

ІМПОРТНІ ЗАМОВЛЕННЯ ДЛЯ ВІЙСЬКОВОГО ФЛОТУ ОСМАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

О. В. Морозов

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Запропонована стаття присвячена історії імпортних замовлень, що формували корабельний склад османського флоту у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. Реформи Танзімату, реалізовані у другій чверті ХІХ ст., не дали змоги османським державним діячам збудувати національну промисловість, яка б могла повноцінно розвивати військово-морську силу імперії. Як наслідок, військовий флот Османської держави з другої половини ХІХ ст. був у повній залежності від іноземних підрядників. Зазначена залежність негативно впливала і на геополітичну суверенність Османів, а також призводила до втрат територій і статусу великої держави.

Ключові слова: Османська імперія, військово-морський флот, суднобудування, морська політика, імпорт.

O. V. Morozov. Ottoman navy import orders (mid-19th – early 20th century)

The proposed article is devoted to the history of import orders that formed the ship composition of the Ottoman fleet in the second half of the nineteenth – early twentieth centuries. Tanzimat reforms implemented in the second quarter of the nineteenth century. did not allow Ottoman statesmen to build a national industry that would allow the naval power of the empire to be fully developed. As a result, the Ottoman military fleet from the second half of the nineteenth century. was completely dependent on foreign contractors. This dependence had a negative impact on the geopolitical sovereignty of the Ottomans, and also led to the loss of territories and status of a great power. From the second half of the nineteenth century. the Navy of the Ottoman state became fully dependent on imported orders, and the absence of its own naval doctrine deprived the Ottoman fleet of the initiative and, in general, the purpose of its existence. Several attempts of the Ottoman sultans in the second half of the nineteenth and early twentieth centuries. the restoration and modernization of the naval forces were destroyed by the pressure of objective factors. The main among which is the lack of a developed national industry and the second is the chronic shortage of public funds. Thus, any attempt to revive the fleet through import orders and the absence of sound maritime policy made this process wasteful, but at the same time enriched Western European shipbuilding firms.

Key words: Ottoman Empire, navy, shipbuilding, maritime policy, imports.

Постановка проблеми. Морська сила в історії становлення Османської держави відіграла важливу роль, даючи змогу османським султанам упродовж ХVІ–ХVІІ ст. здійснювати активну експансію в басейні Середземного моря і встановити торговельну монополію у Східному Середземномор'ї та Чорному морі. Але консервативна соціальна структура імперії, яка гальмувала процеси модернізації, фактично погасила імпульс розвитку ранньомодерної доби, що вплинуло на стагнацію і занепад морського компонента держави. З другої половини ХІХ ст. військово-морський флот Османської держави потрапив у повну залежність від імпортних замовлень, а від-

© О. В. Морозов, 2019

сутність власної морської доктрини позбавила османський флот ініціативи застосування та взагалі мети його існування. Декілька спроб османських султанів у другій половині XIX – на початку XX ст. відновити і модернізувати військово-морські сили руйнувались під тиском об’єктивних чинників. Головним серед них була відсутність розвиненої національної промисловості, а інший – це хронічний дефіцит державних коштів. Отже, кожна спроба відродити флот шляхом імпортних замовлень і відсутність розумної морської політики перетворювали цей процес на марнотратство, але при цьому казково збагачували західноєвропейські суднобудівні фірми. Тому, на нашу думку, актуально дослідити цей історичний приклад і визначити фактори, що впливали на формування та реалізацію османської морської політики в зазначений період.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науковий інтерес до історії суднобудування серед істориків отримав імпульс у 1980-х рр. і з часом трансформувалася в окремих дослідницьких напрям. У 2000-х рр. історики розпочали активно використовувати кліометричні методики, що дало змогу підняти на новий якісний рівень об’єктивність досліджень. Проблематика історії торгівлі кораблями в загальному контексті залишається маловідомою, і це повною мірою стосується історії османського флоту. Серед досліджень, присвячених безпосередньо програмам розвитку османського флоту, можна виділити такі напрями: дослідження загального характеру, що розкривають усі етапи морської османської історії, та спеціалізовані дослідження з історії окремого корабля, замовленого для османського флоту. Серед узагальнюючих досліджень можна виділити спільну монографію турецького та американського авторів Misut Uyar і Edward J. Erickson “A Military History of the Ottomans 1288–1918”¹ («Військова історія Османської імперії 1288–1918», 2009 р.). Цінний матеріал щодо імпортних замовлень для османського флоту на німецьких підприємствах містить дисертація Карла Дарра² “The Ottoman Navy 1900–1918: a study of the material personnel and professional development of the Ottoman Navy from 1900 through the Italian, Balkan, and first World Wars”. У 1995 р. побачила світ спільна монографія відомого німецького історика Б. Лангензапена та його турецького колеги А. Гельоруза “The Ottoman Steam Navy 1828–1923”³ («Оттоманський паровий військовий флот 1828–1923»), в якій аналізуються декілька спроб оттоманського уряду реформувати військово-морський флот і розглянуто роль іноземної технічної допомоги. Історично склалось так, що Османська імперія, особливо у XIX – на початку XX ст., посідала ключове місце в геополітичних концепціях щодо Близького Сходу. Кожна спроба Османської держави провести чергову військову модернізацію розглядалась конкуруючими коаліціями як потенційна загроза їхнім інтересам у регіоні. Відповідно, в історіографії сформувався напрям, який досліджує вплив військово-морських озброєнь на геополітику. У цьому контексті слід виділити роботи Д. Козлова⁴ та К. Козюренка⁵.

