

УДК 623.82  
ББК 68.54  
Г65

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника *А. Глухова*

**Гончаров, Владислав Львович.**  
Г65 Броненосцы типа «Хайраддин Барбаросса». На службе двух империй /  
Владислав Гончаров. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 176 с. — (Война  
на море).

ISBN 978-5-04-098155-7

Построенные в конце XIX века броненосцы типа «Бранденбург» стали важным этапом в истории не только немецкого, но и мирового военного судостроения. Именно они стали первыми эскадренными броненосцами молодого Германского флота и составили его основное боевое ядро.

К 1907 году эти корабли безнадежно устарели и были выведены в резерв, где им и предстояло доживать свой век в роли блокшивов или кораблей-баз. Однако все изменилось три года спустя, когда два броненосца были проданы Турции и с новым именем своего типа, «Хайраддин Барбаросса», стали основой османского флота.

Им не суждено было добиться громких морских побед – но закат их карьеры стал неожиданно долгим и ярким.

**УДК 623.82  
ББК 68.54**

ISBN 978-5-04-098155-7

© Гончаров В.С., 2018  
© ООО «Издательство «Яуза», 2018  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

# СОДЕРЖАНИЕ

---

Пролог. Слуги двух господ .....	4
Часть I. Османский флот к началу XX века .....	5
«Больной человек Европы»: кризис империи .....	5
Кажущееся выздоровление. Турция строит броненосный флот .....	7
Русско-турецкая война 1877—1878 годов .....	12
Стабильность: эпоха Абдул-Гамида .....	13
Война 1897 года и реформа флота .....	16
Часть II. Броненосцы типа «Бранденбург» .....	19
Рождение германского броненосного флота .....	19
Возникновение проекта броненосцев типа «Бранденбург» .....	26
Строительство кораблей типа «Бранденбург» .....	35
Конструкция кораблей типа «Бранденбург» .....	42
Броненосцы поступают на службу .....	73
Часть III. В составе германского флота .....	79
В мирное время .....	79
Модернизация броненосцев типа «Бранденбург» в 1902—1905 годах .....	99
Первая мировая война. Судьба «Бранденбурга» и «Вёрта» .....	105
Часть IV. В составе османского флота .....	114
Османская империя и ее флот в начале XX века .....	114
Германо-турецкое сближение .....	117
Итало-турецкая война 1911—1912 годов .....	125
Османский флот в Балканской войне .....	129
1913—1914 годы: короткая передышка .....	143
Первая мировая война .....	146
Борьба за Дарданеллы .....	152
Под флагом Турецкой Республики .....	170
Основная литература .....	175

# Пролог. Слуги двух господ

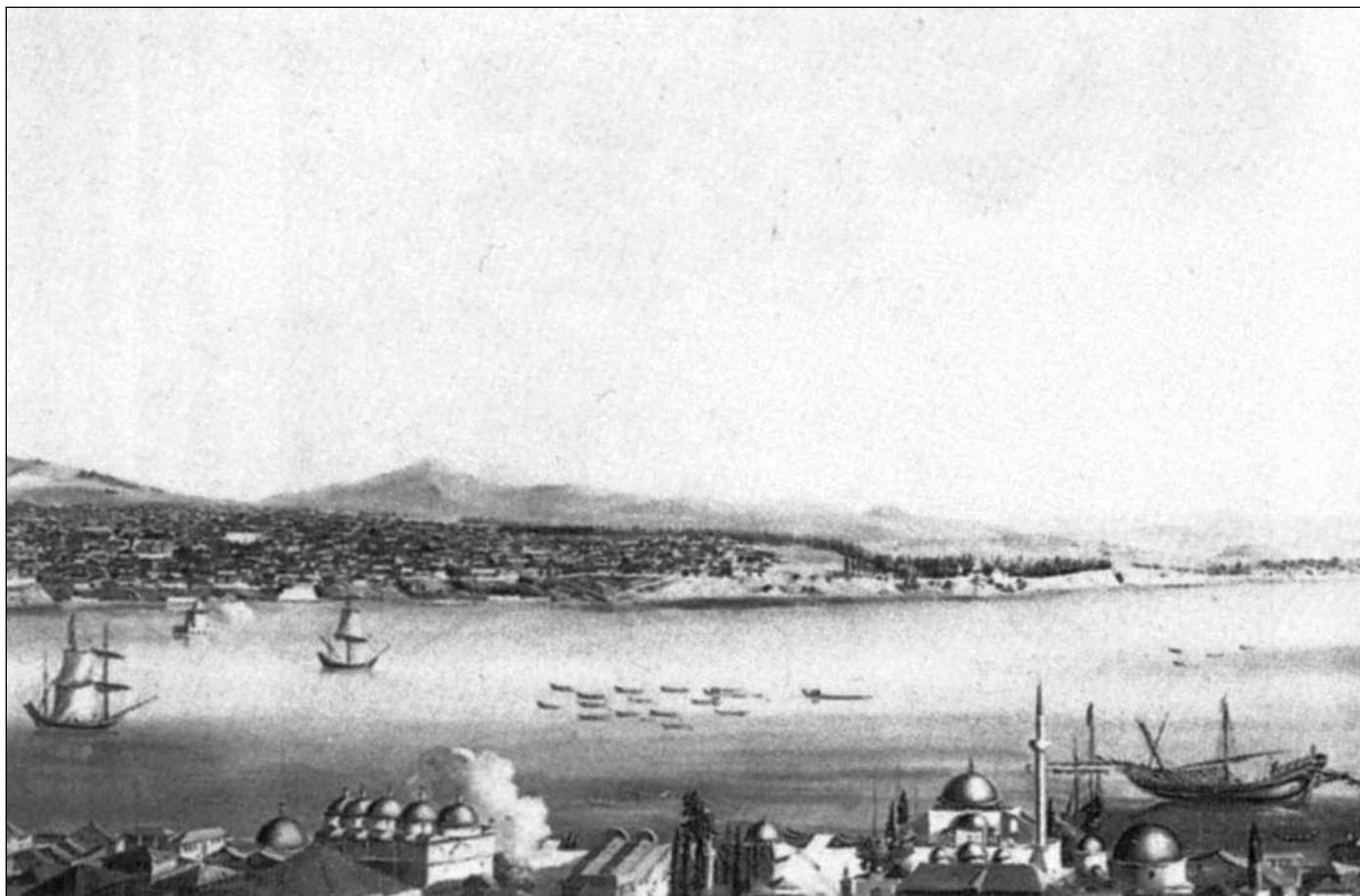
Довольно часто случается, что корабль, построенный в одной стране, добивается успехов и получает известность в составе другого флота, иногда даже враждебного. Так, построенный в Британии для Перу маленький монитор «Уаскар» прославился тем, что смог выдержать бой с двумя британскими крейсерами, многократно превосходящими его по размерам — и в итоге оказал огромное влияние на мировое кораблестроение, в том числе британское. Броненосец «Стоунволл», построенный во Франции для флота Конфедерации, не успел попасть в Америку до окончания Гражданской войны — но сыграл огромную роль в войне Босин в далекой Японии.

Но редко бывает, когда корабли после многих лет тусклой службы в родном флоте, уже устаревшие и ничем себя не проявившие, на склоне карьеры попадают в другую страну — и вот там внезапно оказываются в центре событий.

Однако именно это произошло с броненосцами типа «Бранденбург» — первыми германскими кораблями, носившими гордое имя ли-

нейных (*Schlachtschiffen*). Эти броненосцы стали важным этапом в истории не только немецкого, но и мирового военного судостроения, они честно прослужили в германском флоте два десятка лет — но к началу Первой мировой войны безнадежно устарели и годились разве что для брандвахтенной службы. Однако двум из четырех кораблей неожиданно повезло: будучи проданы Турции, они стали ядром османского флота, так или иначе приняв участие во всех последних войнах некогда великой морской империи.

