

МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№ 3 • апрель • 2010

- Канонерские лодки озера Ланао
- Первые броненосные корабли китайской постройки
- Бронепалубные крейсера типа «Чжиюань»
- Легкий крейсер «Жанна д'Арк»
- Флотские миноносцы типа 1940
- Монитор «Ударный»
- Десантные корабли проекта 188



МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№3 (32)•2010

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства

массовой информации

ПИ №ФС77-22927 от 12 января 2006 г.

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 18330

Издатель:

ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

Главный редактор С.В.Патянин

Редакционный совет:

М.С. Барабанов

В.А. Галыня

М.Б. Князев

М.Э. Морозов

В.В. Яровой

Подготовка

оригинал-макета:

ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

Адрес для писем:

Тел. _____

E-mail: morkamp@hotmail.com

http://mk.tsushima.su

Подписано к печати _____

Отпечатано с диапозитивов заказчика в издательско-полиграфическом центре «Бизнес-Принт», г. Москва.

Тираж 600 экз. (1-й завод)

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО «Издательство ВЭРО Пресс».

На 1-й стр. обложки:

На 4-й стр. обложки:

Содержание

А. Анка Аламилльо, Н.В. Митюков. Канонерские лодки озера Ланао	2
Д.В. Киселёв. Первые броненосные корабли китайского флота	6
А.М. Пастухов, С.В. Патянин. Бронепалубные крейсера типа «Чжиюань»	12
С.В. Патянин. Легкий крейсер «Жанна д'Арк»	23
В.А. Галыня. Голландская авантюра немецкого флота: Флотские миноносцы типа 1940	40
Р.В. Лапшин. Монитор «Ударный»	46
П.Г. Луста. «...Смело действует вблизи берега». Десантные корабли проекта 188	60
Дополнения - уточнения	64

Москва 2010

Уважаемые читатели!

В настоящем сборнике вашему вниманию предлагаются статьи о первом советском мониторе, очередном представителе французских крейсеров периода Второй мировой войны, малоизвестных кораблях китайского флота (подготовленные с использованием уникальных китайских источников), а также другие материалы.

Авторы выпуска: **Александр Анка Аламилльо** (Alejandro Anca Alamillo, Испания), доктор технических наук **Николай Витальевич Митюков** (Ижевск), **Дмитрий Викторович Киселёв** (Москва), **Алексей Михайлович Пастухов** (Москва), кандидат исторических наук **Сергей Владимирович Патянин** (г. Саров Нижегородской области), **Виктор Анатольевич Галыня** (г. Витебск, Беларусь), **Роман Витальевич Лапшин** (г. Запорожье, Украина) и **Павел Георгиевич Луста** (Санкт-Петербург).

Для выпуска использована графика И.И. Николаевского, В.В. Жернова, А.В. Дашьяна, В.К. Михальчука, а также Фан Хэ и Лю Сюаньхэ (КНР).

Редакция выражает признательность А.В. Одайнику (Одесса) за помощь в получении чертежей монитора «Ударный».

Где приобрести журнал «Морская кампания»