¹ Uyar M., Erickson E. J. A Military History of the Ottomans 1288–1918. Oxford, England : ABC-CLIO, 2009.

² Darr K. W. A. The Ottoman Navy 1900–1918: a study of the material personnel and professional development of the Ottoman Navy from 1900 through the Italian, Balkan, and first World Wars. (1998). Electronic Theses and Dissertations. Paper 2822. <https://doi.org/10.18297/etd/2822>

³ Langensiepen B., Guleryuz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. London : Conway Maritime Press, 1995.

⁴ Козлов Д. «Странная война» на Черном море (август – октябрь 1914 года). Москва : Квадрига, 2009.

⁵ Козюренко К. Санкт-Петербург – “Rio de Janeiro”. *Гангут*. 2006. № 38. С. 80–101.

Спеціалізовані роботи, присвячені історії замовлення, будівництва та служби окремого корабля, розкривають маловідомі факти, які дають змогу відновити особливості угод із придбання імпортованих кораблів. Це, передусім, монографії М. Приданнікова⁶ та В. Гончарова⁷.

Метою статті є реконструкція та аналіз військово-морської політики Османської імперії в другій половині XIX – на початку XX ст. та впливу імпортованих замовлень на її реалізацію.

Виклад основного матеріалу. В історії Османської імперії військовий флот завжди відіграв важливу роль, і це забезпечило поширення влади османів у регіоні до кордонів Марокко і Алжиру. Але з другої половини XVIII ст. флот Османської держави потрапляє в тривалу кризу і Середземне море втрачає неофіційну назву «османське озеро». Водночас імперія була зацікавлена у збереженні свого впливу на торговельні комунікації в Чорному та Егейському морях. Безпека столиці, що розташовувалась навколо Мармурового моря та чорноморських проток також залежала від наявності ефективної морської сили. Технологічна консервація економіки Османської імперії призвела до того, що з кінця XVIII ст. у місцевому суднобудуванні все більшу роль почали відігравати іноземні фахівці. Серед них – відомі французькі інженери: Жак Ле Брюн, Бальтазар Бенуа, швед Йоган Кленсбург⁸, під керівництвом якого був збудований перший османський сухий док у районі бухти Золотий Ріг. У 1837 р. під керівництвом північноамериканського інженера Фостера Родеса був збудований і перший турецький пароплав «Есер-і Хайір». У період 1838–1839 рр. будуються «Месір-і Бахрі» та «Трахір-і Бахрі». У 1846–1847 рр. розпочато будівництво парових фрегатів: «Таїф», «Саїк-і Саді», «Фейза-і Бахрі» та «Меджидіє». Але флот однак поступово деградував і вмирав. Напередодні Кримської війни було вирішено модернізувати та оснастити паровою машиною вітрильний лінійний корабель «Махмудіє», прийнятий до складу флоту у 1829 р., але з'ясувалось, що внаслідок незадовільної експлуатації корпус лінкора повністю згнив. Доля «Махмудіє» стала символом деградації османського флоту⁹.

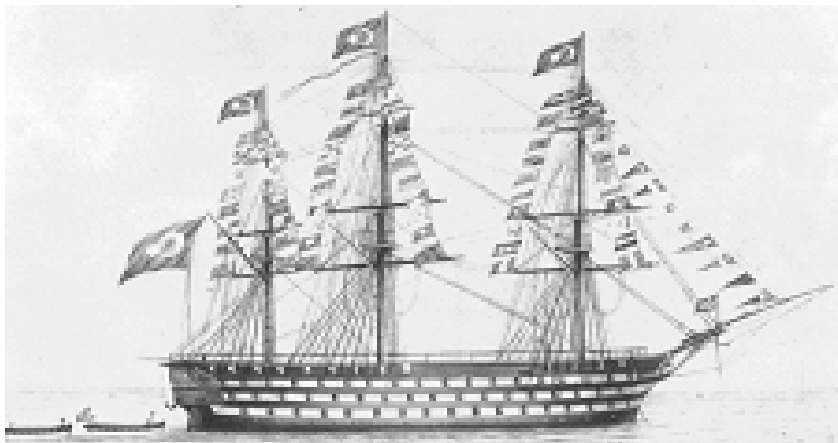


Рис. 1. Турецький лінійний корабель «Махмудіє»

⁶ Приданников М. Бронепалубный крейсер «Прут». Москва : Эксмо, 2018.