Участие это не было особо славным, кораблям не суждено было добиться громких морских побед — но, по крайней мере, закат их карьеры стал неожиданно долгим и ярким. Главное же, он оказался тесно связан с судьбой флота, когда-то наводившего ужас на все великие державы Европы. Точно так же судьба умирающей Османской империи причудливым образом сплелась с судьбой молодой Германской империи, пережившей блестящий взлет во второй половине XIX и катастрофическое падение в 1918 году.



# Часть I. Османский флот к началу XX века

## «Больной человек Европы»: кризис империи

К началу XX века Османская империя переживала тяжелые времена. Наследница Византии и Халифата, когда-то успешно соперничавшая с выдающимися империями Старого Света, Германской и Австрийской, теперь она превратилась в «больного человека Европы». Причин тому было много, но на первом месте стояли даже не экономические, а религиозные: основную массу податного населения составляли мусульманские крестьяне, в то время как элита империи традиционно состояла из христиан — греков и армян.

В таких условиях модернизация общества, сопровождавшаяся включением в политическую жизнь низших социальных слоев, неизбежно вела к росту межконфессиональной напряженности, усиливаемой этническими и социальными противоречиями. Религия, долгое время бывшая лич-

ным, домашним делом, внезапно стала важным фактором самоидентификации — потянув за собой самоидентификацию национальную. Люди, совсем недавно считавшие себя в первую очередь османами, вдруг начали делиться на турок, арабов, курдов, греков, армян, сербов, болгар...

Первым и самым тяжелым стал конфликт империи с греками, вызванный стремлением последних к национальной независимости — вдобавок независимость эта предполагала восстановление Византийской империи, то есть изначально претендовала на сам Константинополь. Вспыхнувшая в 1821 году война за независимость Греции сразу обрела характер религиозной, а ее жестокость стала неожиданностью не только для Европы, но и для самого султанского правительства — Блистательной Порты. Более того, впервые эта жестокость оказалась

*Вид на Босфор и Золотой Рог, 1770 г.*



направлена на священников — которые у мусульман традиционно считались неприкасаемыми.

Самым страшным итогом этой войны стало даже не отпадение Греции, а последствия резни. После того, что сотворило мусульманское население с греками-христианами в провинциях, Османская империя больше не могла быть уверена в лояльности греческой части своей элиты.

Следующим стал конфликт с Египтом — точнее, с его наместником, умным и хитрым Мухаммедом Али. Этот человек не был даже арабом — авантюрист, сын турецкого купца из северо-восточной Греции, он командовал албанскими наемниками и в 1805 году совершил переворот, впервые за много лет установив в Египте твердую власть.

Константинополь признал его пашой и наместником Египта в обмен на подавление мятежа ваххабитов в Аравии, но Мухаммед Али желал большего: создать свое государство и основать собственную династию. Для этого он был готов на все: то воевал против султана, то признавал себя его верным вассалом, демонстрировал арабский национализм, воевал с европейскими державами — и одновременно проводил в стране успешные реформы по европейскому образцу, а своих многочисленных сыновей отсылал учиться в Европу. Именно Мухаммед Али считается основателем не только современного Египта, но и всего современного Среднего Востока — король Фарук, свергнутый Насером в 1952 году, являлся его праправнуком.

В ноябре 1831 года Мухаммед Али начал с Константинополем войну за контроль над Сирией, в итоге которой султанская армия потерпела тяжелое поражение. 27 мая 1832 года после семимесячной осады пала крепость Акры, которую когда-то не сумел взять даже Бонапарт. Через месяц был взят Дамаск, а 21 декабря 1832 года в битве при Конье 15-тысячное египетское войско Ибрагима-паши, сына Мухаммеда Али, разгромило 50-тысячную турецкую армию; командовавший ею великий визирь попал в плен. 1 февраля 1833 года египетская армия достигла Кютахьи и была уже рядом с Босфором. Для защиты от египетских войск султан был вынужден обратиться за помощью к извечному врагу — России; итогом стал Ункяр-Искелесийский мир, по которому русские войска на пять следующих лет разместились на Босфоре.

Мухаммед Али признал сюзеренитет султана и был утвержден в должности наместника Египта, Крита и Хиджаза, а его сын и полководец Ибрагим-паша был назначен наместником Дамаска, Алеппо, Триполи и Акры; также он получил право собирать налоги в Адане — таким образом Египет обрел доступ к запасам корабельного дерева с Киликийских гор.

Следующая война Османской империи с Египтом разразилась в 1839 году. На этот раз в ней приняли участие европейские державы — сначала опосредованно, через советников: при султанской армии находились германские офицеры (в том числе Мольтке-старший), при египетской — французские.

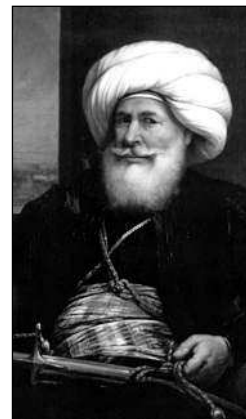
В итоге 21 июня 1839 года османская армия Хафиз-паши была разгромлена египтянами при Незибе в Северной Сирии, потеряв 9 тысяч солдат пленными, всю свою артиллерию (170 орудий) и обоз. За этим поражением на империю обрушилась буквально цепь несчастий: 1 июля умер султан Махмуд II, на его место взошел Абдул-Меджид I. Новый султан назначил командующим флотом Саид-пашу — но тот как назло оказался врагом нового великого визиря, Хюсрев-паши. Он просто увел флот из Константинополя и 14 июля 1839 года прибыл в Александрию, сдав его Мухаммеду Али.

Империя внезапно осталась и без армии, и без флота, с новым султаном, еще плохо контролирующим правительственный и силовой аппарат.

Однако великие европейские державы решили, что распад Османской империи им невыгоден. Еще в 1829 году, вскоре после Наварина и отпадения Греции, герцог Веллингтон заявил, что «Османская империя существует не для турок, но в интересах христианской Европы». В 1832 году генерал Орас Себастиани, министр иностранных дел Франции и бывший посол в Константинополе, писал о том, что падение империи было бы слишком опасно для мира в Европе. Вдобавок англичане опасались, что ослабление Османской империи приведет к усилению России и ее влиянию на Балканах и на Ближнем Востоке. В 1833 году, после прибытия русских войск на Босфор, британский министр иностранных дел лорд Пальмерстон писал полковнику Кэмпбеллу в Александрию о «важности, которую правительство его величества придает сохранению целостности Турецкой империи как объекту европейского интереса». Вдобавок ко всему Мухаммед Али активно развивал промышленность, в первую очередь текстильную — что было весьма неприятно для британцев, поставлявших текстиль в Османскую империю.

Теперь на защиту султана выступила странная коалиция из Англии, Австрии, Пруссии и России. Франция поддержала Мухаммеда Али: Адольф Тьер, бывший тогда премьер-министром, лично писал Мухаммеду Али, уговаривая его не выводить войска из Сирии, и клялся честью Франции, обещая Египту поддержку и даже посылку 600 000 солдат.

Одобренный Мухаммед Али отказался от титула наследственного губернатора Египта и от предложенного ему султаном наследственного губернаторства в Южной Сирии, а



**Наместник Египта  
Мухаммед Али**



**Султан Махмуд II**



**Султан  
Абдул-Меджид I**

также от возвращения османского флота. Ответ он получил не от султана, а от европейских держав: 23 сентября 1840 года Александрию покинули все иностранные консулы, кроме французского. Британская средиземноморская эскадра двинулась к египетским берегам, перехватывая египетские торговые суда. Мухаммед Али обратился к французам с просьбой прислать ему адмирала для командования флотом, 8000 солдат и матросов, а также 800 артиллеристов для устройства обороны Александрии. Но все обещания и клятвы Тьера стоили не больше бумаги, на которых они писались: французское правительство прислало только инженера Галлиса, возглавившего строительство укреплений Александрии.