В Москве

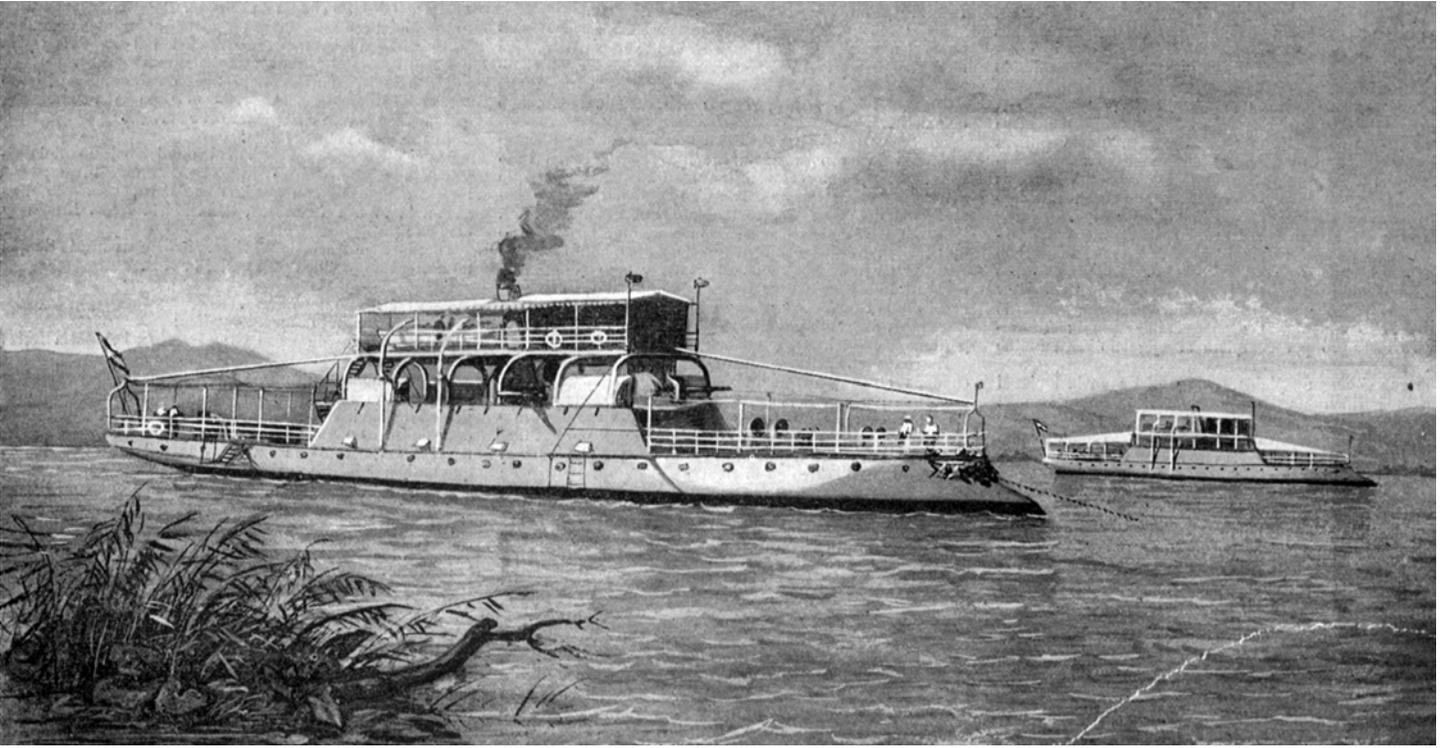
- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский», 2 этаж, место 274 (метро «Проспект Мира»). Время работы клуба 9.00 — 15.00 (кроме понедельника и вторника).
- Магазин «Техника молодежи»/Торговый дом «Новый Коллизей» — в спорткомплексе «Олимпийский», подъезд 7, 3-й этаж (метро «Проспект Мира»).
- Магазин «Лейб-компания» — 4-й Полевой пер., д.7 (метро «Сокольники»).
- Редакция журнала «Фронтная иллюстрация» — ул. Новодмитровская, д.5а, 16-й этаж, офис 1601 (метро «Дмитровская»).

В Санкт-Петербурге

- Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 — 17.00.

На Украине

- г. Донецк, книжный рынок «Маяк», магазин № 57. Время работы: вторник, пятница, суббота, воскресенье, 8.00 — 15.00. Тел. +38-050-108-90-06.
- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд К, место 1. Время работы: ежедневно, кроме понедельника, 9.00 — 17.00. Тел. +38-095-308-47-86.
- г. Днепрпетровск, магазин «Книжка» в ТК «Скорпион», отдел 3. Время работы: ежедневно, 9.00 — 19.00. Тел. +38-095-462-76-47.



КАНОНЕРСКИЕ ЛОДКИ ОЗЕРА ЛАНАО

А. Анка Аламильо, Н.В. Митюков

В истории испанского флота неоднократно возникала ситуация, когда отдельные корабли или суда вызывали всеобщее удивление и подражание в мире. Так названия Деструктор, Галеон, Каррака стали нарицательными для целого класса боевых кораблей. Но часто случалось и так, что по-настоящему этапные корабли оставались абсолютно неизвестными для современников.

Редкий посетитель, попавший в зал XI Museo Наваль в Мадриде, посвященный войне на Филиппинах, остановится перед необычной моделью под инвентарным номером 1434 (длиной 113 см, шириной 18 см), которая, как явствует из путеводителя, попала в музей в 1894 г. Латунная табличка к ней способна лишь еще более запутать: «Модель двухвинтовой бронированной канонерки, построенной на Кавитском арсенале по проекту Главного инженера Базы дона Мануэля Родригеса». И при этом ни назва-

ния, ни указания что это за канонерка, которую, между прочим, с полным правом можно назвать родоначальником речных десантных бронекатеров.

Этим интереснейшим кораблям не повезло тем, что строились они на далеких Филиппинах по проекту разработанному там же. В результате, например, такой авторитетный источник по испанскому флоту, как «Estados General de la Armada» просто поставил прочерки в разделе ТТХ. Разумеется, эту информацию, точнее ее отсутствие, продублировали все ведущие военно-морские справочники мира. Но, даже спустя более чем полвека, в фундаментальной работе Р. Гонсалеса-Эчегарая «62 канонерки для Филиппин» также отсутствуют какие-либо детали по указанным канонеркам. Так что, по-видимому, пришла пора рассказать о них поподробнее.