⁷ Гончаров В. Броненосцы типа «Хайрадин Барбаросса». На службе двух империй. Москва : Эксмо-Яуза, 2018.

⁸ Uyar M., Erickson E.J. A Military History of the Ottomans 1288–1918. P. 123.

⁹ Langensiepen B., Guleryuz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. P. 2–3.

На процес руйнації османського флоту також вплинули і військові поразки на морі: Наварін 20 жовтня 1827 р. (Союзна англо-франко-російська ескадра завдала поразки османському флоту, знищивши 18 кораблів і фрегатів із 23)¹⁰ та Синоп 18 листопада 1853 р. (із 14 кораблів турецької ескадри знищено 13)¹¹, що остаточно підірвало моральний дух османських моряків.

Після завершення Східної (Кримської війни) 1853–1856 рр. докорінно змінилася військово-політична обстановка на Чорному морі. Паризький мирний договір від 30 березня 1856 р. вводив обмеження на корабельний склад для Росії і Туреччини в Чорному морі. Кожній із держав можна було утримувати на Чорному морі по 6 бойових кораблів водотоннажністю в 800 т та по 4 кораблі водотоннажністю у 200 т. До цього часу Близька Чорна Порта контролювала значну частину приморських провінцій, включно з Єгиптом, Лівією, Тунісом, а також протоковою зоною та острівними архіпелагами в Егейському морі, які потрібно було захищати від активних суперників у Середземноморському регіоні.

Водночас Османська імперія фактично перетворилась на суто сухопутну державу. До 1860 р. ядро Османського флоту включало 7 лінійних кораблів, 6 фрегатів і 4 корвети. Всі вони були вітрильними, що видавалось повним анахронізмом на фоні парових флотів інших держав¹². Відновити колишній статус морської держави взявся молодий султан Абдул-Азиз, який зійшов на престол 20 квітня 1861 р. Новий султан продовжив реформи Танзімату, розпочаті в 1839 р. його братом Абдул-Меджідом. Реформи запроваджували нову адміністративну систему, світську освіту за французьким зразком, поверхову модернізацію соціально-економічних і політичних відносин¹³. Він істотно збільшив асигнування на флот і створив Морське міністерство у 1867 р., а також ухвалив амбіційну програму будівництва броненосців, розраховану на промислову базу Англії та Франції. Уже в 1862 р. британським підприємством була замовлена серія з 4 броненосних фрегатів типу «Османіє»; у 1864 р. замовляється броненосний фрегат «Фатіх».

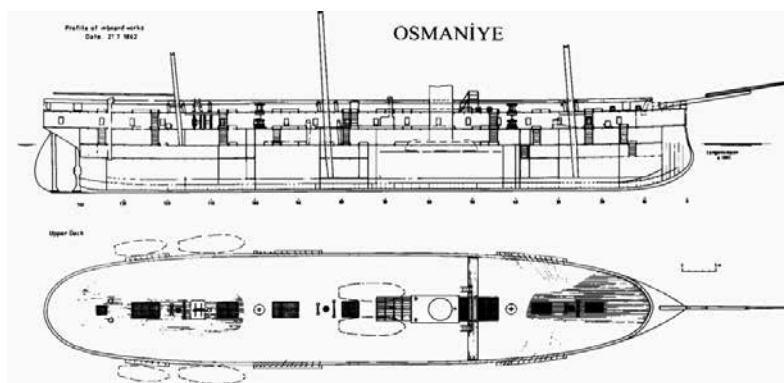


Рис. 2. Броненосний фрегат «Османіє», збудований на верфі «R. Napier & Son»

¹⁰ Андриєнко В. До и после Наварина. Москва : Издательство АСТ, 2002. С. 158–159.

¹¹ Богданович М. Восточная война 1853–1856 гг. Москва : Принципиум, 2019. Т. 1. С. 157–158.

¹² Пятянин С. Корабельный состав Оттоманского флота в 1877–1878 гг. *Морская кампания*. 2011. № 2. С. 2–28.

¹³ Петросян Ю. Османская империя: реформы и реформаторы. Москва : Наука, 1993.

Надалі османський апетит лише зростав, наприклад, у 1867 р. замовляються 2 броненосці у Франції і знову 3 в Англії. Крім того, в 1868 р. оттоманські урядові агенти перекупили 4 броненосних корвети, замовлені Єгиптом на французьких верфях, а також додатково замовили один броненосець в Австрійській імперії – «Іджлаліє».