Впрочем, британцы не стали атаковать Александрию — в сентябре эскадра коммодора Чарльза Нэйпира совместно с австрийцами высадила войска в Ливане. Луи-Филипп и Тьер сдали назад: 10 октября французский флот начал отвод из Восточного Средиземноморья к берегам метрополии. 3 ноября Нэйпир атаковал Акру, которая через два дня сдалась после бомбардировки.

27 ноября Мухаммед Али на переговорах с Нэйпиром в Александрии согласился на вывод египетских войск из Сирии. В феврале 1841 года османский флот был возвращен в Константинополь. 1 июня 1841 года указом султана Мухаммед Али получил наследственный титул наместника Египта и одновременно — должность пожизненного наместника Судана. Формаль-

но Египет вернулся в лоно Османской империи: у него был тот же флаг, денежная система, он подчинялся тем же внутренним законам и международным соглашениям. Египет выплачивал Порте четверть ежегодного дохода, его наместник не мог назначать офицеров выше полковника, армия ограничивалась 18 000 солдат, а постройка линейных кораблей разрешалась только с разрешения султана.

Румыния, Болгария, Сербия и Босния отпали от империи сравнительно безболезненно — по итогам войны с Россией в 1877-1878 годах; тогда же была потеряна и часть армянских земель. Следующим стал конфликт с армянами. Он начался в провинции и стал скорее следствием отвратительного местного управления. Но он стимулировал подъем армянского национализма, за которым вскоре последовал терроризм — политическое новшество современного мира.

Ситуация, когда лояльность значительной части политической и экономической элиты внезапно поколебалась, стала очень болезненной для государства. Негласный консенсус, лежавший в его основе и позволявший многоконфессиональной империи процветать в течение многих веков, внезапно и очень болезненно рассыпался. Помимо возросшей напряженности в обществе, это не могло не вызвать ухудшения качества государственного управления. Как раз в тот момент, когда государству срочно требовалась промышленная и техническая модернизация!..

## Кажущееся выздоровление. Турция строит броненосный флот

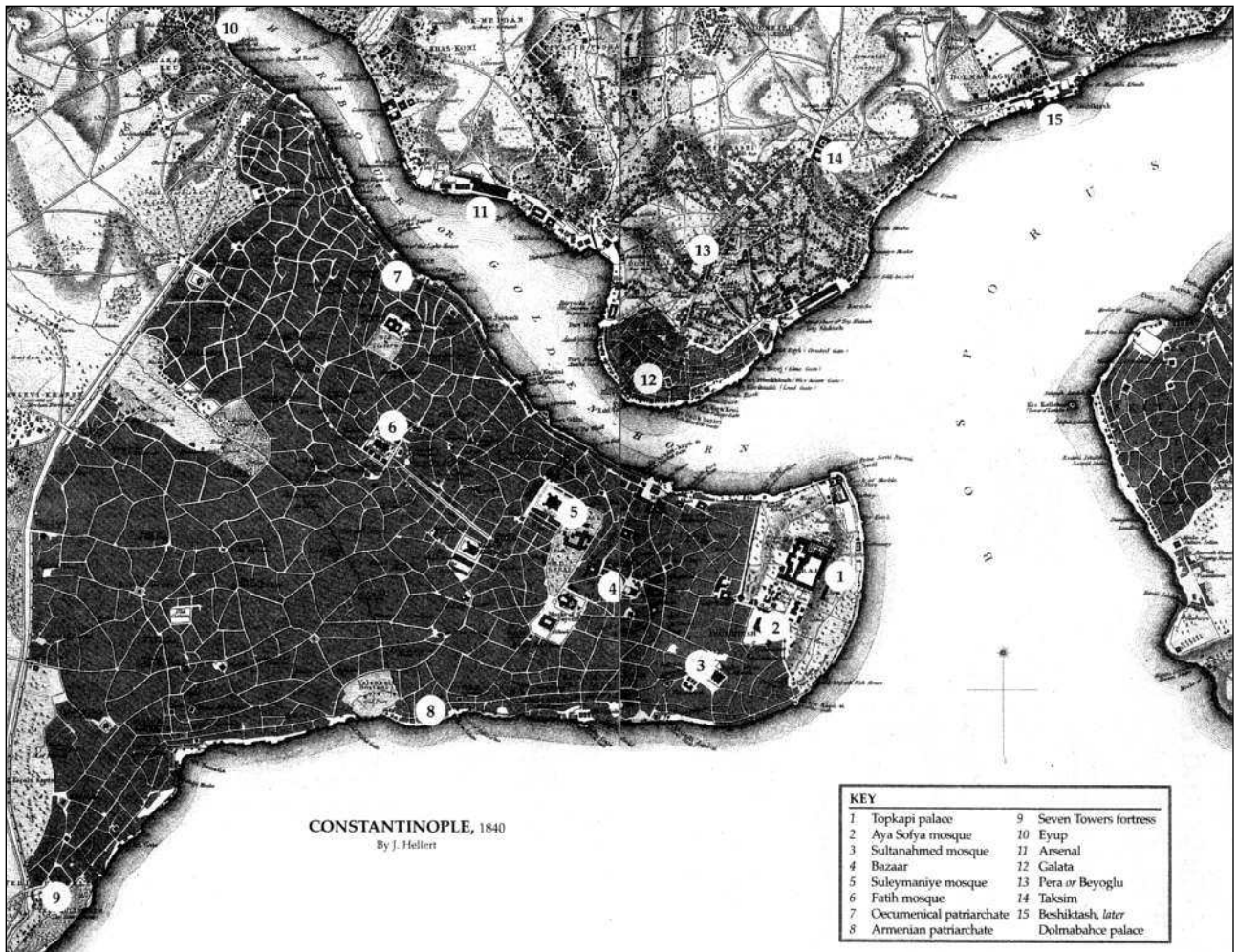
В ходе любой модернизации важнейшим объектом применения технических новшеств являются вооруженные силы, и в первую очередь — флот (а в наше время также авиация). Для Османской империи военно-морской флот традиционно имел огромное значение.

Флот всегда был важнейшей частью османских вооруженных сил; именно господство на море в свое время обеспечило распространение власти османов вплоть до Алжира и Марокко. Однако ко второй половине XIX века османский флот переживал серьезный кризис. Времена, когда Средиземное море было «османским озером», давно прошли, но империя все еще сохраняла владения на разных его берегах и была крайне заинтересована в сохранении коммуникаций между ними. Черное море являлось традиционной ареной борьбы с Россией, а Эгейское с недавних пор стало местом острого соперничества с Грецией. Наконец, само сердце империи располагалось вокруг Мраморного моря и Черноморских проливов: здесь проходил один из важнейших мировых торговых пу-

тей, контроль за которым не только приносил огромную прибыль, но и был жизненно важен для существования государства.

С конца XVIII века все большую роль в османском кораблестроении начали играть иностранные инженеры и мастера, среди которых можно назвать французов Жака-Бальтазара ле Брюна и Бенуа, или же шведа Кленсбурга, в 1797-1800 годах руководившего строительством первого сухого дока на западном берегу бухты Золотой Рог (Халич), севернее современного моста Ататюрка. Эти люди принесли в страну новый европейский опыт и позволили некоторое время не ощущать упадка.