В течение всей многовековой истории испанского господства на Филиппинах, из более чем шести десятков населявших острова народностей, наибольшую головную боль администрации приносили племена архипелага, принявшие ислам и, по аналогии с арабами Африки, прозванные испанцами маврами. Всякое вмешательство в свои дела они воспринимали как попытку обращения в христианство и потому отвечали немедленными вооруженными нападениями на испанские поселения и армейские части. А учитывая то, что и до настоящего времени среди мавританской общины архипелага процветают рабство и пиратство, карательные экспедиции на Минданао и Холо, заселенные в основном мусульманами, проходили в те времена с завидным постоянством.

История канонерских лодок специальной постройки для острова Минданао начинается в конце 70-х гг. XIX в., когда

в очередной раз обострилась политическая ситуация на острове. Именно тогда для борьбы с мусульманскими сепаратистами в Кавите построили первую канонерскую лодку «Оталора», а чуть позже, 14 апреля 1880 г., королевский декрет санкционировал постройку восьми однотипных кораблей. Однако сложилось так, что в серию пошла ее более крупная модификация, по которой, по разным причинам заложили лишь три единицы («Баско», «Гардоки» и «Урданета»). Все четыре корабля, получившие имена связанных с Филиппинами наиболее выдающихся деятелей испанской истории, оказались как нельзя более кстати, когда в середине 1880-х гг. испанцы решили провести железную дорогу от форта Илиган до озера Ланао. Поскольку мавры небезосновательно истолковали подобное строительство как попытку усилить испанское влияние на острове, в 1886–

87 гг. там начались широкомасштабные боевые действия, в которых канонерки приняли самое деятельное участие, не только как поддержка армии, но и зачастую как единственное средство коммуникации с «большой землей» по реке Рио-Гранде. Но поскольку сепаратистов острова удалось замирить, дальнейшая судостроительная активность была временно свернута.

Очередной интерес к малым канонеркам для внутренних водоемов Минданао возрос в начале 90-х гг., после катастрофы испанской армии у Самбоанги. Понимая, что одолеть мавров на всех фронтах пока невозможно, губернатор Филиппин генерал Бланко решил сосредоточить усилия на провинции Ланао. Одноименное озеро, давшее название

В е р х у: Канонерские лодки «Хенераль Бланко» и «Ланао» (эвюэра Р. Монлеона)

Тактико-технические характеристики канонерских лодок

	Спущена на воду	Водоизмещение, т	Размерения (длина×ширина×высота борта×осадка), м	Силовая установка, скорость	Дальность плавания (топливо)	Вооружение	Экипаж
«Otalora»	10.8.1881	37	18,6×3,6×1,5×1,5	1 вал, 15 н.л.с. 9 уз	600 миль (уголь 5 т)	1 – 25-мм револ.	21 чел.
«Basco» «Gardoqui» «Urdaneta»	23.4.1883 7.3.1884 30.12.1884	42	20,6×3,6×1,6×1,5	1 вал, 45 н.л.с. 9 уз	700 миль (уголь 5,4 т)	1 – 70-мм/15, 1 – 25-мм револ.	20 чел.
«General Blanco» «Lanao»	18.8.1895 22.9.1895	65	25,0×4,8×2,0×1,3	2 вала, 20 н.л.с. 11 уз	1200 миль (уголь 7 т)	1 – 42-мм, 2 (1 на «Lanao») – 25-мм, 2 – 11-мм митр.	29 чел.
«Almonte» «Corcuera»	12.9.1896 14.7.1896	45	18,8×3,5×1,7×1,1	1 вал, 10 н.л.с. 10 уз	1235 миль (уголь 5 т)	1 – 70-мм/15	21 чел.

Примечание: 70-мм пушки – системы Онтория, остальные – системы Норденфельда

провинции, располагается на высоте 680 м над уровнем моря. Водоем имеет практически правильную овальную форму шириной 24 и длиной 50 км. Максимальная глубина – 60 м. Озеро питают большое количество мелких и сравнительно крупных речек, его берега местами представляют собой чрезвычайно удобные для высадки десантов пляжи, а местами – практически отвесные скалы. По акватории разбросаны несколько небольших необитаемых островов, самый крупный из которых остров Муса, длиной около 2 км. «Аборигены, живущие по берегам имеют весьма лицемерный, лживый и мстительный характер», – докладывал в Мадрид губернатор Бланко 14 декабря 1895 г.