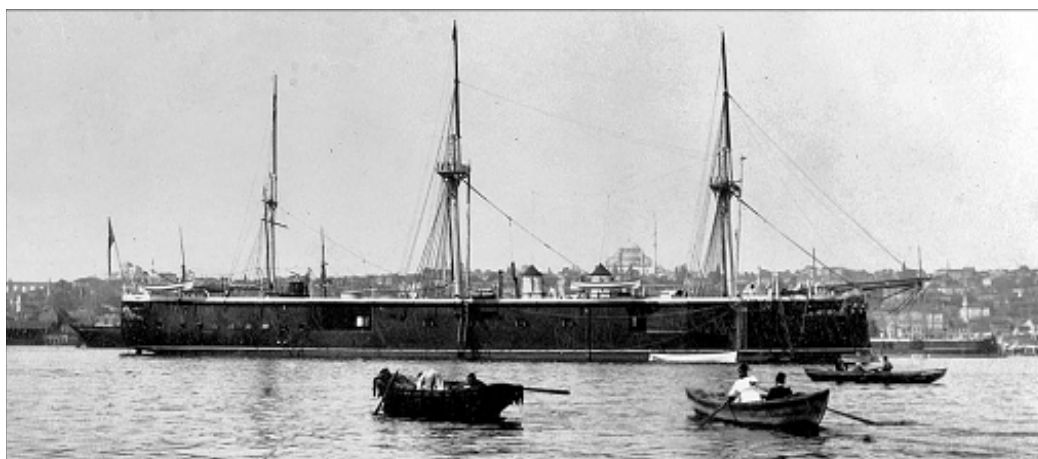


Рис. 3. Казематний фрегат «Месудіє», збудований на верфі «Thames Iron Works»

У 1871 р. британські суднобудівні фірми отримали замовлення ще на 2 броненосних фрегати та 2 броненосних тарани. Основними підрядниками для османського флоту виступили відомі британські суднобудівні фірми: «R. Napier & Son» з м. Глазго, «Thames Iron Works» з м. Блекуолл; французька верфь «F. & Ch. De la Mediterranee» з м. Ла-Сен і австрійське підприємство «Stabilimento Technico Triestino» м. Трієст¹⁴.

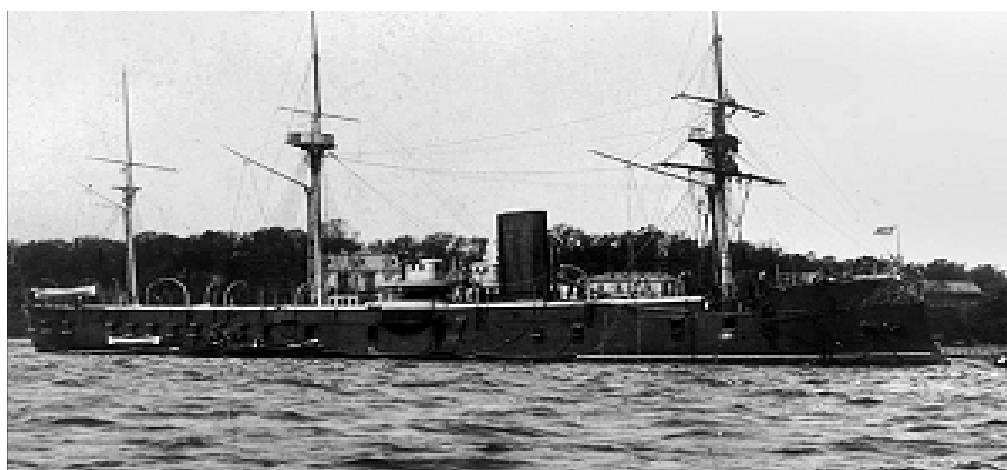


Рис. 4. Броненосний корвет «Асарі-Тевфік», збудований на верфі «F. & Ch. De la Mediterranee»

¹⁴ Патянин С. Корабельный состав Оттоманского флота в 1877–1878 гг. *Морская кампания*. 2011. № 2. С. 2–28.

Однак повністю реалізувати цю програму уряду Османської імперії не вдалося. Тягар фінансових витрат на сучасний флот виявився непосильним для оттоманської влади. На початок 1875 р. османський уряд заборгував європейським кредиторам 5,3 млрд золотих франків. Не маючи можливості сплачувати навіть за відсотками, Османська імперія оголосила про державне банкрутство. У 1880 р. вдруге оголошується про національне банкрутство, що змусило вже у 1881 р. французьких кредиторів створити Управління боргу і перевести османські фінанси під контроль французьких банків¹⁵. Недивно, що з 19 замовлень на західноєвропейських верфях були реквізовані такі кораблі через нездатність турецького уряду їх оплатити: броненосець «Фатіх» перепроданий Пруссії і отримав нове ім'я «Кеніг Вільгельм»; до складу британського флоту були включені броненосці «Гамід» (нове ім'я «С'юперб»), а також «Пейко-Шереф» і «Бюручу-Зафер» (в британському флоті відповідно «Бельайл» та «Орайон»)¹⁶.