Терсане-и-Амирэ, Имперский Арсенал, существовал в Золотом Роге с начала XVI века, он был возведен на месте старой генуэзской верфи в Галате. В 1805 году началось строительство новой военно-морской верфи к северу от старого Арсенала, в районе Айналы-Кавак. В 1821-1825 годах здесь был построен второй сухой док, достаточно большой, чтобы вмещать любой современный парусный линкор. Постепенно пространство между доками и верфью в



**План  
Константинополя в  
1840 г. Цифрой 11  
отмечен Арсенал**

**Арсенал в Пера,  
гравюра 1836 г.**



**Вид на мечеть Сулеймана, 1862 г. На заднем плане (за куполом мечети) виден один из парусных линкоров турецкого флота**

Айналы-Каваке было застроено административными зданиями для органов управления флотом. Здесь же разместился Диванханэ — морское министерство Османской империи, а в 1857-1870 годах построен третий сухой док, способный принимать самые крупные корабли султанского флота. Были также переоснащены и расширены верфи в Измите и Киосе (ныне Гемлик) на Мраморном море. В 1837 году в Терсани-и Амирэ под руководством американца Фостера Родеса был построен первый турецкий пароход «Эсер-и Хайир», за ним в 1838-1839 годах последовали «Месир-и Бахри» и «Тахир-и Бахри». В 1846-1847 годах там же были заложены четыре паровых фрегата: «Таиф», «Саик-и Сади», «Фейза-и Бахри» и «Меджидие»; последний был достроен как императорская яхта.

И все же флот медленно приходил в упадок. Когда незадолго до Крымской войны

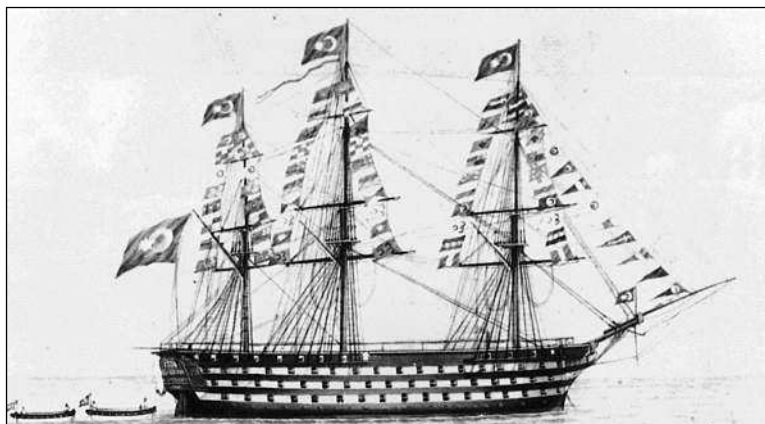
было решено оснастить паровыми машинами парусный линкор «Махмудие», построенный в 1829 году и являвшийся самым большим парусником мира, внезапно выяснилось, что его деревянный корпус уже необратимо сгнил. Судьба «Махмудие» стала своеобразным символом состояния османского флота.

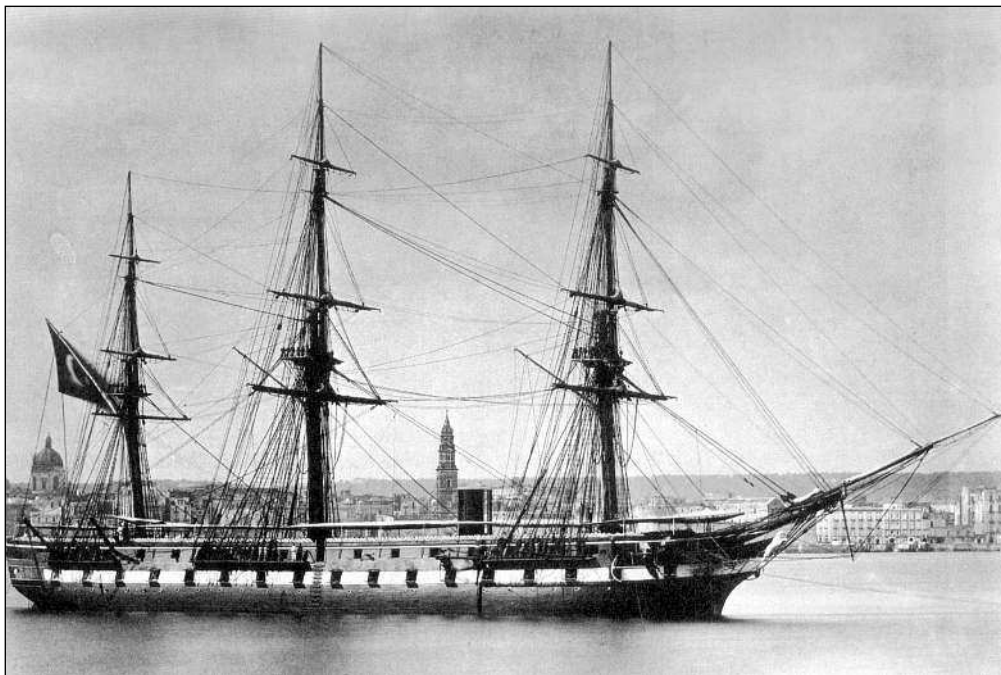
Уже к началу 1850-х годов стало очевидно резкое технологическое отставание османской промышленности в металлургии и металлообработке. Для литья новых железных пушек и строительства паровых машин требовались не только инженеры, но и техники, и квалифицированные рабочие, а у турок их не было, главное же — отсутствовала система их подготовки и воспроизводства.

Другой проблемой стало качество моряков. Турки-османы никогда не были морским народом; традиционно лучшими моряками империи являлись греки, алжирцы и египтяне. Но Алжир был захвачен Францией, Египет оставался во владении султана чисто формально, Греция же обрела независимость, после чего лояльность оставшихся в империи греков оказалась под очень большим сомнением. Поражения при Наварине в 1827 году и при Синопе в 1853-м принесли не просто материальный ущерб — они больно ударили по моральному духу флота.

15 июля 1861 года на османском престоле воцарился 31-летний султан Абдул-Азиз — второй сын Махмуда II, сменивший своего умершего брата Абдул-Меджида, любитель европейской литературы, классической музыки, красивых девушек и больших кораблей. Он жаждал внедрения в стране прогресса по европейскому образцу, а первой-

**Парусный линкор «Махмудие», так и не ставший винтовым...**





**Султан Абдул-Азиз**

*Слева: винтовой фрегат «Хюдавердигар», построенный в 1860-1864 гг. на верфи в Измире, после чего совершил переход в Англию, где на него была установлена паровая машина*

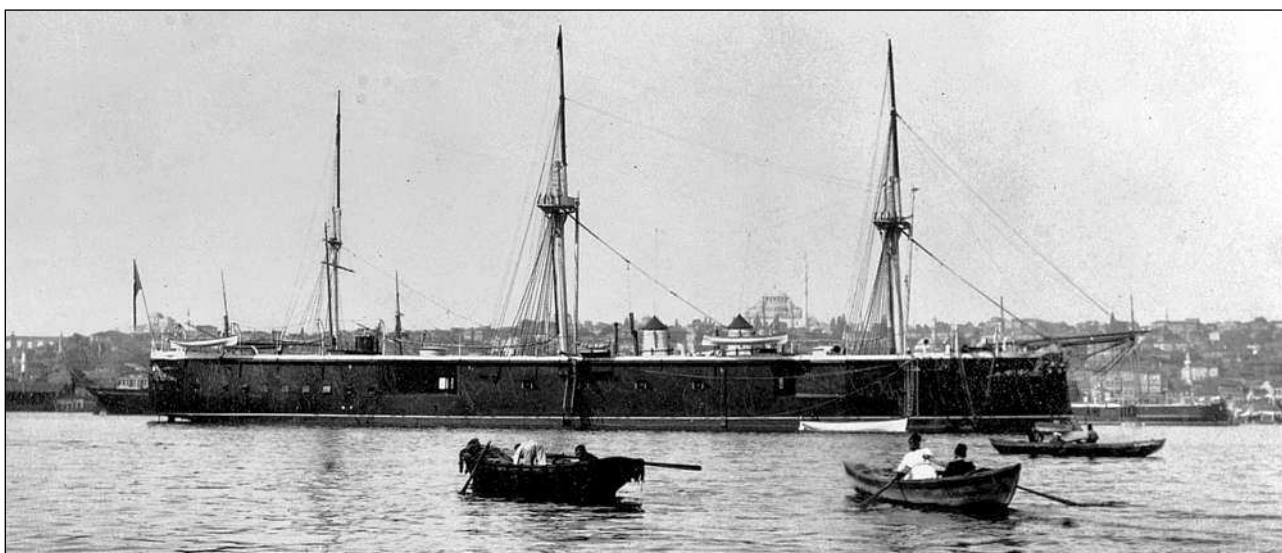
шей своей целью ставил возрождение мощи и славы османского флота. В 1867 году было создано морское министерство (Бахрие Незарети), пришедшее на смену капудан-паше — совмещавшему функции командующего флотом и главы морского ведомства. Первым морским министром стал Исмаил Хакки-паша, в следующем году его сменил Махмуд Недим-паша, три года спустя занявший пост великого визиря.

