северный порт, соединенный с внутренними районами страны железной дорогой, — Архангельск — на несколько месяцев покрывался льдом и был весьма удален и от фронта, и от основных промышленных регионов империи. В мирное время через Архангельск проходило не более 1 % импорта, пропускная способность порта составляла один-два парохода в неделю (при этом глубины у немногочисленных причалов не позволяли обслуживать крупнотоннажные океанские суда), а 635-километровый узкоколейный путь до Вологды, сооруженный в 1890-х гг. для удовлетворения местных хозяйственных нужд, был способен пропускать лишь две-три пары поездов в сутки (*Айрапетов О.Р. На Восточном направлении. Судьба Босфорской экспедиции в правление императора Николая II // Последняя война Российской империи. Сборник статей. М., 2002. С. 194; Heywood A.J. The Logistical Significance... Р. 10*). Показательно, что в 1914 г. на развитие архангельского порта казенных средств не было ассигновано вовсе (*Трошина Т. И. Великая война... Забытая война... Архангельск в годы Первой мировой войны (1914–1918 гг.). Архангельск, 2008. С. 22*).
- ³⁷ *Павлов А. Ю. Скованные одной целью. Стратегическое взаимодействие России и ее союзников в годы Первой мировой войны 1914–1917 гг. СПб., 2008. С. 104–105. Причина, вероятно, состояла в том, что в сентябре 1915 г. сход массивного оползня на семь месяцев заблокировал Панамский канал. В этих условиях грузы из атлантических портов США и Канады требовалось либо доставлять по железной дороге до тихоокеанского побережья, что в два-три раза поднимало стоимость перевозок, либо транспортировать их через Индийский океан, что увеличивало продолжительность рейса из Нью-Йорка во Владивосток почти вдвое — с 55 до 95 суток (Heywood A. J. The Logistical Significance of the Turkish Straits, Russo-Ottoman War and Gallipoli Campaign in Imperial Russia's Great War, 1914–1917. Р. 13–14.)*

- ³⁸ *Пестушко Ю. С.* Российско-японские отношения в годы Первой мировой войны (1914–1917 гг.). Хабаровск, 2008. С. 101–102.
- ³⁹ *Айрапетов О. Р.* На Восточном направлении... С. 193.
- ⁴⁰ *Головин Н. Н.* Военные усилия России в мировой войне. Жуковский; М., 2001. С. 304.
- ⁴¹ *Menning B. W.* War Planning and Initial Operations in the Russian Context // War Planning 1914 / Eds. R. F. Hamilton, H. N. Herwig. New York, 2010. P. 114. О фактическом снятии «босфорской экспедиции» с повестки дня свидетельствовало, в частности, высочайшее повеление об упразднении особого артиллерийского экспедиционного запаса и крепостного артиллерийского батальона, которые были сформированы ранее в рамках начавшейся в 1881 г. заблаговременной подготовки к десантной операции (*Кондратенко Р. В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006. С. 83–86; *Крестьянников В. В.* Подготовка десантной операции на Босфор в конце XIX — начале XX в. // Севастополь: взгляд в прошлое. Научные статьи сотрудников государственного архива г. Севастополя. Севастополь, 2006. С. 131–133). Последний предвоенный планирующий документ — проект «Плана операций Черноморского флота на 1914 год», подготовленный оперативной частью штаба морских сил Черного моря во главе с капитаном 2-го ранга К. Ф. Кетлинским и подписанный адмиралом А. А. Эбергардом 28 декабря 1913 г. (10 января 1914 г.), базировался на предположении, что «в 1914 г. война может быть только наступательная со стороны Турции, при обороне со стороны России и при строгом нейтралитете в первый период войны Румынии и Болгарии». Российское командование предполагало, что турецкие морские силы, пополненные двумя новыми дредноутами британской постройки, попытаются нанести поражение русскому флоту или заблокировать его в Севастополе для обеспечения действий своих сухопутных войск на Кавказе. Исходя из гипотезы о замысле противника и оценки соотношения сил (до вступления в строй линейных кораблей типа «Императрица Мария» «русский флот значительно слабее турецкого, не беря даже “Гебена”»), А. А. Эбергард полагал целесообразным всеми вверенными силами занять выгодную позицию вблизи Севастополя и здесь дать решительный бой. Успех в этом бою, по мнению командующего, обеспечивал достижение господства на море, которое, согласно «Основаниям мобилизационного плана Черноморского флота на 1914 год», утвержденным морским министром адмиралом И. К. Григоровичем, являлось стратегической целью Черноморского флота. Десант к Константинополю, для осуществления которого Россия в 1913 г. не имела «ни сильного флота, ни достаточных средств для перевозки», упоминался лишь в качестве одной из гипотетических задач наступательного характера, могущих возникнуть после ослабления неприятеля и завоевания господства на театре (РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 2. Д. 267. Л. 2–16).
- ⁴² О проектах Босфорской операции в период Первой мировой войны см. подробнее: *Айрапетов О. Р.* На Восточном направлении... С. 177–252; Босфорская операция осталась на бумаге. В июне 1917 года Россия намеревалась занять черноморские проливы / Публ. В. В. Шигина // Военно-исторический журнал. 1995. № 1. С. 60–66; *Боброфф Р.* Пути к славе. С. 213–268; *Бубнов А. Д.* 1) В царской ставке. СПб., 1995. С. 112–128; 2) Почему Россия не завладела Босфором во время минувшей войны // Зарубежный морской сборник. 1931. № 13. С. 4–24; *Емец В. А.* Проблема Черноморских проливов во внешней политике России в период Первой мировой войны. С. 305–352; *Калачев В.* Стратегическая оценка возможности блокады Босфора Черноморским флотом и десантной операции в его окрестностях в войну 1914–1918 гг. // Морской сборник. 1926. № 7. С. 27–45; *Çapraz H.* Birinci Dünya Savaşı'nda Rusya'nın Boğazları Ele Geçirme Planları // Çarlık Rusyası ve Boğazlar. Harp Tarihi Çalıştayı Bildirileri 12 Haziran 2019 / Editör G. Yıldız, C. Ünsal. İstanbul, 2022. S. 191–226; и т. д.
- ⁴³ Товарооборот между Российской и Османской империями имел скромные масштабы (Россия занимала пятое-шестое места в импорте Турции и восьмое-десятое места в ее экспорте), однако перед Первой мировой войной наметилось оживление финансово-экономических связей: в 1910 г. в Санкт-Петербурге открылся Русско-Турецкий банк, в конце 1913 г. был разработан проект экономического соглашения в продолжение тор-