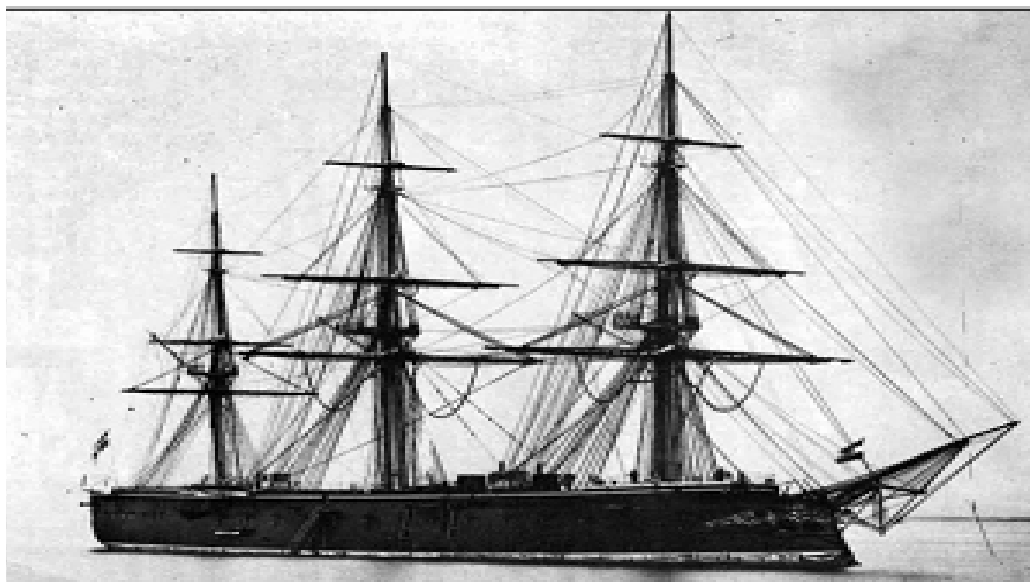


Рис. 5. Германський броненосець «Кеніг Вільгельм» (колишній турецький «Фатіх»)

Повна неспроможність османського флоту під час чергової війни з Росією в 1877–1878 рр. вплинула на чергові зміни у морській політиці імперії. Новий султан Абдул Гамід II кардинально скоротив фінансування флоту. В результаті османський флот наприкінці XIX ст. прийшов у повний занепад. Спроба поповнити його новими одиницями з використанням потужностей власної промисловості закінчилась повним фіаско.

¹⁵ Михайлов В. Экономическое положение Османской империи перед началом Первой мировой войны и мероприятия России и Великобритании по ослаблению турецкой экономики. *Вестник Санкт-Петербургского университета*. Санкт-Петербург, 2007. Вып. 4. С. 191.

¹⁶ Паркс О. Линкоры Британской империи. Санкт-Петербург : Галея-Принт, 2002. Т. 2. / пер. с англ. С. 69–70.

У період із 1881 по 1893 рр. турки спробували відновити суднобудування в Арсеналі Константинополя, де розпочали будівництво восьми кораблів крейсерського класу водотоннажністю від 641 т до 4050 т. Але корвет «Хайбетнюма» будувався 14 років. Чотири корабля з цієї серії взагалі залишились недобудованими та були розібрані на стапелі у 1909 р. Але це ще був не рекорд довгобуду. 755-тонний мінний крейсер «Німет», закладений у 1889 р., був на стапелі 20 років і потім був розібраний. Не допоміг навіть той факт, що технічну допомогу здійснювали німецькі інженери. Така ж сама доля очікувала і броненосець «Абдул-Кадір», закладений у 1892 р. та розібраний на стапелі у 1909 р.¹⁷ Такий стан вітчизняної промисловості змушував османських урядовців знову звертатися до технічної допомоги західноєвропейських фірм і робити замовлення кораблів на їхніх верфях. Водночас відсутність національної системи підготовки технічних кадрів унеможливлювала кваліфіковане обслуговування технічно складних кораблів закордонної побудови. У 1880-х рр. османські представники замовили в Німеччині у фірми «F. Schichau» 4 міноносці, однак внаслідок низького рівня технічної експлуатації ці кораблі незабаром були здані в порт на зберігання¹⁸.