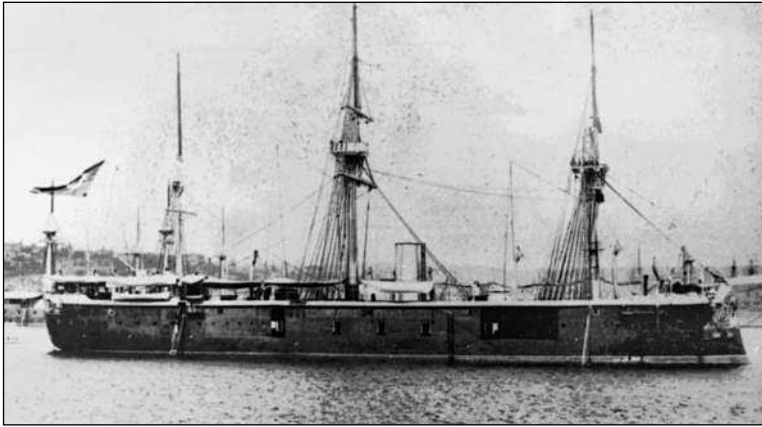
Абдул-Азиз продолжил реформы Танзимата, начатые в правление его брата. Он посетил Европу, ввел новую административную систему, внедрял в стране образование по французскому образцу, пытался проводить экономические реформы — и

для этого постоянно брал все новые и новые займы. Прежде всего деньги требовались на строительство нового флота.

Османская империя начала строить паровой броненосный флот практически одновременно с другими европейскими державами — Англией, Францией, Россией. Главным отличием было то, что все корабли заказывались за рубежом — в Англии, реже — во Франции. Уже в 1863-1864 годах в Англии были заказаны четыре больших броненосных батарейных фрегата типа «Османие» нормальным водоизмещением в 6400 тонн, а в 1864 году сделана попытка заложить такой же фрегат на собственных верфях. В 1873 году в Англии были заказа-

**Казематный фрегат «Месудие»**





**Казематный фрегат  
«Гамидие»**

ны два казематных фрегата типа «Месудие» в 9120 тонн. Правда, до начала Русско-турецкой войны был закончен только один — второй англичане конфисковали и включили в состав своего флота как «Сьюперб». Вместе с ним были конфискованы и два строившихся в Англии небольших таранных броненосца в 4870 тонн.

Наконец, в декабре 1874 года в константинопольской Терсани-и Амирэ был заложен первый броненосный фрегат собственной турецкой постройки — одновинтовой 6600-тонный «Гамидие». Увы, тут выяснилось, что с постройкой больших броненосцев османская промышленность не справляется. Почти десять лет броненосец простоял на стапеле и был спущен на воду только в феврале 1885 года. ввести же его в строй удалось лишь в 1893 году — и то без вооружения, как учебный корабль.

В итоге крупные броненосные корабли для османского флота строились в Англии, более мелкие (корветы и мониторы) — в Англии, Италии, Франции. Из кораблей французской постройки наиболее заметным стал барбетный броненосец «Асар-и Тевфик» (4870 тонн, 13 узлов), построенный верфью «Форж и Шантье» в Ла-Сейне в 1867-1869 годах для египетского флота. Особняком стояли два 12-узловых море-

**Барбетный фрегат  
«Асар-и Тевфик»**



ходных башенных монитора «Люф-и Джелиль» и «Хивз-ур Рахман» (2540 тонн, «Шантье эт Ателье де ла Жиронде» в Бордо), вступившие в строй в 1870 году.

Первым броненосным кораблем турецкой постройки стал броненосный корвет «Мукаддеме-и Хайир» нормальным водоизмещением 2762 тонны, заложенный в Терсани-и Амирэ в 1870 году по чертежам броненосца «Фетх-и Буленд» английской постройки. Он вступил в строй четыре года спустя и при скорости 12 узлов нес четыре 222-мм орудия по углам бронированного каземата. Кроме того, в 1876 году на той же верфи были закончены два речных монитора «Хизбер» и «Сейфи», несшие по две 120-мм пушки. Несмотря на небольшие размеры (404 тонны), они строились по четыре года.

Было очевидно, что реформы Танзимата не достигли главной цели. Они сделали империю более «европейской», культурно открытой и более готовой к изменениям — но одновременно они поставили ее экономику в зависимое положение от экономики великих держав. Промышленную продукцию теперь стало проще и дешевле купить в Англии, чем делать у себя, вкладывая силы и средства в развитие производства.

При этом избыток продуктов питания позволял до времени не ощущать проблемы: Османской империи был неведом голод, она всегда производила больше еды, чем потребляла. Пока Европу сотрясали войны и революции, владения султанов наслаждались миром и покоем. Даже начавшиеся с 1820-х годов внутренние неурядицы были вызваны национальными и религиозными проблемами, но не социальными. Таким образом, на протяжении долгого времени техническое отставание воспринималось относительной мелочью на фоне общего благополучия.

Однако впереди империю ждали не только внешние, но и внутренние потрясения. Плохо продуманные реформы Абдул-Азиза и его зачастую малоосмысленные нововведения вызвали недовольство как либералов, так и религиозных консерваторов. Постепенно набирающее силу движение «новых османов» требовало более глубоких реформ. В то же время необходимость выплачивать огромные суммы по взятым в Европе кредитам заставила султана поднять налоги — это вызвало возмущение податного населения, в то время как на Балканах постепенно разгоралось повстанческое движение среди местных славянских народов — сербов, болгар, македонцев.

В мае 1876 года по Константинополю прокатились массовые демонстрации городского населения, поддержанные софтами — студентами мусульманских религиозных школ. 30 мая на фоне этих беспорядков 46-летний Абдул-Азиз отрекся от престола под давлением группы заговорщиков, во главе которых стояли великий

визирь Мехмед Рушди-паша, начальник Генерального штаба маршал Хуссейн Авни-Паша. За спиной заговорщиков стоял бывший наместник Дунайского вилайета Мидхат-паша, имевший репутацию либерала и реформатора.

Вместо Абдул-Азиза на престол был возведен его племянник — молодой и неопытный Мурад V, креатура Мидхат-паши, страдавший нервным расстройством. Вскоре прежний султан и несколько министров были убиты при странных и запутанных обстоятельствах — позднее в организации этих убийств обвинили Мидхат-пашу. Напуганный убийствами, Мурад впал в депрессию, его психическое расстройство прогрессировало, и Порта предложила регентство его сводному брату Абдул-Гамиду. Тот проявил твердость, потребовав сделать его султаном — и 31 августа 1876 года был возведен на престол как Абдул-Гамид II.

Справедливости ради надо отметить, что Мидхат оказался наиболее последовательным сторонником реформ: по его настоянию в империи были проведены выборы и создан парламент. 19 декабря 1876 года Мидхат-паша стал великим визирем, а 23 декабря султан по его настоянию подписал конституцию, ставшую известной как «конституция Мидхата».

