

ВЛАДИСЛАВ ГОНЧАРОВ

**БРОНЕНОСЦЫ ТИПА
«ХАЙРАДДИН
БАРБАРОССА»**

НА СЛУЖБЕ ДВУХ ИМПЕРИЙ



Москва
2018

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 978-5-04-183427-2

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 978-5-04-183427-2

© 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

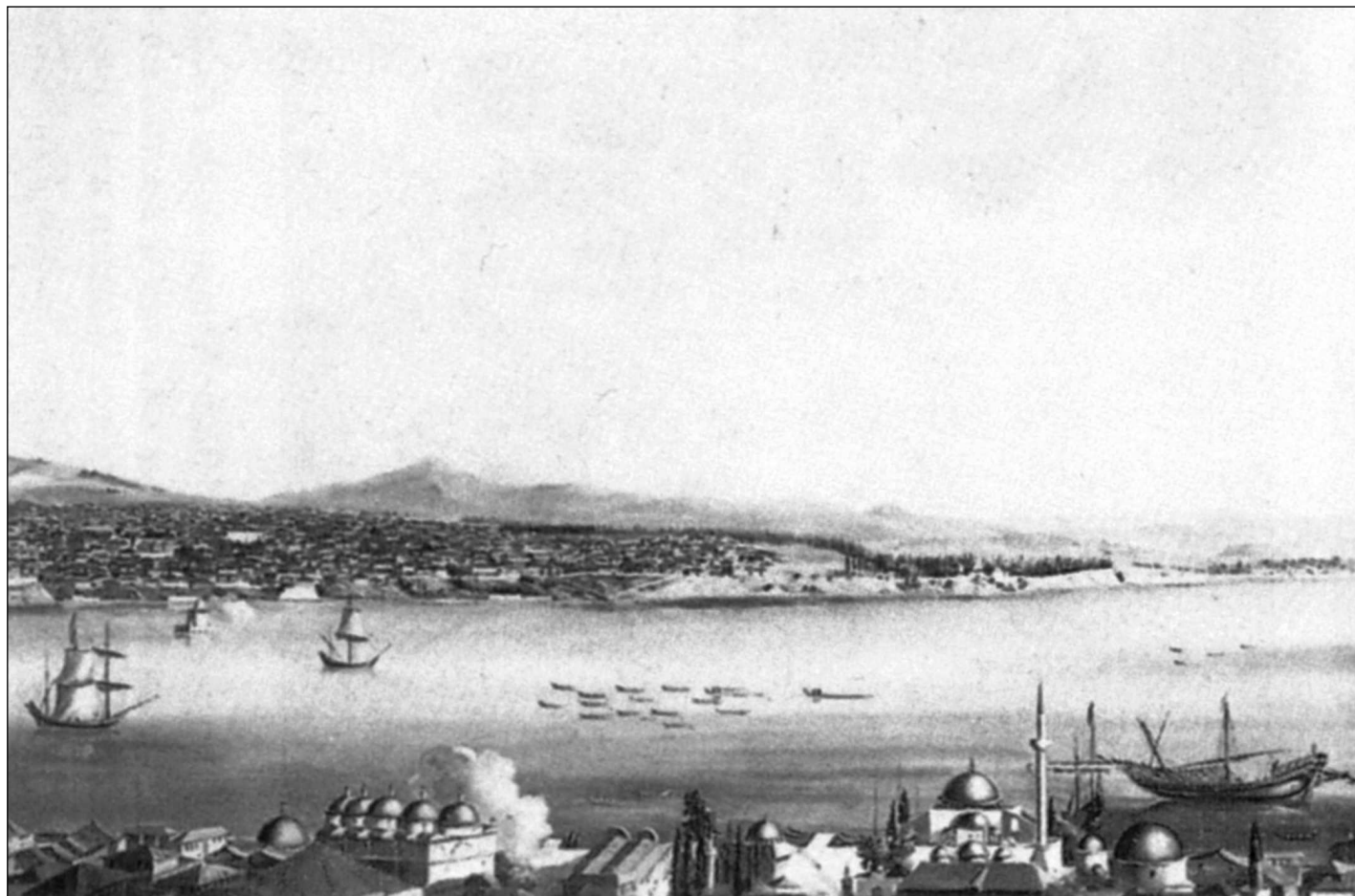
Довольно часто случается, что корабль, построенный в одной стране, добивается успехов и получает известность в составе другого флота, иногда даже враждебного. Так, построенный в Британии для Перу маленький монитор «Уаскар» прославился тем, что смог выдержать бой с двумя британскими крейсерами, многократно 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.