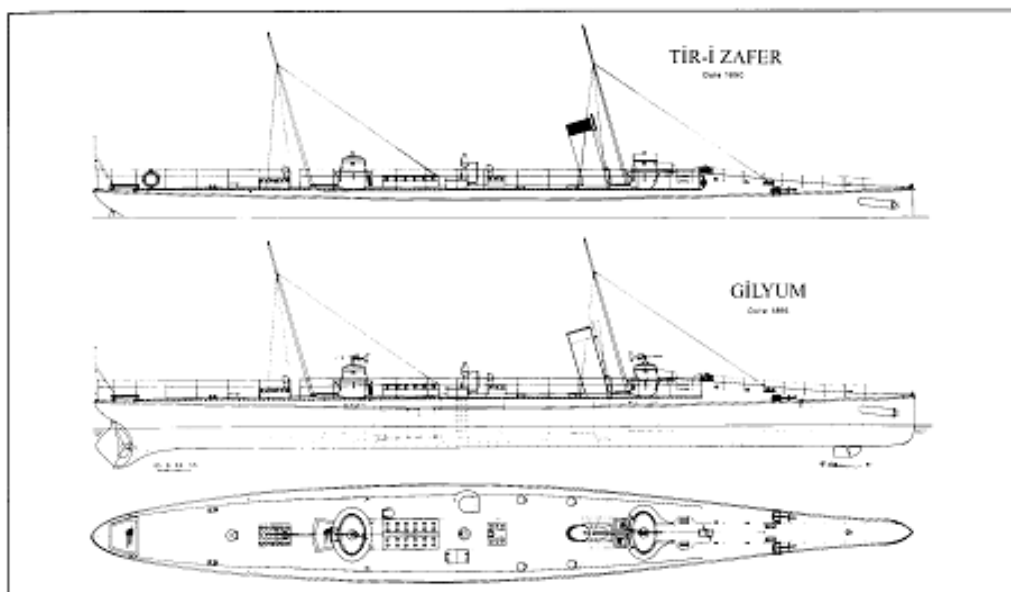


Рис. 6. Турецькі міноносці, побудовані німецькою фірмою «F. Schichau»

На флот османський уряд знову звернув увагу лише після 1-ї Фессалійської (греко-турецької) війни 1897 р. Невтішні результати кампанії стали приводом, щоб розпочати реконструкцію османського флоту. Ще під час війни султан Абдул-Гамід нака-

¹⁷ Гончаров В. Броненосцы типа «Хайрадин Барбаросса». На службе двух империй. Москва : Эксмо-Яуза, 2018. С. 17.

¹⁸ Langensiepen B., Guleryuz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. P. 153.

зав морському міністру Хасану Хюсю-паші створити спеціальну комісію з питань реконструкції військово-морських сил. Комісія запропонувала терміново провести модернізацію старих кораблів та одночасно замовити за кордоном нові. Отримавши інформацію про плани модернізації османського флоту, британська фірма «Thames Iron Works» відразу запропонувала свої послуги з модернізації суднобудівної промисловості Османської імперії, а також збудувати для султанського флоту три броненосці водотоннажністю по 10 000 т і три крейсери по 6000 т. Але для реалізації цих планів британці вимагали звільнити від митних податків обладнання і матеріали, які надходили б до Туреччини. Але мита фактично формували бюджет імперії, і тому султан відмовився від пропозицій британців. Потім свої пропозиції з модернізації запропонувала німецька фірма «Krupp», але німці, зрозумівши, що в османів бракує коштів, відмовились від співробітництва у морській тематиці¹⁹.

4 грудня 1897 р. Висока Порта ухвалила програму оновлення флоту, яка включала будівництво двох броненосців, двох броненосних крейсерів і двох бронепалубних крейсерів. Наприкінці 1898 р. свої послуги з модернізації османського флоту запропонувала італійська фірма «Ansaldo». Італійці запросили найменшу суму і отримали замовлення на модернізацію броненосців «Месудіє» та «Асар-і Тевфік». Модернізація «Асар-і Тевфіка» відбувалась у Генуї з 1899 до 1907 р. Оновлений броненосець отримав сучасні 150 та 120-мм гармати, нові котли та машини, що дали йому змогу розвинути 15-вузловий хід. Радикальнішу модернізацію пройшов «Месудіє» з 1899 до 1903 р. Під час робіт був перебудований корпус броненосця, він отримав нові башти з 254-мм гарматами, центральну батарею з 12-ти 152-мм сучасних гармат, нову енергетичну установку. І під час випробувань досяг 17-вузлового ходу. Весь комплекс модернізаційних робіт на двох кораблях обійшовся османському бюджету в 12 млн італійських лір²⁰.



Рис. 7. Броненосець «Месудіє» після модернізації 1903 р.

¹⁹ Darr K.W.A. The Ottoman Navy 1900–1918... P. 90–92.

²⁰ Гончаров В. Броненосцы типа «Хайрадин Барбаросса». С. 18.

Наступним важливим кроком з оновлення корабельного складу османського флоту стало замовлення за кордоном двох бронепалубних крейсерів. Турецькі представники звернулися до британської суднобудівної фірми «Armstrong», верфі якої вже майже двадцять років будували для іноземних флотів крейсери. Британські інженери запропонували проекти крейсерів, аналоги яких були вже побудовані і несли службу у флотах Аргентини і Чилі. Однак ціна кораблів, запропонованих британцями, виявилась непомірно високою для османського бюджету. Османи змогли знайти необхідні 460 тис. турецьких лір лише на один бронепалубний крейсер і контракт на його будівництво підписали в 1900 р. Крейсер отримав ім'я «Гамідіє» та в грудні 1903 р. був прийнятий османським флотом.



Рис. 8. Бронепалубний крейсер «Гамідіє» 1903 р.