Однако Абдул-Гамид II лишь терпеливо выжидал, стремясь вернуть себе абсолютную власть. 5 февраля 1877 года он сместил Мидхат-пашу с поста великого визиря, а 10 апреля отверг Лондонский протокол, составленный великими державами: договор требовал прекращения карательных операций против повстанцев на Балканах и предоставления автономии балканским владениям империи. Таким образом, у России оказались развязаны руки, и 12 апреля она объявила империи войну.



**Великий визирь  
Махмед Рушди-паша**

## Русско-турецкая война 1877-1878 годов

К 1877 году турецкий броненосный флот представлял собой внушительную силу: он считался третьим в мире и вторым на Средиземном море. Один только Черноморский флот Мустафы-паши насчитывал восемь броненосцев, два деревянных винтовых фрегата и несколько менее крупных деревянных паровых кораблей. В Средиземноморской эскадре Гиритли Хусейн-паши имелось пять броненосцев и восемь паровых деревянных линкоров, а в Босфорской эскадре — один деревянный винтовой линкор и пять колесных авизо.

Россия же флота на Черном море практически не имела: по Парижскому трактату 1856 года оно объявлялось демилитаризованным, обеим сторонам разрешалось держать здесь по 6 паровых корветов водоизмещением до 800 тонн и по 4 вспомогательных парохода до 200 тонн. В 1870 году, после поражения Франции в войне с Пруссией и свержения императора Наполеона III, Россия отказалась от соблюдения этих ограничений Парижского трактата, но не стала сразу же восстанавливать свой флот на Черном море. Здесь основной задачей ставилась оборона, второстепенной — операции вспомогательных крейсеров, переоборудованных из коммерческих пароходов; позднее к ним добавились действия минных катеров. Для обороны своих берегов был сделан оригинальный ход: строительство круглых броненосцев береговой обороны по проекту вице-адмирала Попова. «Новгород», вооруженный двумя 280-мм орудиями

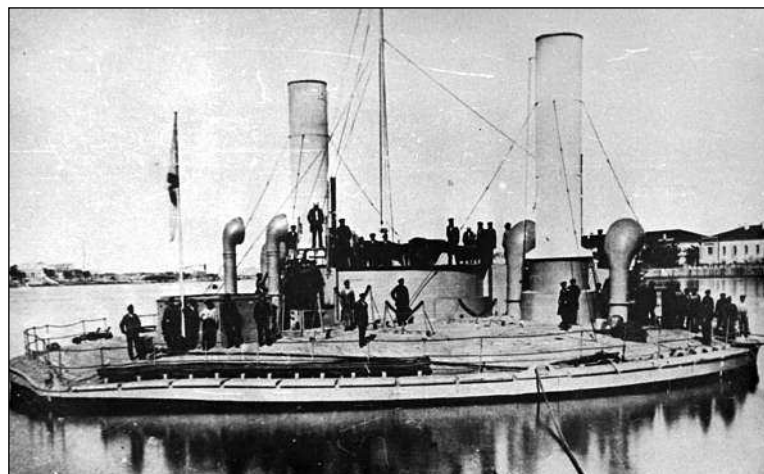
в барбетной установке вступил в строй в 1874 году, «Вице-адмирал Попов» с двумя 305-мм орудиями — два года спустя.

Практическая боевая эффективность этих кораблей до сих пор остается предметом яростных споров — но роль «fleet in being» они сыграли великолепно\*. Каждый из круглых броненосцев превосходил любой османский броненосец и по калибру орудий, и по толщине брони.

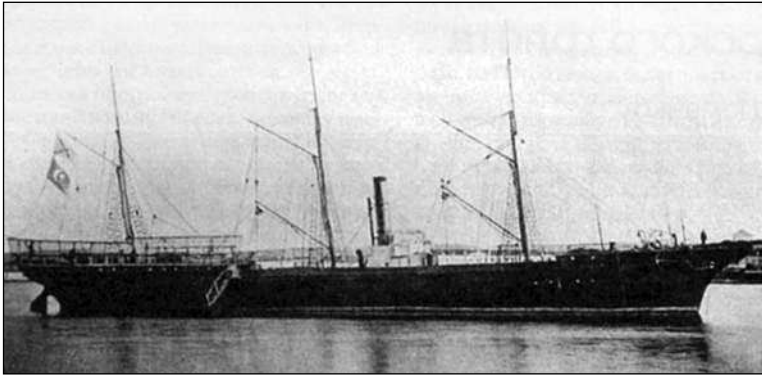
Вдобавок «поповки» имели палубную броню, которая отсутствовала на турецких кораблях. А ведь именно отсутствие горизонтальной брони повлекло гибель броненосного корвета «Лютф-ю Джелиль» (2540 тонн), потопленного 10 мая 1877 года на Нижнем Дунае у Браилова одним-единственным снарядом 229-мм сухопутной мортиры, попавшим в пороховой погреб.

Опасаясь встречи с русскими броненосцами, османский флот так и не решился приблизиться к русским портам, ограни-

**Броненосец  
«Новгород», 1873 г.**



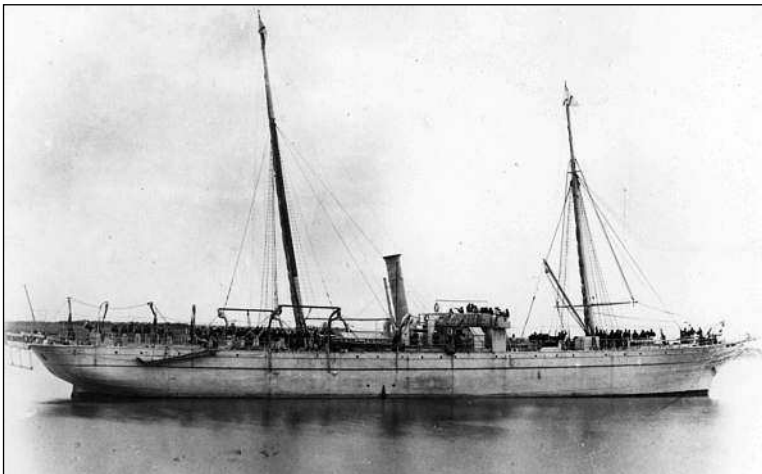
\* 4870-тонные стальные броненосные фрегаты «Пейк-и Шериф» и «Бирич-ю Зафер», заложенные на верфи Самуда в Лондоне в 1874-1875 годах, несли по четыре 305-мм орудия. Но турки их уже не получили: в феврале 1878 года британское правительство конфисковало оба корабля, которые вступили в строй как «Белльайл» и «Орион».



**Захваченный 13 декабря 1877 г. русским вспомогательным крейсером «Россия» турецкий транспорт «Мерсин» в Одессе**

**Вспомогательный крейсер «Веста»**

чившись операциями у побережья Кавказа. Единственный выход эскадры турецких броненосцев в северо-западную часть Черного моря состоялся в конце июня 1877 года, но и тут Хюсю-паша ограничился маневрированием у берегов Крыма. Единственной его наступательной акцией стал обстрел Евпатории 29 июня, а единственной добычей — небольшой парусник «Святой Николай» с грузом соли.



В отличие от турок, русские торговые крейсера с июня 1877 года активно действовали у берегов Румынии и Анатолии, потопив несколько крупных коммерческих пароходов. Наибольшим их успехом стал захват крейсера «Россия» 13 декабря 1877 года возле Пендераклии турецкого транспорта «Мерсин» в 1005 тонн, везущего солдат для Кавказского фронта. В плен попало свыше 700 человек, в том числе 10 офицеров, а сам транспорт переименован в «Пендраклия» и включен в состав Черноморского флота.