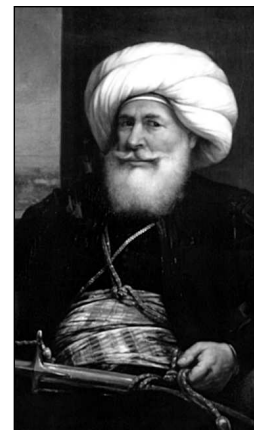
В итоге 21 июня 1839 года османская армия Хафиз-паши был разгромлена египтянами при Незибе в Северной Сирии, потеряв 9 тысяч солдат пленными, всю свою артиллерию (170 орудий) и обоз. За этим поражением на империю обрушилась буквально цепь несчастий: 1 июля умер султан Махмуд II, на его место взошел Абдул-Меджид 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 влияния 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 командора 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 Нэпиром 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

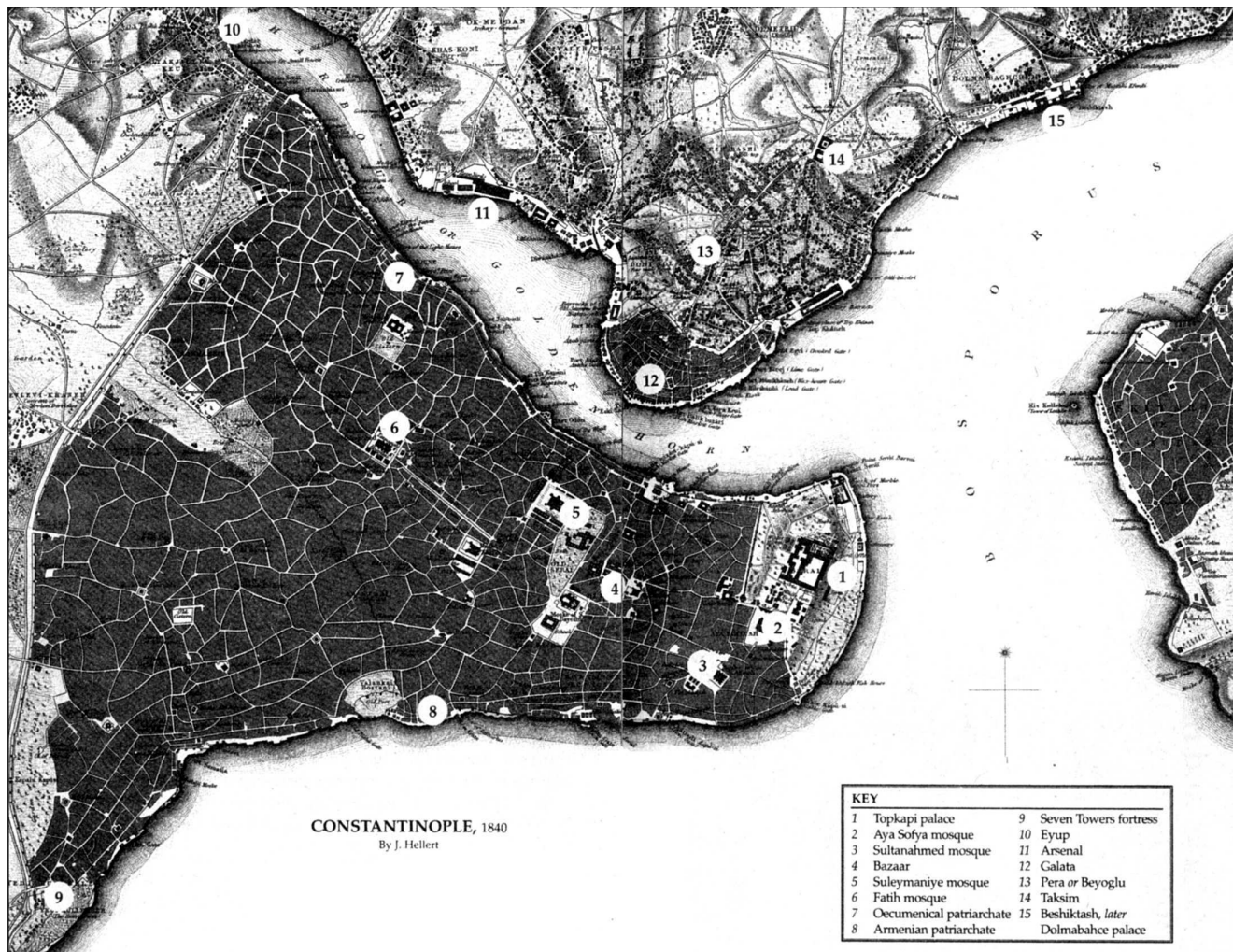
В ходе любой модернизации важнейшим объектом применения технических новшеств являются вооруженные силы, и в первую очередь — флот (а в наше время также авиация). Для Османской империи военно-морской флот традиционно имел огромное значение.