- гового договора 1862 г., в марте 1914 г. в Стамбуле при поддержке правительств обоих государств была учреждена Турецко-Русская комиссия, призванная укреплять торгово-экономическое сотрудничество, в июле того же года начались переговоры Салоникского и Русско-Азиатского банков о создании синдиката для добычи нефти в восточной части Турции. Об экономическом сотрудничестве Российской и Османской империй в начале XX в. см., например: *Васильев А. Д.* Россия и Османская империя (1878–1918) // Россия в системе международных отношений накануне и в годы Первой мировой войны: в 3 т. Т. 1: Россия и Центральные державы. М., 2020. С. 211–216.
- ⁴⁴ Аргументы М. В. Алексеева изложены, в частности, в письмах директора дипломатической канцелярии при Ставке князя Н. А. Кудашева министру иностранных дел С. Д. Сазонову от 10 (23) сентября, 8 (21) октября 1915 и 5 (18) февраля 1916 г. (Ставка и министерство иностранных дел // Красный архив. 1928. Т. 3 (28). С. 4–5, 8–10, 29–32). На эту тему см. также: *Боброф П.* Пути к славе. С. 14, 261–262; *Хейвуд Э. Дж.* Турецкие проливы, Великая война и Февральская революция. С. 11, 19–20.
- ⁴⁵ *Стеблин-Каменский И.* Море — в историческом пути России // Армия и флот. Вестник сухопутных, морских и воздушных сил. 1938. № 1. С. 12.
- ⁴⁶ Подсчитано по данным: *Стрельбицкий К. Б.* Потери Российского флота в период Первой мировой войны 1914–1918: справочник. Львов, 1994. С. 14–17.
- ⁴⁷ *Пузырев В. П.* Торговый флот России в Первой мировой войне 1914–1918 гг. М., 2006. С. 91.
- ⁴⁸ Первые данные о переброске германских подводных лодок в Черное море (до четырех единиц, перевезенных в разобранном виде по железной дороге в румынские или болгарские порты и далее на судах в Турцию) были получены штабом А. А. Эбергарда по дипломатическим каналам из Бухареста и Афин еще в октябре 1914 г. (АВПРИ. Ф. 133. Оп. 470. 1914 г. Полит. архив. Д. 73. Л. 625, 639, 750; Д. 119. Л. 59–60; Д. 374. Л. 95; Д. 391. Л. 63) и оказались по обыкновению недостоверными — ходатайство морского министра Порты Джемаль-паши об отправке двух малых лодок было отправлено в Берлин позже — в декабре 1914 г. — и последствий не имело (Almanya'dan denizalti getirilmesi (24 Aralık 1914) // Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I. S. 114–115). Реальные же очертания подводная угроза обрела к началу лета 1915 г.: 23 мая (5 июня) в Константинополь пришла прорвавшаяся из Адриатического моря подводная лодка «UB8», 8 (21) июня за ней последовала «UB7», 5 (18) августа — «UC15», 24 августа (6 сентября) — «UC13» и «UB14». В кампании 1916 г. в Черном море действовали и большие лодки, способные оперировать в отдаленных районах театра, в том числе у кавказского и лазистанского побережья — «U33» (прибыла в Константинополь 27 февраля (11 марта) и возвратилась в Средиземное море 1 (14) ноября) и «U38» (находилась в распоряжении В. Сушона с 10 (23) мая до 30 июля (12 августа) 1916 г.). Всего в Черном море побывало 11 немецких подводных лодок, пять из которых — «UC13», «UB7», «UB45», «UC15» и «UB46» — было потеряно (*Гончаров А. С., Заблоцкий В. П.* Подводные лодки кайзера на Черном море (1915–1918 годы) // Гангут. 2003. Вып. 34. С. 71–81; Вып. 35. С. 68–86; 2005. Вып. 36. С. 86–97; *Bendert H.* Die UB-Boote der Kaiserlichen Marine 1914–1918. Einsätze. Erfolge. Schicksal. Hamburg; Berlin; Bonn, 2000. S. 30–33, 46, 48; *Gröner E.* Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. München, 1966. Bd. 1. S. 342–377; *Spindler A.* Der Handelskrieg mit U-Booten. Bd. 3. Berlin; Frankfurt/M., 1934. S. 176–179). Несмотря на столь значительные потери, в декабре 1916 г. кайзер Вильгельм II считал «и далее необходимым ведение войны в Черном море подводными лодками» (Immediatvortrag des Chefs des Admiralstabs der Marine (Berlin, 20.12.1916) // Materialien aus dem Bundesarchiv. Heft 9. Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg... Bd. 4. S. 81).
- ⁴⁹ РГА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 995. Л. 42, 56.
- ⁵⁰ *Белли В.* Борьба на морских коммуникациях // Морской сборник. 1939. № 12. С. 62; *Македон Ю. А.* Использование судов торгового флота в военное время. М.; Л., 1940. С. 11; *Lützow F.* Der U-Bootskrieg // Der Große Krieg 1914–1918, in zehn Bde. Vierten Bd. S. 235.
- ⁵¹ *Heywood A. J.* The Logistical Significance of the Turkish Straits, Russo-Ottoman War and Gallipoli Campaign in Imperial Russia's Great War, 1914–1917. P. 16–17.