Понятно, что имея на фланге такой водоем, большое значение для армии приобретал контроль над озерными коммуникациями. А поскольку готовых боевых кораблей там не имелось, в состав экспедиции генерала Парраедо включили несколько импровизированных канонерок. В течение трех месяцев (операция продолжалась с 15 апреля по 15 сентября) небольшая флотилия прошла огнем и мечом по прибрежным селениям, практически решив исход кампании.

Изучив полученный боевой опыт, администрация Филиппин незамедлительно выделяет кредит на постройку четырех канонерских лодок третьего ранга специально для Ланао. Простое копирование даже хорошо зарекомендовавших себя кораблей, для условий Ланао не могло дать желанного результата: слишком уж отличались местные боевые действия

от «стандартных» филиппинских операций. Если практически на всем архипелаге приходилось иметь дело с отвлеченно организованными туземцами, зачастую вооруженными лишь копьями и луками, то мавры Минданао имели на вооружении относительно современное стрелковое оружие. А, учитывая стесненные условия островных рек и внутренних акваторий, даже обычная задача по высадке на побережье десантной группы могла сопровождаться тяжелыми потерями. Кроме того, на таких узких реках канонерка запросто могла попасть в хорошо подготовленную засаду, что порой заканчивалось гибелью корабля: так, в июне 1898 г., попал в засаду и погиб «Оталора», в сентябре 1899 г. – «Урданета».

В результате в 1894 г. появился проект, разработанный главным инженером Филиппинской военно-морской базы Мануэлем Родригесом,* в котором были учтены те специфические требования, которые накладывали условия боевых действий в районе Ланао.

Во-первых, для защиты от огня противника, машинное и котельное отделения располагались в основном ниже ватерлинии, а над водой возвышался лишь небольшой надводный борт, защите механизмов обеспечивала карапасная броневая палуба.

Во-вторых, в центральной части размещался бронированный редут, прикрывающий единственную надстройку лодки с трубой и вооружение. Хотя толщина броневых листов была относительно небольшая, они обеспечивали достаточную защиту от огня стрелкового оружия. Штатное вооружение каноне-

рок состояло из скорострельной пушки Норденфельда, установленной в передней части редута, так, чтобы обеспечивать мощный огонь в носовых секторах и трех митральез или пулеметов, штатные тумбы которых располагались соответственно с трех других сторон редута, обеспечивая огонь с бортов и с кормы. При необходимости легкое вооружение можно было переместить в нужное место редута, чтобы сосредоточить максимум огня из угрожаемых секторов. Кроме того, в броне редута были прорезаны специальные амбразуры для ведения огня из личного оружия располагавшихся на палубе десантников.

И, наконец, в-третьих, цитадель и фальшборт лодки плавно переходили в ростры, на которых натягивался тент или укладывался дощатый настил. Эта конструктивная особенность защищала десантников и личный состав на верхней палубе от всяких «неожиданностей» сверху: ведь потенциальные любители засад зачастую могли находиться не только на берегу, но и на близлежащих деревьях и отвесных скалах. В этом случае даже простой тент делал невозможным прицельный огонь по палубе из верхних секторов и затруднял abordаж. Кроме того, он обеспечивал спасительную тень, что немаловажно при службе под палашим солнцем. На настиле располагалась легкая надстройка, снабженная жалюзием, в которой командный состав в относительно комфортных условиях прохлады мог посвятить себя работе.