Другий однотипний крейсер «Меджидіє» був замовлений північноамериканській фірмі «Krampr» за ціною 355 тис. турецьких лір. І також був переданий османському замовнику в грудні 1903 р.²¹

Крім цих кораблів другого рангу, османський флот замовив у 1906 р. і отримав у 1908 р. два мінних крейсери «Пейков-і-Шевкет», «Берк-і-Сатвет» від німецьких фірм. Також у 1906–1907 рр. були придбані у французької суднобудівної фірми «Forges et Chantiers» 4 контрміноносця водотоннажністю 284 т і 4 міноносця у фірми «Shneider», а в італійської фірми «Ansaldo» – 9 малих міноносців. Крім того, у 1911–1912 рр. османська влада змогла замовити і оплатити у Франції будівництво 4 канонерських човнів.

Широкі перспективи для відродження флоту відкрилися після приходу до влади у липні 1908 р. партії «младотурків». Новий уряд запланував повернути Оттоман-

²¹ Приданников М. Бронепалубний крейсер «Прут». Москва : Эксмо, 2018. С. 7–8.

ську порту в число провідних морських держав. Згідно з проектом суднобудівної програми 1908 р., для османського флоту передбачалось побудувати 6 лінкорів, 12 есмінців, 12 міноносців та 6 підводних човнів²². Але війни, що відбулися: Лівійська (1911–1912 рр.) та дві Балканські (1912–1913 рр.), – остаточно спустошили османську казну. Незважаючи на гостру фінансову кризу, османський уряд замовив в Англії три лінкори-дредноути «Фатіх», «Решадіє», «Султан Осман І», два легких крейсери, чотири есмінці і два підводні човни. Підряди на будівництво дредноутів було передано британським фірмам «Vickers Limited» та «Sir W G Armstrong Whitworth & Co Ltd.». Перспективні османські дредноути мали повну водотоннажність 25 250 т і найбільшу довжину – 170 м. Основне озброєння складалось із десяти 343-мм та шістнадцяти 152-мм гармат. Головний броньовий пояс товщиною 203 305 мм простягався на 70% довжини корпусу. У разі придбання цих кораблів османський флот суттєво ускладнив би оперативну обстановку для флотів Росії та Греції і, крім того, обмежив би колоніальні наміри Італії у Східному Середземномор'ї. Також навесні 1914 р. у Франції розмістили замовлення на шість есмінців і два підводні човни. Щоб знайти необхідні кошти, в країні була розгорнута широка кампанія зі збору добровільних і примусових пожертвувань із боку населення. Зокрема, у грудні 1913 р. побачив світ султанський указ про перерахування грудневої заробітної платні всіх держслужбовців і військових на оплату будівництва нових кораблів. Так удалося зібрати 800 тис. лір, що становило половину коштів, необхідних для завершення будівництва «Султана Османа І»²³. Водночас проницька орієнтація «младотурків», зокрема, у військовій справі, негативно вплинула на османську мрію отримати сучасні дредноути завдяки британській промисловості. Розуміння того, що нові дредноути в руках експансіоністськи налаштованих турецьких політиків зможуть зіграти на руку німецько-австрійському блоку, змусило 28 липня 1914 р. британський уряд реквізувати всі турецькі замовлення на своїх верф'ях і зарахувати до складу королівського флоту. Нові дредноути увійшли до складу британського королівського флоту під назвами «Ейджінкорт» та «Ерін». Отже, чергова спроба модернізувати свій флот для Османської імперії шляхом імпорتنих замовлень закінчилась крахом.

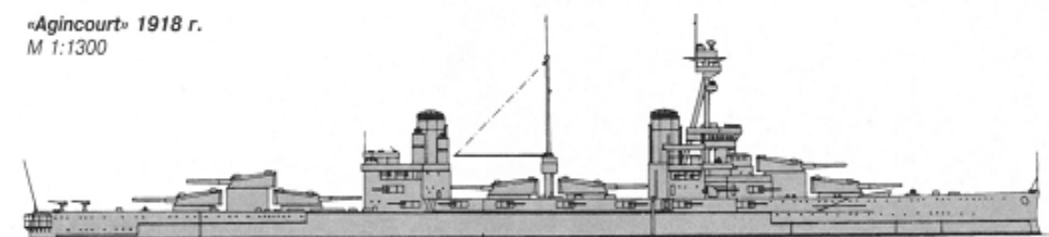


Рис. 9. Дредноут «Ейджінкорт», колишній турецький «Султан Осман І»

²² Козлов Д. «Странная война» на Черном море (август – октябрь 1914 года). Москва : Квадрига, 2009. С. 35–36.

²³ Козюренко К. Санкт-Петербург – “Rio de Janeiro”. *Гангут*. 2006. № 38. С. 98.