- ⁵² Необходимость оснащения грузовых судов артиллерией была обоснована в докладе флаг-капитана по оперативной части штаба командующего флотом Черного моря капитана 1-го ранга К. Ф. Кетлинского от 6 (19) мая 1916 г. (РГА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 870. Л. 66–71). Однако масштабы этой работы ограничивались недостатком орудий: к февралю 1917 г. из 122 судов транспортной флотилии лишь 28 были вооружены 37-, 47-, 57- и 75-мм орудиями.
- ⁵³ Шлюмин В. С. Боевые действия русского Черноморского флота в кампанию 1916 г.: рукопись. Л., 1954–1955. С. 778.
- ⁵⁴ РГА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 376. Л. 212; Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 2003. Оп. 1. Д. 550. Л. 2–3; Ф. 2100. Оп. 1. Д. 764. Л. 1–2; Д. 767. Л. 42 — 51 об.; 53 — 54 об.; 61 — 61 об.; Д. 768. Л. 75, 80; Новиков Н. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг. М., 1937. С. 3–36.
- ⁵⁵ РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 550. Л. 18–19; Karadeniz’de Rus, Şattülarap’ta İngilizlerle şiddetli çarpışmalar (21 Kasım 1914) // Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I. S. 102; Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 64, 67–68, 70–71; Langensiepen B., Güleriyüz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. P. 45–46. Зачастую бомбардировки прибрежных городов интерпретировались обеими сторонами как «акции возмездия» за аналогичные действия противника. Так, обстрел Трапезунда 4 (17) ноября 1914 г. был представлен русскими как ответ на упомянутое нападение «Бреслау» на Потти, которое, в свою очередь, было проведено «в отместку» (выражение Г. Лорея, см.: Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 64) за первую бомбардировку русскими кораблями Зунгулдака 24 октября (6 ноября).
- ⁵⁶ Айрапетов О. Колчак у врат Царьграда // Родина. 2004. № 9. С. 26.
- ⁵⁷ РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 197. Л. 209–218; РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 555. Л. 129 — 133 об.; Крестьянинов В. Я. Черноморский флот в Первой мировой войне 1914–1918 годов. С. 307–308; Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 220–221; Флот в Первой мировой войне. Т. 1. С. 487–491; Шлюмин В. С. Боевые действия русского Черноморского флота в кампанию 1916 г. С. 632–650; Langensiepen B., Güleriyüz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. P. 51; Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J. Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 138–141; Staff G. German Battlecruisers of World War One: Their Design, Construction and Operations. Annapolis, 2014. P. 127–128.
- ⁵⁸ РГА ВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 175. Л. 72–73; Д. 184. Л. 2–13; Петров М. Кризис морского командования в 1916 году // Морской сборник. 1926. № 8–9. С. 3–19.
- ⁵⁹ Подсчитано по данным: Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J. Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 250–252.
- ⁶⁰ Новицкая А. Д. Экономика Турции в период мировой войны. Л., 1935. С. 73.
- ⁶¹ АВПРИ. Ф. 323. Оп. 617. Д. 14. Л. 5.
- ⁶² Македон Ю. А. Использование судов торгового флота в военное время. С. 9.
- ⁶³ Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J. Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 252–253.
- ⁶⁴ Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 81–82.
- ⁶⁵ АВПРИ. Ф. 133. Оп. 470. 1914 г. Полит. архив. Д. 374. Л. 90.
- ⁶⁶ Алиев Г. З. Турция в период правления младотурок (1908–1918 гг.). М., 1972. С. 248.
- ⁶⁷ Новиков Н. Операции флота против берега... С. 37–38.
- ⁶⁸ Кладов Н. Значение флота в ряду военных средств государства // Военно-морская идея России: Духовное наследие Императорского флота. М., 1999. С. 57; Лебедев А. А. Крейсерская война по-русски (на примере истории русского парусного флота) // Гангут. 2012. Вып. 68. С. 29–57.
- ⁶⁹ Железная дорога в азиатские вилайеты заканчивалась в Ангоре (Анкаре), оставшиеся до границы с Россией 900 км можно было преодолеть только по скверным грунтовым дорогам, частью горным (Prigge E. Die Kampfhandlungen in der Türkei // Der Große Krieg 1914–1918, in zehn Bde. Vierten Bd. S. 421).