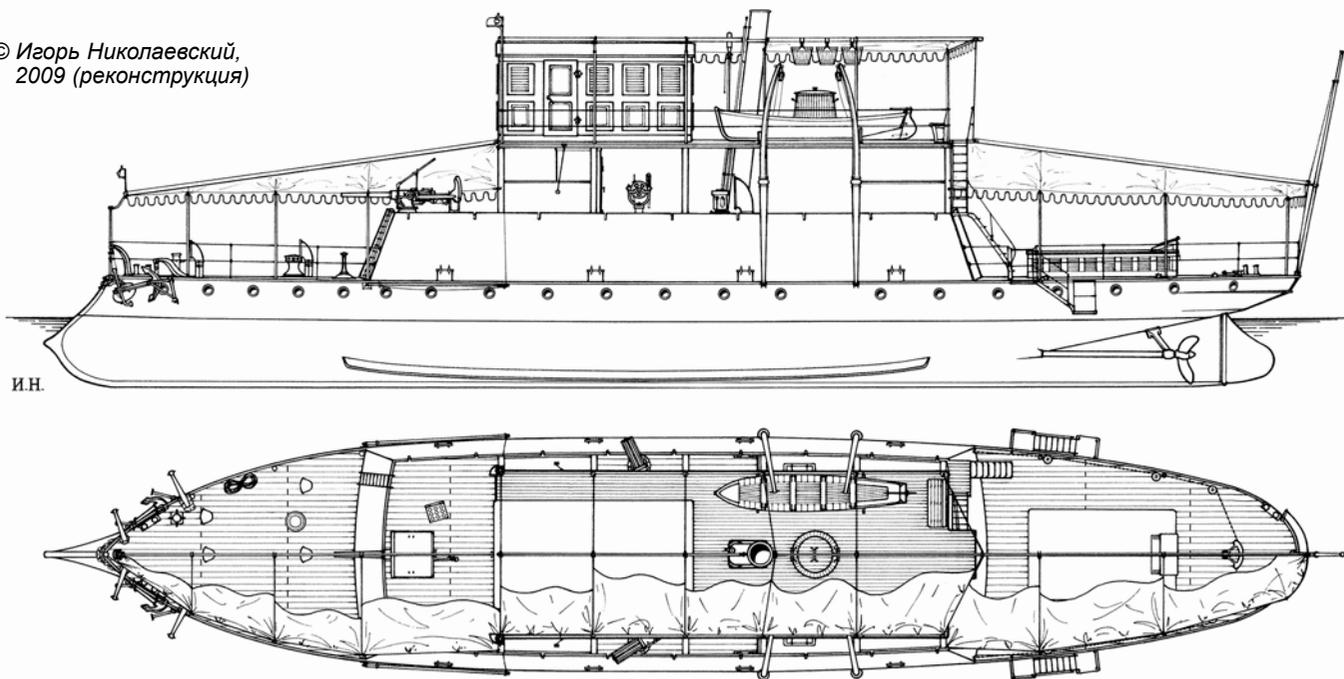
Корпус лодки был сделан широким и плоскостным, чтобы, с одной стороны, обеспечить высадку десантников на абсолютно неподготовленные пляжи, а с другой – для облегчения эксплуатации кораблей в отсутствие доков: для облегчения вытаскивания на берег для «традиционного» зимнего килевания. С целью обеспечения маневрирования на мелководье винты были «уплощены» в корпус и размещались в специальных тоннелях.

Все четыре корабля строились из стали в Гонконге на заводе «Hong Kong & Whampoa Dock. Co.», после чего их доставляли в Кавите. Там они разбирались на секции и по частям перевозились

* Поскольку имя этого талантливого человека практически забыто даже в Испании, мы позволим вкратце напомнить его биографию. Дон Мануэль Родригес и Родригес родился 25 августа 1859 г. и с 1879 г. начал свою службу на флоте. 17 ноября 1881 г. он получил свое первое офицерское звание Инженера Флота 2 ранга и возглавил «Металлическую и шаблонную мастерскую». Через три года, благодаря своим незаурядным способностям, он начинает привлекаться к преподавательской деятельности, а в 1889 г. ему впервые доверяют контроль за строительством механизмов и машин для новых кораблей флота на барселонском заводе «Морские и сухопутные механизмы». После этого, как уже говорилось, он возглавил инженерную службу на Филиппинах, а в 1896 г. продвинул практически одновременно сначала до Старшего инженера 2 ранга, а вскоре и до инженера 1 ранга с переводом в Ферроль. В 1908 г. он возглавил инженерную службу Ферроля. Со следующего года дон Мануэль был назначен инженер-инспектором с правом решающего голоса на только что образованном обществе SECN, а в 1910 г. – стал заместителем начальника главного проектного бюро в Мадриде с присвоением очередного звания инженер-инспектора 1 ранга. Пика своей карьеры Родригес достиг в 1915 г., став генералом корпуса корабельных инженеров, возглавив Верховный Совет флота.

Канонерская лодка «Хенераль Бланко»

© Игорь Николаевский,
2009 (реконструкция)



лись на Минданао. После чего их посуху доставляли в порт Марауи (Marahui) на севере Ланао и после «контрольной» сборки уже окончательно спускали на воду.

В продолжение традиций, заложенных первыми лодками, новые канонерки получили имена наиболее непримиримых борцов с Филиппинским сепаратизмом. Первый из них, генерал-губернатор Самбоанги Педро де Альмонте Верастеги руководил экспедицией в 1649 г. захватившей последний укрепленный пункт мусульман на Минданао. Второй, Себастьян Уртадо де Коркуэра (1587-1660) выступил организатором и руководителем экспедиции, приведшей к завоеванию Минданао и Сулу в 1637-38 гг., а впоследствии в 1635-44 гг. он стал губернатором Филиппин. Генерал Рамон Бланко-и-Эренас, маркиз де Пенья-Плато (1833-1906) – участник кампаний против карлистов, на Кубе и Санто-Доминго, отличился во время боевых действий на Филиппинах в 1866–71 гг., в 1893-96 гг. губернатор Филиппин, в 1896-97 – Кубы. Наконец, четвертая канонерка получила наименование того театра, где предполагалось ее использовать – Ланао.