Формально общий результат действий восьми русских крейсеров оказался невелик — но турки не смогли им ничего противопоставить даже у своих берегов. Несколько раз османские броненосцы обнаруживали русские крейсера, но ни разу не смогли их догнать. Единственный морской бой 2760-тонного броненосного корвета «Фетх-и Буленд» с 1100-тонным пароходом «Веста» 23 июля 1877 года окончился вничью — при том что броненосец формально имел скорость на один узел больше!

Таким образом, мощный и многочисленный османский флот не выполнил своих задач и не смог повлиять на исход войны. В открытом море он проявил себя беспомощным, на Дунае же продемонстрировал уязвимость от маленьких минных катеров. Единственным морским успехом турок стали десантные операции у побережья Абхазии — но даже закрепить их результат флот оказался не в состоянии.

Это был колоссальный удар по престижу османского флота — и в глазах иностранцев, и внутри самой империи. Третий в мире флот был уничтожен — не физически, но морально. После последней Русско-турецкой войны он пришел в упадок, а его финансирование многократно сократилось. Османская империя больше не пыталась бороться за господство на море, отныне озабоченная в первую очередь защитой своих берегов.

## Стабильность: эпоха Абдул-Гамида



**Султан Абдул-Гамид II**

Поражение в войне 1877-1878 годов неожиданным образом вернуло туркам благосклонность Британии. Теперь Османская империя вновь стала основным противником России на Балканах, а стабильность внутри нее — гарантией выплат по огромным кредитам, взятым при Абдул-Азизе.

В отличие от своих предшественников, Абдул-Гамид II оказался сильным лидером и крепко держал в руках власть. Конституция не помешала ему распустить парламент и установить в империи жесткий режим, идеологически опиравшийся на панисламизм и исламский фанатизм. Это помогло на какое-то время стабилизировать империю. Но именно при Абдул-Гамиде II массовые убийства христиан из от-

дельных эксцессов стали регулярным явлением. В 1881 году Османская империя объявила себя банкротом, а в следующем году окончательно утратила Египет.

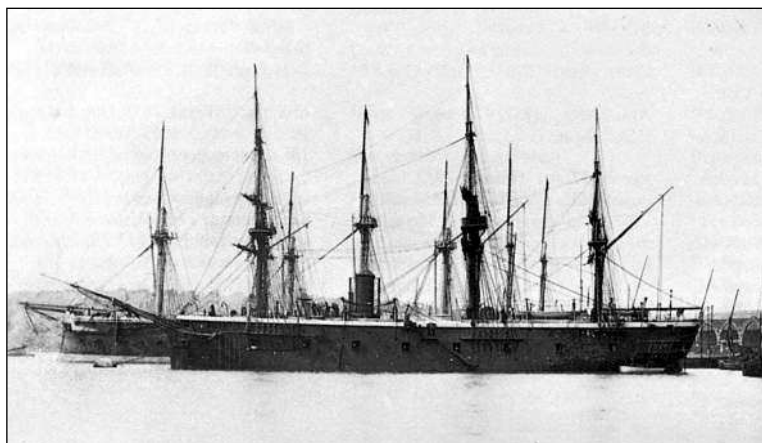
Относительная политическая стабильность в сердце империи вызвала рост экономики, но шел он крайне неравномерно. В стране возникали банки и корпорации, строились заводы и железные дороги — но большая их часть принадлежала иностранцам, а главное — квалифицированный персонал тоже состоял в основном из иностранцев или же из местных христиан. Абдул-Гамид II считал, что европейская цивилизация развращает мусульман, и его успокаивало, что сами турки имеют к ней минимальное отношение.

Острый недостаток квалифицированного персонала в первую очередь отразился на военном кораблестроении. Для заказа кораблей за границей больше не было денег, а отечественные верфи оказались неспособны к строительству крупных боевых судов; вдобавок строительство затягивалось из-за нерегулярного финансирования. Османский военный флот впервые за много веков впал в упадок

Принято считать, что это в первую очередь следствие недостаточного финансирования: якобы после Русско-турецкой войны султан обратил все внимание на армию — забыв про флот, который продемонстрировал свою полную бесполезность.

На самом деле именно армия показала себя в войне 1877-1878 годов относительно неплохо, она имела вполне современное оснащение, и ей требовалось в основном улучшение подготовки командного состава. А вот флот оказался полностью беспомощным, ему были нужны кардинальные реформы.

При этом империя остро нуждалась в крейсерах для защиты своих владений в Эгейском и Средиземном морях. Последняя война с Россией продемонстрировала их крайнюю необходимость и эффективность. Но из четырех деревянных винтовых фрегата типа «Пейк-и Месеррет», заложен-

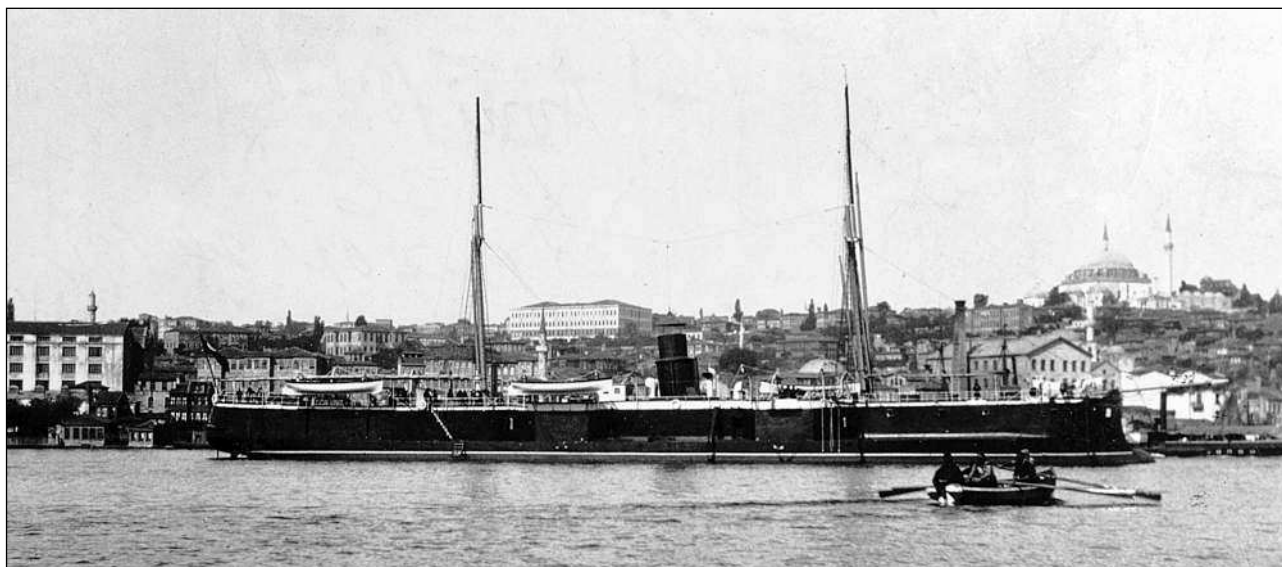


**Фрегат «Мехмет Селим» в Константинополе, 1889 г.**

ных в 1872-73 годах в Синопе, Гемлике и Суде, до окончания войны с Россией успели вступить в строй только три, вдобавок под парами эти корабли давали только 8 узлов. Последний османский фрегат, «Мехмет Селим», строившийся в Измите, был заложен в 1877 году и вступил в строй в 1880-м, причем для установки машин его пришлось перевести в Константинополь. Но время деревянных кораблей давно прошло, фрегат использовался лишь в качестве учебного судна, в основном стоя на якоре, хотя списан был только в 1907 году.