- ⁷⁰ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 2. Д. 267. Л. 3.
- ⁷¹ РГА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 897. Л. 1–2; Ф. р-2246. Оп. 1. Д. 117. Л. 45, 49, 73. Д. 119. Л. 6–12; РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 550. Л. 18, 19; Ф. 2100. Оп. 1. Д. 844. Л. 2–3; АВПРИ. Ф. 133. Оп. 470. 1914 г. Полит. архив. Д. 391. Л. 60; об артиллерийских и авиационных ударах по турецким черноморским портам см. подробнее: *Герасимов В. Л.* Воздушная бомбардировка Зонгулдака. Становление российской корабельной авиации // *Флото-Мастер*. 2004. № 1. С. 20–29; *Новиков Н.* Операции флота против берега... С. 39–45, 61–72; Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 343–345, 397–398, 455–457; *Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J.* Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 27–28, 133–135; *Bal M. A.* Trabzon'un Rus Donanmasınca Bombardımanı ve Bombardımanın Trabzon'a Etkileri (1914–1916) // *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. 2011 (Kasım). Cilt XXVII — Sayı 81. S. 545–576; *Öksüz H., Usta V. I.* Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması // *Türkiyat Mecmuası*. 2014. Cilt 24 (Bahar). S. 25–51; и др.
- ⁷² РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1945. Л. 9–10; АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 472. Л. 24.
- ⁷³ РГА ВМФ. Ф. Р-2246. Оп. 1. Д. 117. Л. 73–86; Д. 125. Л. 7; РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 550. Л. 84–85; *Ненюков Д. В.* От Мировой до Гражданской войны: Воспоминания. 1914–1920 / Вступ. ст. и примеч. А. В. Посадского. М., 2014. С. 98; *Новиков Н.* Операции флота против берега... С. 45–61; Флот в Первой мировой войне. Т. 1. С. 355–357.
- ⁷⁴ См. подробнее: *Гончаров Л. Г., Денисов Б. А.* Использование мин в мировую империалистическую войну 1914–1918 гг. М.; Л., 1940. С. 42–54; Флот в Первой мировой войне. Т. 1. С. 465–475, 525–533; *Greger R.* Die Russische Flotte im Ersten Weltkrieg 1914–1917. München, 1970. S. 56–60, 69; и др.
- ⁷⁵ *Лопей Г.* Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 237.
- ⁷⁶ *Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J.* Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 145–148, 235, 250–253.
- ⁷⁷ *Лопей Г.* Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 230–237; *Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J.* Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 145–148.
- ⁷⁸ *Шломин В. С.* Боевые действия русского Черноморского флота в кампанию 1916 г. С. 433.
- ⁷⁹ Так, в июне 1916 г. германский военно-морской атташе в Румынии фрегаттен-капитан П. фон Мюллер докладывал, что подкупленные русскими агентами греческие команды как минимум двух османских судов — парусников «Дервиш» и «Паулина» — после выхода из Констанцы арестовали турецких капитанов и вместо Константинополя пришли в Одессу, где грузы были конфискованы российскими властями (Das Bundesarchiv (BArch), RM 40 (Dienststellen und Kommandostellen der Kaiserlichen Marine im Mittelmeer und im Osmanischen Reich)/201. Bl. 70–72).
- ⁸⁰ Судя по отечественным документам, количество потопленных и сожженных турецких малотоннажных судов исчисляется многими сотнями. Например, 17 (30) июня 1916 г. адмирал А. А. Эбергард докладывал в Морской штаб верховного главнокомандующего об уничтожении миноносцами Батумского отряда 54 парусников, 21 июня (4 июля) — еще 48 (РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 555. Л. 125, 129). В январе того же года у побережья Восточной Анатолии легкие силы флота уничтожили 204 парусных и два моторных судна (*Шломин В. С.* Боевые действия русского Черноморского флота в кампанию 1916 г. С. 602).
- ⁸¹ *Новичев А. Д.* Экономика Турции в период мировой войны. С. 58–59.
- ⁸² Gıda sıkıntısına karşı alınan tedbirler (8 Ağustos 1914) // *Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I*. S. 34–37.
- ⁸³ *Алиев Г. З.* Турция в период правления младотурок (1908–1918 гг.). С. 243–274; *Курев Н. Г.* История Турции. XX век. М., 2007. С. 96–97.
- ⁸⁴ *Айрапетов О. Р.* На Восточном направлении... С. 236–237.
- ⁸⁵ *Лопей Г.* Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 274–275.
- ⁸⁶ *Мансел Ф.* Константинополь, 1453–1924. С. 460.