После строительства первой пары канонерок («Хенераль Бланко» и «Ланао») в конструкцию лодок внесли некоторые изменения, направленные в первую очередь на облегчение конструкции: каждая дополнительная тонна водоизмещения означала дополнительные проблемы при транспортировке и эксплуатации. В результате на «Альмонте» и «Коркуэре» удалось сэкономить несколько тонн. Официальные

справочники говорят о снижении водоизмещения лодок на 20 т – с 65 на первой паре до 45 на второй. Но архивные данные говорят лишь о 10-тонной экономии (45 т. на первой паре и 35 т. – на второй).* Что послужило причиной подобного расхождения, остается лишь догадываться, возможно, банальное желание «напугать» врагов более солидными размерами.

Экономия веса достигалась весьма необычным способом: за счет отказа от одной машины и котла. Если на «Ланао» и «Хенерале Бланко» стояли три котла, питавшие две машины, то на «Альмонте» и «Коркуэре» были установлены два котла и одна машина, работавшая на один вал.** Это, впрочем, не сказалось на скоростных характеристиках. Даже при уменьшении мощности силовой установки с 20 л.с. на первой паре до 10 л.с. на второй, скорость у всех четырех единиц составляла около 10 узлов (по результатам испытаний она колебалась от 9,5 до 11,5 узлов на всех четырех единицах).

С изменением силовой установки значительно уменьшились и размеры кораблей, причем, следует отметить, что официально опубликованные данные дают гораздо большие размеры. Из-за уменьшения размеров на

второй паре снизился и запас угля, однако уменьшение числа котлов, а следовательно и расхода угля, привело к небольшому увеличению дальности плавания – с 1200 до 1235 миль.

Штатное вооружение, как уже говорилось, должно было состоять из одной скорострельной пушки и трех митральез (по проекту; все Норденфельта, так как аналогичные системы, например, Гочкисса были признаны в испанском флоте неэффективными). Фактически же лодки получили то, что удалось найти на арсеналах. Из-за чего состав вооружения на них различался. Более ранние по вводу в строй «Ланао» и «Хенераль Бланко» имели на вооружении 42-мм скорострелку Норденфельта. В кормовом секторе у них действовала 25-мм митральеза Норденфельта и по бортам – еще по одной 11-мм митральезе того же производителя. Вдобавок «Хенераль Бланко» получил еще одну 25-мм митральезу, установленную на верхнем дощатом настиле ростр. С вооружением «Альмонте» и «Коркуэрой» возникли проблемы: свободных скорострелок в арсенале Кавите не оказалось, и на канонерки установили то, что имелось на складе. В ожидании поставки штатного вооружения обе лодки временно вооружили старыми 70-мм орудиями Онтория, дополняя их в остальных секторах лишь личным оружием экипажа. Именно с этой пушкой лодки и проплавали все свои два года недолгой карьеры. Из-за этого в ряде справочников, например русском ВКАМе за 1897 г. для них указывается вооружение из «скорострельной пушки» неопределенного калибра и трех митральез.

* По рапортам командиров обобщенных в «Estados de Fuerza y Vida» // A.G.M.A.B. Leg. 2235.

** Дополнительное доказательство того, что в журналах «Nuevo Mundo» и «La Ilustración Española y Americana» под видом описания «Альмонте» и «Коркуэра» на самом деле содержится описание «Хенерала Бланко» и «Ланао». Зачем и кому это стало нужно, остается только догадываться.

Официально экипаж лодок типа «Ланао» составлял 29 человек, типа «Альмонте» – 21. Однако, судя по рапортам их командиров, экипаж всех лодок не превышал 20-21 человек, в состав которых входил командир в чине мичмана, механик, помощник механика и боцман и 16-17 нижних чинов.

Королевским декретом от 7 августа 1895 г. введенным в строй «Ланао» и «Хенераль Бланко» были присвоены идентификационные номера 243 и 245 и международные идентификаторы GRMS и GRJK. Для «Коркуере» и «Альмонте» идентификационные номера 190 и 193 и международные идентификаторы GQVC и GQCT соответственно были присвоены декретом от 22 января 1896 г.