**Имперский арсенал и корабли турецкого флота**





**Броненосец  
«Авниллах»**

Поэтому с 1881-го по 1893 год в Имперском Арсенале Константинополя началось строительство восьми кораблей крейсерского класса. Это были корветы «Хейбетнюма» (1958 тонн), «Зухав» и «Килид-Бахир» (по 641 тонн), крейсера «Люфт-ю Хумаюн» (1313 тонн), «Фейза-и Бахри» и «Шадийе» (по 1612 тонн), «Селимие» и «Хюдавендигар» (по 4050 тонн). Корабли должны были развивать скорость от 12 до 17 узлов и оснащаться машинами османского производства, за границей (в Германии) закупалась только артиллерия для них.

Увы, даже строительство таких небольших кораблей с ограниченными характеристиками оказалось не под силу османской промышленности. Маленькие «Зухав» и «Килид-Бахир» строились по 4 года, композитный корвет «Хейбетнюма» — 14 лет, с 1881-го по 1895 год, композитный крейсер 3-го класса «Лютф-и Хумаюн» — с 1882-го по 1896 год.

Стальные крейсера 3-го класса «Фейза-и Бахри» и «Шадийе», заложенные в 1891 году, достроить так и не удалось: они были остановлены постройкой шесть лет спустя, так и не сойдя со стапеля. То же самое произошло с двумя крейсерами 1-го класса. Работы на «Селимие» были прекращены уже через год после закладки, в 1892 году; «Хюдавендигар» был заложен в 1893 году и прерван строительством четыре года спустя. Он остался на стапеле, и в 1902 году был даже составлен план его достройки с новой артиллерией и двумя винтами вместо одного. Но план оказался неосуществим, и вместо этого два новых крейсера решили заказать за рубежом — ими стали «Гамидие» и «Меджидие»; старый корпус в 1905-1909 годах разобрали на стапеле. В 1889 году в Константинополе был заложен 755-тонный минный крейсер «Нимет», строившийся по немецким чертежам и с участием

специалистов верфи «Германия» — но и это не помогло, корабль был остановлен постройкой в 1893 году, после чего еще 16 лет простоял на стапеле. Однотипный «Пеленг-и Дерья» начали строить в Германии в 1891 году, и в 1896-м готовый корабль прибыл в Константинополь.

Со строительством броненосцев все обстояло еще хуже. Батарейный броненосный фрегат «Гамидие» нормальным водоизмещением 6594 тонны, заложенный в Константинополе в 1874 году, был спущен на воду только в 1885-м, а вступил в строй в 1894-м — через 20 лет после начала постройки. Он использовался в основном как стационарный учебный корабль и уже в 1903 году исключен из списков флота — прослужив в два раза меньше, чем строился...

Наконец, в 1892 году в Имперском Арсенале был заложен первый турецкий эскадренный броненосец «Абдул-Кадир». При водоизмещении 8100 тонн он должен был нести 230-мм броневой пояс и германскую артиллерию — четыре 280-мм и шесть 150-мм пушек. Предполагалось, что машины в 12 000 л.с. обеспечат кораблю ход в 18 узлов. Однако строительство затянулось, корабль так и не удалось спустить на воду и работы на нем постепенно прекратились еще до стадии установки брони, а в 1906 году были остановлены официально. В 1909 году недостроенный корпус был разобран на стапеле.

Тем временем броненосцы славной эпохи Абдул-Азиза устаревали и морально, и физически. Большинство из них дожило до XX века — но в основном как учебные корабли или стационары в отдаленных портах империи. На большинстве из них так и не заменили старые дульнозарядные пушки; лишь «Авниллах», «Муин-и Зафер» и «Фетх-и Буленд» в 1906-1907 годах получили вместо старой артиллерии по четыре новых 150-мм орудия.

## Война 1897 года и реформа флота

Первой проверкой османского флота стала война с Грецией в 1897 году, разразившаяся в связи с Критским восстанием 1896 года. Внезапно выяснилось, что корабли, двадцать лет простоявшие на якорях в Золотом Роге, не в состоянии выйти даже в Мраморное море. Планы отправки двух эскадр в Смирну и Салоники пришлось отменить. Лишь 19 марта командующий флотом Хасан Рами-паша смог вывести в море наиболее боеспособные корабли — броненосцы «Месудие», «Гамидие», «Азизие» и «Неджм-и Шевкет», речной монитор «Хизбер» и три миноносца. Под парусами броненосцы смотрелись весьма эффектно, но смогли пройти лишь до Дарданелл — далее Рами-паша отпраздновал их и решил. На «Гамидие», для которого это было первое плавание, обнаружилось проблемы с котлами, а «Месудие» вообще оказался непригодным для морской службы.

Постепенно в Дарданеллы подтянулись и другие корабли, включая все четыре батарейных броненосца типа «Османие». Но осматрившие эскадру британские советники с ужасом обнаружили, что казнозарядные орудия броненосцев разукomплектованы либо неисправны, а 240-мм дульнозарядные орудия «Азизие» вообще остались в Имперском Арсенале. Паровые машины в целом работали, хотя испытывали постоянные проблемы с котлами и конденсаторами. В наилучшем состоянии находились новые минные корабли германской постройки — минный крейсер «Пеленг-и Дерья» и «большой миноносец» «Берк-Эфшан».

В итоге небольшие корабли сделали несколько показательных выходов в Эгейское море, а броненосцы до конца кампании так и оставались у Чанак-кале, либо проводили учения в Мраморном море. По счастью, на суше греческая армия потерпела поражение и необходимости в использовании флота не возникло. 18 сентября 1897 года был подписан мирный договор и флот вернулся в Золотой Рог — за исключением самых старых броненосцев типа «Османие», которые еще несколько лет простояли у Чанак-кале, после чего с 1904 по 1908 год были возвращены в Константинополь для списания.

Итоги кампании послужили поводом для начала реконструкции флота. Уже в мае 1897 года султан Абдул-Гамид приказал морскому министру Хасану Хюсю-паше\* создать специальную комиссию по вопросам реконструкции флота. Комиссия сразу же предложила самую очевидную рекомендацию: срочно заняться модернизацией старых броненосцев, а одновременно заказать шесть броненосцев за границей. Одновременно, узнав о планах модернизации флота, британская фирма «Темз Айрон Уоркс» предложила свои услуги по модер-



низации Имперского Арсенала в Константинополе. Работы рассчитывались на пять лет, фирма хотела за это пять миллионов лир золотом. Фирма обещала построить здесь три броненосца по 10 000 тонн и три крейсера по 6000 тонн, а также осуществить модернизацию старых кораблей — однако требовала, чтобы все материалы ввозились из Англии беспроцентно. Поскольку таможенные пошлины являлись основным источником дохода в империи, султан упрямылся, в результате переговоры ни к чему не привели.

Следующее предложение поступило сразу от двух конкурентов — фирм Армстронга и Круппа. Несмотря на традиционные контакты с Англией, султан понемногу склонялся к сотрудничеству с немцами: они уже активно занимались перевооружением османской сухопутной армии, а главное — не имели давних коррупционных связей в военных кругах империи.

4 декабря 1897 года Высокая Порта приняла откорректированную программу строительства флота: помимо модернизации старых броненосцев планировалось строительство двух линейных кораблей по 10 000 тонн, двух броненосных крейсеров по 6000 тонн, двух бронепалубных крейсеров в 5000 тонн и двух малых в 2500 тонн. Однако к этому времени Крупп уже утратил интерес к широкому участию в модернизации османского флота — убедившись, что у империи нет денег, а султанские чиновники склонны более верить заведомо невыполнимым обещаниям англичан: ведь воровать проще на тех проектах, которые никогда не будут завершены.

\* Бозджадалы Хасан Хюсю-паша (1832-1903) с небольшим перерывом занимал пост морского министра Османской империи на протяжении 22 лет — с 1881 года и до самой смерти.

**Турецкие офицеры миноносца «Берк-Эфшан» храбро позируют на фоне торпедного аппарата своего корабля. 1897 г.**



**Морской министр Хасан Хюсю-паша**