- ⁸⁷ АВПРИ. Ф. 134. Оп. 473. Д. 120. Л. 265.
- ⁸⁸ Karaborsacılığın engellenmesi için kanun çıkarılması (24 Mayıs 1917) // Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi II / Proje Yöneticisi U. Ünal. İstanbul, 2013. S. 132–133.
- ⁸⁹ Tahıl ve buğday ticaretinin yasaklanması (1 Eylül 1917) // Ibid. S. 175.
- ⁹⁰ Для сравнения: в Балтийском море наибольших успехов в истреблении германского судоходства (52 % уничтоженного тоннажа) добились подводные лодки. Причины такого положения состоят в том, что надводные корабли флота Черного моря с высокой интенсивностью использовались для поиска и уничтожения противника в его водах практически всю войну. В Балтийском же море главной задачей надводных сил являлось обеспечение устойчивости созданной на театре системы позиционной обороны; надводные корабли применялись для решения задач наступательного характера лишь эпизодически, в основном для постановки активных минных заграждений. В то же время балтийский подилав, усиленный группой английских подводных лодок (кстати, на счету последних — 15 судов суммарной вместимостью более 31 тыс. брт, т. е. 60 % тоннажа, уничтоженного союзными подводными лодками на Балтике), начиная с кампании 1915 г. был нацелен на борьбу с неприятельским судоходством.
- ⁹¹ Подсчитано по данным: *Лопей Г.* Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 174–177, 242, 245–246; *Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J.* Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 234–254.
- ⁹² РГА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 846. Л. 13–14.
- ⁹³ *Айранетов О. Р.* На Восточном направлении... С. 210.
- ⁹⁴ *Polmar N., Noot J.* Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718–1990. Annapolis, 1991. P. 63.
- ⁹⁵ *Лопей Г.* Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. С. 240.
- ⁹⁶ *Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J.* Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918. S. 148.
- ⁹⁷ Флот в Первой мировой войне. Т. 1. С. 527.
- ⁹⁸ *Ruge F.* Russische Seekriegführung 1914–1917 unter besonderer Betonung des Ostsee-Kriegsschauplatzes // Das deutsche Bild der russischen und sowjetischen Marine. Vorträge der v. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte, 6.–7. Dezember 1961. Marine-Rundschau, Zeitschrift für Seewesen, Beiheft 7/8. Frankfurt am Main, 1962. S. 55.
- ⁹⁹ *Laurens A.* Précis d'histoire de la guerre navale 1914–1918. Paris, 1929. P. 85.
- ¹⁰⁰ *Лудшувейт Е. Ф.* Турция в годы Первой мировой войны 1914–1918 гг. Военно-политический очерк. М., 1966. С. 134–135.
- ¹⁰¹ Almanya ve Avusturya'dan satın alınan silahların İstanbul'a nakli (16 Ağustos 1914) // Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I. S. 42–43.
- ¹⁰² *Черчилль У.* Мировой кризис. Восточный фронт. М., 2014. С. 243.
- ¹⁰³ В условиях строгой экономии среднемесячная потребность в топливе исчислялась примерно в 30 тыс. т. Недостающую примерно половину приходилось компенсировать бурым углем из копей на побережье Мраморного моря и, по возможности, вывозом из Зунгулдака на маломерных судах (*Новиков Н.* Операции флота против берега... С. 77).
- ¹⁰⁴ *Людendorff Э.* Мои воспоминания о войне 1914–1918 гг. / Пер. с нем. М., 1923. Т. 1. С. 206–207.

References

- Ayrapetov, O. R. Kolchak u vrat Tsar'grada [Kolchak at the Gates of Tsargrad (In Russ.)]. In *Rodina*. 2004. No. 9, pp. 23–26.
- Ayrapetov, O. R. Na Vostochnom napravlenii. Sud'ba Bosforskoj ekspeditsii v pravlenie imperatora Nikolaya II [In the Eastern Direction. The Fate of the Bosphorus Expedition during the Reign of Emperor

Nicholas II (In Russ.)). In Airapetov, O. R. (ed.). *Poslednyaya voina Rossiiskoi imperii: sbornik statei*. Moscow, Tri kvadrata, 2002. P. 158–261.

Ayrapetov, O. R. *Uchastie Rossiiskoi imperii v Pervoi mirovoi voine (1914–1917)* [Participation of the Russian Empire in World War I (1914–1917) (In Russ.)]: in 4 vols. Moscow, Kuchkovo pole, 2014–2016.