Появление у испанцев сразу четырех канонерских лодок кардинальным образом изменяли баланс сил в районе Ланао. Королевским декретом от 1 декабря 1896 г. было создано Военно-морское Соединение озера Ланао (Sección de fuerzas navales de la laguna de Lanao) под командованием старшего лейтенанта Хосе Давида Санчеса де Ибаргена и Корбачо. Кроме командира тем же декретом, с целью создания необходимой береговой инфраструктуры, в штат Соединения были введены бухгалтер флота, казначей, младший врач и 30 мастеровых.

К началу 1897 г. все четыре вновь построенные канонерки достигли Ланао, и в мае Соединение приняло свой законченный состав:

- канонерские лодки «Хенераль Бланко» и «Ланао» под командой лейтенантов Мариано Сберта и Фернандо Каррансы – по 29 человек экипажа;
- канонерские лодки «Альмонте» и «Коркуэра» под командой мичманов Анхеля Пардо и Акилеса Виалья – по 20 человек экипажа;
- четыре канонерских катера (первый под командованием лейтенанта, второй

– мичмана, и два оставшихся – старших боцманов) – по 22 человека экипажа;

- три весельных катера с экипажем из одного старшины 2 статьи, морского артиллериста 1 статьи и 12 матросов;

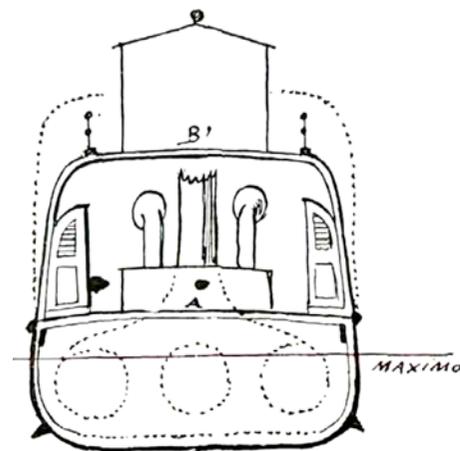
- три шаланды с девятью моряками (три матроса 1 статьи и шесть – второй).

Корабли базировались на небольшой населенный пункт Марауи, располагавшийся на севере озера в районе устья реки Агус, в заливе Илиган.

В течение двух последующих лет при помощи военной силы и непосредственном участии Соединения вопрос с самоопределением мавров был фактически решен в пользу Испании. Наиболее напряженным выдалось первое полугодие 1897 г. По его результатам появился Королевский декрет 17 марта 1898 г., награждавший большую группу офицеров и матросов Соединения.

Но увы, спустя всего несколько месяцев началась испано-американская война и весь труд испанских моряков пошел прахом. Деморализованная поражением в испано-американской войне испанская армия начала сдавать свои позиции, к маю 1899 г. на Минданао остался единственный форпост Испании – Самбоанга. С уходом испанской армии из Марауи и района Ланао, пришлось эвакуировать и базу Соединения, а все корабли 21 декабря 1898 г. были уничтожены экипажами и выведены из списков флота Королевским декретом от 4 августа 1899 г.

На этом историю первых испанских бронекатеров можно закончить, если бы не еще две канонерки, начатые постройкой в 1897 г. В первой половине 1898 г. их доставили в Кавите. Они получили названия «Эспанья» и «Серес», первая в честь Испании, а вторая – в честь парохода, отличившегося при подавлении филиппинского восстания в 1870-х гг. Этим двум кораблям повезло еще меньше. К моменту сражения у Кавите, они находились в полуразобранном состоянии. Вероятно, отдельные секции уже были отправлены на Минданао,

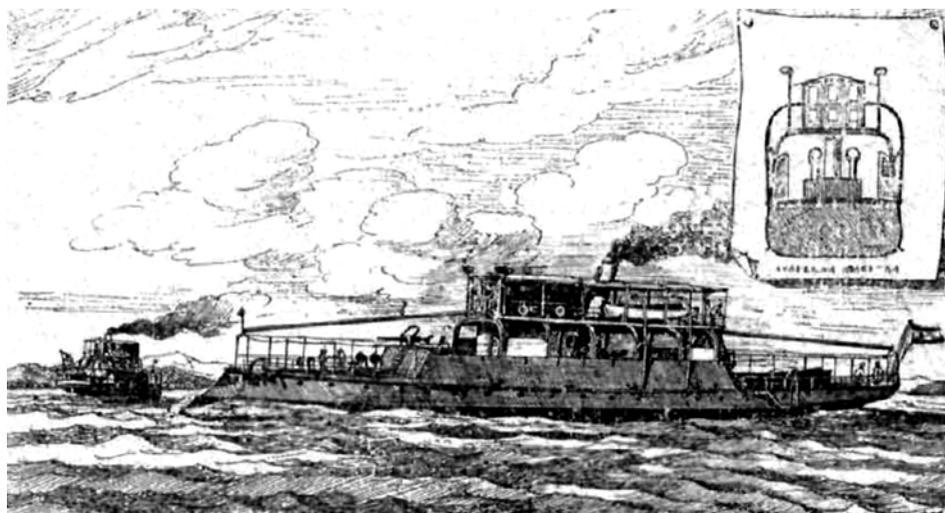


Канонерская лодка «Хенераль Бланко». Поперечное сечение по мидельшпангоуту (рисунок, выполненный одним из членов экипажа)