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 Диван-ханэ — 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

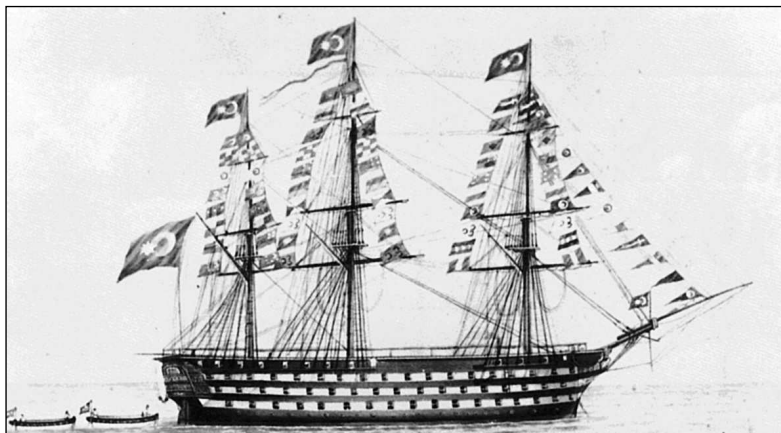
было решено оснастить паровыми машинами парусный линкор «Махмудие», построенный в 1829 году и являвшийся самым большим парусником мира, внезапно выяснилось, что его деревянный корпус уже необратимо сгнил. Судьба «Махмудие» стала своеобразным символом состояния османского флота.

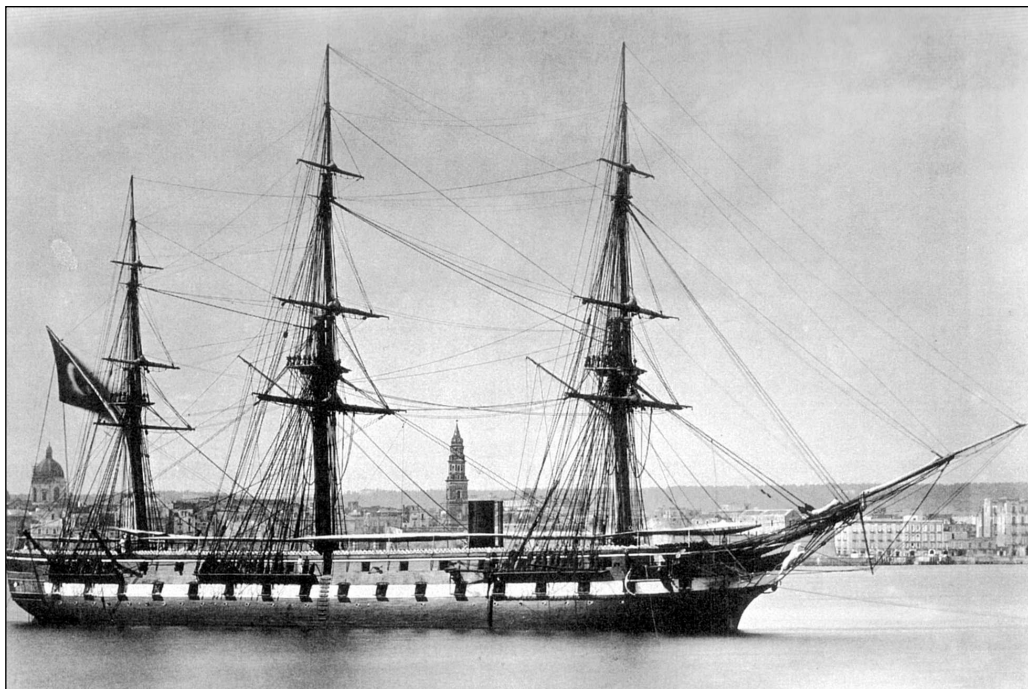
Уже к началу 1850-х годов стало очевидно резкое технологическое отставание османской промышленности в металлургии и металлообработке. Для литья новых железных пушек и строительства паровых машин требовались не только инженеры, но и техники, и квалифицированные рабочие, а у турок их не было, главное же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