Aliiev, G. Z. *Turtsiya v period pravleniya mladoturok (1908–1918 gg.)* [Turkey during the Rule of the Young Turks (1908–1918) (In Russ.)]. Moscow, Nauka, 1972. 388 p.

Bal, M. A. Trabzon'un Rus Donanmasınca Bombardımanı ve Bombardımanın Trabzon'a Etkileri (1914–1916). In *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. 2011 (Kasım). Cilt XXVII — Sayı 81. P. 545–576.

Bendert, H. *Die UB-Boote der Kaiserlichen Marine 1914–1918. Einsätze. Erfolge. Schicksal*. Hamburg; Berlin; Bonn, Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH, 2000. 214 S.

Büyüktugrul, A. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi. Cilt IV*. İstanbul, Deniz Basımevi, 1974.

Çapraz, H. Birinci Dünya Savaşı'nda Rusya'nın Boğazları Ele Geçirme Planları. In Yıldız, G., Ünsal, C. (eds.). *Çarlık Rusyası ve Boğazlar. Harp Tarihi Çalıştayı Bildirileri 12 Haziran 2019*. İstanbul, Milli Savunma Üniversitesi, 2022. P. 191–226.

Dankov, M. Yu. “Fenomenal'nyi proryv na Murman” [“Phenomenal Breakthrough to Murman” (In Russ.)]. In *Zashchitniki Otechestva: materialy XXI regional'nykh obshchestvenno-nauchnykh chtenii po voenno-istoricheskoi tematike*. Arkhangel'sk. 28 oktyabrya 2006 g. Iss. 10. Arkhangel'sk, Pravda Severa, 2007. P. 211–219.

Emets, V. A. Problema Chernomorskikh prolivov vo vneshnei politike Rossii v period Pervoi mirovoi voiny [The Problem of the Black Sea Straits in Russian Foreign Policy During the First World War (In Russ.)]. In *Rossiya i Chernomorskie prolivy (XVIII–XX stoletiya)*. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya, 1999. P. 305–352.

Gerasimov, V. L. Vozdushnaya bombardirovka Zonguldaka. Stanovlenie rossiiskoi korabel'noi aviatsii [Aerial Bombardment of Zonguldak. The Formation of Russian Naval Aviation (In Russ.)]. In *FlotoMaster*. 2004. No. 1, pp. 20–29.

Gerasimov, V. V. (ed.). *Vooruzhennnye sily Rossii v Pervoi mirovoi voine (1914–1917)* [The Armed Forces of Russia in World War I (1914–1917) (In Russ.)]: in 2 vols. Moscow, Megapolis, 2014.

Golubev, A. A. *Murmanskaya zheleznaya doroga. Istoriya stroitel'stva (1894–1917 gg.)* [Murmansk Railway. History of Construction (1894–1917) (In Russ.)]. St. Petersburg, Peterburgskii gos. un-t putei soobshcheniya, 2011. 204 p.

Goncharov, A. S., Zablotskii, V. P. Podvodnye lodki kaizera na Chernom more (1915–1918 gody) [Kaiser's Submarines in the Black Sea (1915–1918) (In Russ.)]. In *Gangut*. 2003. Iss. 34, pp. 71–81; Iss. 35, pp. 68–86; 2005. Iss. 36, pp. 86–97.

Greger, R. *Die Russische Flotte im Ersten Weltkrieg 1914–1917*. München, J. F. Lehmann, 1970. 176 p.

Gribovskii, V. Yu. Chernomorskii flot v boyakh s “Gebenom” (1914–1915 gody) [The Black Sea Fleet in Battles against the Goeben (1914–1915) (In Russ.)]. In *Gangut*. 1996. Iss. 10, pp. 21–34.

Gröner, E. *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 1*. München, J. F. Lehmann, 1966.

Güleryüz, A. *Ottoman Navy's Cruisers*. İstanbul, Denizier Kitabevi, 2011.

Heywood, A. J. The Logistical Significance of the Turkish Straits, Russo-Ottoman War and Gallipoli Campaign in Imperial Russia's Great War, 1914–1917. In *Revolutionary Russia*. 2017. Iss. 30, no. 1, pp. 6–34.

Heywood, A. J. Turetskie prolivy, Velikaya voina i Fevral'skaya revolyutsiya [The Turkish Straits, the Great War and the February Revolution (In Russ.)]. In *Epokha voyn i revolyutsii 1914–1922. Materialy mezhdunarodnogo kollokviuma (Sankt-Peterburg, 9–11 iyunya 2016 goda)*. St. Petersburg, Nestor-Istoriya, 2017. P. 10–21.

Kireev, N. G. *Istoriya Turtsii. XX vek* [The History of Turkey. 20th century (In Russ.)]. Moscow, Institut vostokovedeniya RAN; Kraft+, 2007. 605 p.