Модерна доба

У цих умовах Німеччина виступила більш передбачуваним партнером. 16 грудня 1909 р. великий візир Осман Нізамі-паша під час бесіди з німецьким військовим аташе фон Штремпелем запропонував німецькій стороні продати Османській імперії сучасний броненосний крейсер і турбінні міноносці. Переговори тривали недовго, і вже 5 серпня 1910 р. був укладений договір, згідно з яким німецький уряд продав османам два старих броненосці «Вайссенбург» і «Курфюрст Фрідріх Вільгельм» (були зараховані до складу флоту в 1890 р. та перебували на консервації), а також сучасні есмінці S-165, 166, 167, 168 фірми «F. Schiaw». В османському флоті новопридбані броненосці отримали нові назви «Торгут Рейс» і «Барбарос Хайреддін». Нове придбання коштувало Османській імперії 25 млн марок²⁴.



Рис. 10. Османський броненосець «Торгут Рейс» (колишній німецький «Вайссенбург»)

Загальну картину поповнень корабельного складу османського флоту шляхом імпортих замовлень можна побачити в таблиці 1.

Таблиця 1

Імпортні кораблі у складі османського флоту 1863–1911 рр.

Клас корабля	Кількість	Країна побудови
1	2	3
Броненосці	16	Велика Британія, Франція, Австро-Угорщина, Німецька імперія
Корвети	10	Велика Британія
Річкові монітори	5	Франція
Крейсери	2	Велика Британія, ПАСШ
Ескадрені міноносці	8	Німецька імперія, Франція
Міноносці	14	Франція, Німецька імперія
Канонерські човни	20	Франція, Велика Британія, Німецька імперія

²⁴ Гончаров В.Л. Броненосцы типа «Хайрадин Барбаросса». На службе двух империй. С. 120.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі.

Історичний досвід Османської імперії щодо військово-морського будівництва в індустріальну добу демонструє таку закономірність. Спроби розвивати національний флот лише шляхом імпортних замовлень без створення матеріальної бази для його обслуговування, як правило, закінчуються негативними наслідками для держави. Розміщення основної частки замовлень на суднобудівних підприємствах іноземних держав впливало на суверенність зовнішньополітичного курсу Османської імперії. Також через непередбачувані конфіскації можна було втратити навіть оплачені замовлення. На боєздатність османського флоту, крім того, впливала і велика кількість фірм – виконавців замовлень. Формувалась велика технічна різнотипність османських кораблів, що ускладнювало їхню експлуатацію і бойове застосування. Для порівняння можна навести приклад, коли японський флот обрав верфі Британії як основного підрядника і отримав технічно збалансований корабельний склад. З числа перспективних напрямів дослідження проблематики можна виділити історію спроб османського уряду орендувати кораблі австро-угорського флоту для вирішення проблеми оновлення флоту сучасними кораблями. Крім того, недослідженою залишається тема діяльності іноземних спеціалістів у галузі модернізації військово-морської системи Османської імперії.

Список використаних джерел та літератури:

1. Андриенко В.Г. До и после Наварина. Москва : Издательство АСТ, 2002. 509 с.
2. Богданович М.И. Восточная война 1853–1856 гг. Москва : Принципиум, 2019. Т. 1. 336 с.
3. Гончаров В.Л. Броненосцы типа «Хайрадин Барбаросса». На службе двух империй. Москва : Эксмо-Яуза, 2018. 176 с.
4. Козлов Д.Ю. «Странная война» на Черном море (август – октябрь 1914 года). Москва : Квадрига, 2009. 223 с.
5. Козюренко К.Л. Санкт-Петербург – “Rio de Janeiro”. *Гангут*. 2006. № 38. С. 80–101.
6. Михайлов В.В. Экономическое положение Османской империи перед началом первой мировой войны и мероприятия России и Великобритании по ослаблению турецкой экономики. *Вестник Санкт-Петербургского университета*. Санкт-Петербург, 2007. Вып. 4. С. 191–200.
7. Паркс О. Линкоры Британской империи. Санкт-Петербург : Галея-Принт, 2002. Т. 2. / пер. с англ. 216 с.
8. Патянин С.В. Корабельный состав Оттоманского флота в 1877–1878 гг. *Морская кампания*. 2011. № 2. С. 2–28.
9. Петросян Ю.А. Османская империя: реформы и реформаторы. Москва : Наука, 1993. 185 с.
10. Приданников М. Бронепалубный крейсер «Прут». Москва : Эксмо, 2018. 114 с.

11. Darr K.W.A. The Ottoman Navy 1900–1918: a study of the material personnel and professional development of the Ottoman Navy from 1900 through the Italian, Balkan, and first World Wars. (1998). 456 p. Electronic Theses and Dissertations. Paper 2822. <https://doi.org/10.18297/etd/2822>
12. Langensiepen B., Guleryuz A. The Ottoman Steam Navy 1828–1923. London : Conway Maritime Press, 1995. 202 p.
13. Uyar M., Erickson E.J. A Military History of the Ottomans 1288–1918. Oxford, England : ABC-CLIO, 2009. 314 p.