Kondratenko, R. V. *Morskaya politika Rossii 80-kh godov XIX veka* [Maritime Policy of Russia in the 80s of the 19th Century (In Russ.)]. St. Petersburg, LeKo, 2006. 343 p.

Kostrikova, E. G. Bor'ba Rossii za peresmotr statusa prolivov v nachale XX v. [Russia's Struggle to Revise the Status of the Straits in the Early 20th century (In Russ.)]. In Nezhinskii, L. N., Ignat'ev, A. V. (eds.). *Rossiya i Chernomorskie prolivy (XVIII–XX stoletiya)*. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya, 1999. P. 253–304.

Kozlov, D. Yu. *Karadeniz'de Garip Bir Savaş (Ağustos — Ekim 1914)*, Çeviren Altan Aykut. Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2021. 259 s.

Kozlov, D. Yu. *Narushenie morskikh kommunikatsii po opytu deistvii Rossiiskogo flota v Pervoi mirovoi voine (1914–1917)* [Disruption of Sea Communications Based on the Experience of the Russian Navy in the First World War (1914–1917) (In Russ.)]. Moscow, Russkii Fond Sodeistviya Obrazovaniyu i Nauke, 2012.

Krest'yaninov, V. Ya. *Chernomorskii flot v Pervoi mirovoi voine 1914–1918 godov* [The Black Sea Fleet in World War I 1914–1918 (In Russ.)]. St. Petersburg, Morskoe nasledie, 2021. 424 p.

Krest'yannikov, V. V. Podgotovka desantnoi operatsii na Bosfor v kontse XIX — nachale XX v. [Preparation of a Landing Operation on the Bosphorus in the Late 19th — Early 20th Centuries (In Russ.)]. In *Sevastopol': vzglyad v proshloe. Nauchnye stat'i sotrudnikov gosudarstvennogo arkhiva g. Sevastopolya*. Sevastopol', Ch. P. Aref'ev, 2006. P. 131–133.

Langensiepen, B., Güleriyüz, A. *The Ottoman Steam Navy 1828–1923*. London, Conway Maritime Press, 1995. 201 p.

Langensiepen, B., Nottelmann, D., Krüsmann, J. *Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918*. Hamburg; Bonn; Berlin, Verlag E. S. Mittler & Song GmbH, 1999. 271 s.

Lebedev, A. A. Kreiserskaya voyna po-russki (na primere istorii russkogo parusnogo flota) [Russian Cruising War (Using the Example of the History of the Russian Sailing Navy) (In Russ.)]. In *Gangut*. 2012. Iss. 68, pp. 29–57.

Ludshuveit, E. F. *Turtsiya v gody pervoi mirovoi voiny 1914–1918 gg. Voenno-politicheskii ocherk* [Turkey during the First World War, 1914–1918. Military and political essay (In Russ.)]. Moscow, Moscow University Press, 1966. 386 p.

Lukin, V. K. *Zametki o boevoi deyatel'nosti Chernomorskogo flota v period 1914–1918 gg.* [Notes on the Combat Activities of the Black Sea Fleet in the Period 1914–1918 (In Russ.)]: in 2 vols. St. Petersburg, Petronii; Ostrov, 2008; 2012.

Luneva, Yu. V. Zakrytie Dardanell vo vremya italo-turetskoi voiny (1911–1912 gody) [Closure of the Dardanelles during the Italo-Turkish War (1911–1912) (In Russ.)]. In *Novaya i noveishaya istoriya*. 2011. No. 6, pp. 67–79.

Mansel, Ph. *Konstantinopol', 1453–1924* [Constantinople, 1453–1924 (In Russ.)]. Moscow, AST, 2017. 634 p.

McMeekin, S. *The Russian Origins of the First World War*. Cambridge, MA, Harvard University Press, 2011. 324 p.

Menning, B. W. War Planning and Initial Operations in the Russian Context. In Hamilton, R. F., Herwig, H. H. (eds.). *War Planning 1914*. New York, Cambridge University Press, 2010. P. 80–142.

Nakhtigal, R. *Murmanskaya zheleznyaya doroga (1915–1919 gody): voennaya neobkhodimost' i ekonomicheskie soobrazheniya* [The Murmansk Railway (1915–1919): Military Necessity and Economic Considerations (In Russ.)]. St. Petersburg, Nestor-Istoriya, 2011. 318 p.

Öksüz, H., Usta, V. I. Dünya Savaşı Sirasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması. In *Türkiyat Mecmuası*. 2014. Cilt 24 (Bahar). S. 25–51.

Oleinikov, A. V. *Turetskii front Rossii, 1914–1917* [Russian Turkish Front, 1914–1917 (In Russ.)]. Moscow, Veche, 2016. 288 p.

Pavlov, A. Yu. *Skovannye odnoi tsel'yu. Strategicheskoe vzaimodeistvie Rossii i ee soyuznikov v gody Pervoi mirovoi voiny 1914–1917 gg.* [Bound by One Goal. Strategic Interaction between Russia and Its Allies during the First World War, 1914–1917 (In Russ.)]. St. Petersburg, St. Petersburg University Press, 2008. 186 p.

Pestushko, Yu. S. *Rossiisko-yaponskie otnosheniya v gody Pervoi mirovoi voiny (1914–1917 gg.)* [Russian-Japanese Relations during the First World War (1914–1917) (In Russ.)]. Khabarovsk, Izdatel'stvo DVGGU, 2008. 236 p.

Polmar, N., Noot, J. *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718–1990*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1991. 370 p.

Puzrev, V. P. *Torgovyi flot Rossii v Pervoi mirovoi voine 1914–1918 gg.* [Russian Merchant Fleet in the First World War 1914–1918 (In Russ.)]. Moscow, 2006. 217 p.

Reynolds, M. *Shattering Empires: The Clash and Collapse of the Ottoman and Russian Empires, 1908–1918*. Cambridge, Cambridge University Press, 2011. 324 p.

Sanborn, J. *Imperial Apocalypse: The Great War and the Destruction of the Russian Empire*. Oxford, Oxford University Press, 2014. 300 p.

Staff, G. *German Battlecruisers of World War One: Their Design, Construction and Operations*. Annapolis, Naval Institute Press, 2014. 320 p.

Stone, D. *The Russian Army in the Great War: The Eastern Front, 1914–1917*. Lawrence, University Press of Kansas, 2015. 368 p.

Stone, N. *Pervaya mirovaya voyna: Kratkaya istoriya* [World War I: A Brief History (In Russ.)]. Moscow, AST, 2010. 224 p.

Strachan, H. *The First World War: A New Illustrated History*. London, Simon and Schuster, 2003. 368 p.

Strel'bitskii, K. B. *Poteri Rossiiskogo flota v period Pervoi mirovoi voyny 1914–1918 (Spravochnik)* [Losses of the Russian Navy during the First World War 1914–1918 (Reference) (In Russ.)]. L'vov, Mezhdunarodnyi Tsentr istorii flota, 1994. 38 p.

Troshina, T. I. *Velikaya voina... Zabytaya voina... Arkhangel'sk v gody Pervoi mirovoi voyny (1914–1918 gg.)* [The Great War... The Forgotten War... Arkhangel'sk during the First World War (1914–1918) (In Russ.)]. Arkhangel'sk, KIRA, 2008. 169 p.

Turan, Ö. The Turkish Historiography of the First World War. In *Middle East Critique*. 2014. No. 23, pp. 241–257.

Vasil'ev, A. D. Rossiya i Osmanskaya imperiya (1878–1918) [Russia and the Ottoman Empire (1878–1918) (In Russ.)]. In Chubar'yan, A. O. (ed.). *Rossiya v sisteme mezhdunarodnykh otnoshenii nakanune i v gody Pervoi mirovoi voyny*: in 3 vols. Vol. 1: *Rossiya i Tsentral'nye derzhavy*. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya, 2020. P. 211–216.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Д. Ю. Козлов. «Здесь была ахиллесова пята русского колосса...»: К вопросу о роли и значении Черноморского театра Первой мировой войны // Петербургский исторический журнал. 2025. № 3. С. 30–53

Аннотация: В статье анализируется влияние противоборства российского и османского военных флотов на ход и исход Первой мировой войны. В фокусе внимания автора — влияние военных действий в Черном море на экономическую и отчасти социально-политическую ситуацию в России и Турции. Сделан вывод о том, что результаты борьбы в Черном море, главным образом действий противоборствовавших флотов на морских коммуникациях, в значительной мере катализировали экономические и политические проблемы в Российской и Османской империях, приведшие, в конечном счете, к их военному поражению и последующему распаду.

Ключевые слова: Первая мировая война, Черное море, нарушение морских коммуникаций, экономическая ситуация, «угольный голод».

FOR CITATION

D. Yu. Kozlov. “This was the Achilles’ Heel of the Russian Colossus...”: On the Role and Significance of the Black Sea Theater of the First World War // Petersburg Historical Journal, no. 3, 2025, pp. 30–53

Abstract: The article under scrutiny herein undertakes a thoroughgoing analysis of the impact of the struggle between the Russian and Ottoman navies on the course and outcome of the First World War. The author's primary focus is on the impact of naval operations in the Black Sea on the economic and, to a certain extent, socio-political situation in Russia and Turkey. It is concluded that the results of the struggle in the Black Sea, principally the actions of the opposing fleets on maritime communications, largely catalysed the economic and political problems in the Russian and Ottoman Empires, which ultimately led to their military defeat and subsequent disintegration.

Key words: World War I, Black Sea, disruption of sea supply, economic situation, “coal famine”.

Автор: Козлов, Денис Юрьевич — д.и.н., главный научный сотрудник, руководитель Центра военной истории России Института российской истории РАН (Москва, Россия).

Author: Kozlov, Denis Yur'evich — Dr. of Sci. in History, Chief Researcher and Head of the Center for the Military History of Russia, Institute of Russian History of Russian Academy of Sciences (Moscow, Russia).

E-mail: kozloff_d@mail.ru