так как при эвакуации Кавите канонерки оставили американской армии, а те даже не сделали попытку собрать лодки из практически готовых комплектов. Хотя, встречаются сведения, что недостроенный «Серес» отбуксировали к Маниле, где его «благополучно» уничтожили 15 августа при капитуляции столицы Филиппин. Но эта информация содержится лишь в мемуарной литературе, и перепроверка авторами их по официальным документам не дала никакого подтверждения.

Впрочем, потеря была не большой: спроектированные для конкретных условий озерного театра Ланао, который теперь был потерян, канонерки в любом другом месте (а доступным оставался только морской театр) заведомо зарекомендовали бы себя далеко не с лучшей стороны. Низкий надводный борт делал их чрезвычайно опасными даже на относительно небольшой волне, а все их превосходные (в условиях озер и рек) защитные и наступательные качества просто «не смотрелись» на фоне даже самых небольших морских кораблей.

Еще одна испанская гравюра, изображающая «Ланао» и «Хенераль Бланко»



Источники и литература

Архивные фонды:

Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” (Viso del Maques, Ciudad Real)
 Archivo de la Armada de Ferrol

Статьи:

Cañoneras “Almonte” y “Corcuera” // Nuevo Mundo. – 1897. – № 158.
 González-Aller J.I. Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid. – Madrid: Ministerio de Defensa, 2000.
 Monleón R. Cañoneras “Almonte” y “Corcuera” en la laguna Lanao // La Ilustración Española y Americana. – 1897. – № 1.

Официальная периодика:

Estados General de la Armada.
 Gaceta de Madrid.

ПЕРВЫЕ БРОНЕНОСНЫЕ КОРАБЛИ КИТАЙСКОЙ ПОСТРОЙКИ

Д.В. Киселёв

Строительство судов западного типа началось в Китае в конце 1860-х гг., когда в нескольких портах Поднебесной были учреждены так называемые арсеналы. Эти предприятия сочетали функции судостроения, оружейных заводов и центров подготовки национальных технических кадров. В первые годы своего существования арсеналы полностью зависели от иностранных специалистов и иностранных поставок. Какое-то время возможности верфей ограничивались строительством деревянных судов, однако уже к середине 1870-х гг. достигнутый технологический уровень позволил обратиться к броненосным кораблям.

Первенец новой эпохи появился на стапелях Цзяннаньского арсенала.* Этот военно-промышленный центр был основан в 1865 г. по приказу Цзэн Гофаня (1811-1872) – наместника провинции Цзянси и выдающегося государственного деятеля. Верфи арсенала располагались на берегу р.Янцзы, в окрестностях Шанхая. В начале 1870-х гг. предприятие оснащалось оборудованием, поставляемым английской фирмой «Дж.Бёрн и К°». По рекомендации того же партнера завод пригласил двух специалистов – корабельного инженера Ренни и механика Аллена. Именно им западная печать приписывала проектирование железной канонерской лодки «Цзиньюу» («Золотая чаша»), спущенной на воду 17 сентября 1875 г. Прежде всего, следует сказать несколько слов о названии этого корабля. Несколько необычное для европейского уха, оно о многом говорило китайцу. Словосочетание «золотая чаша» в Поднебесной является идиомой, обозначающей прочно укрепленную и надежно обороняемую территорию.** Даже незначительная вражеская акция – например, высадка тактического десанта или бомбардировка гавани, – может считаться повреждением драгоценного сосуда, коим являются берега Китая. Имя новой канонерки должно было напоминать экипажу о

долге службы.

Подобным первым представителям семейства «рэнделовских» канонерок, «Цзиньюу» отличалась малыми размерами (около 200 т водоизмещения), не имела рангоута и была вооружена единственным тяжелым орудием, установленным в носовой части. Две горизонтальные паровые машины должны были обеспечивать канонерке скорость в 10 узлов. Главной чертой, отличавшей «Цзиньюу» от всего, что было построено на тот момент китайскими кораблями, являлось наличие брони. Орудие и боевой пост управления канонерки находились в каземате, вытянутом вдоль диаметральной плоскости и занимавшем всю ширину корпуса. Слойчатая броня каземата имела толщину 2,38 дюйма. Кроме того, ватерлиния канонерки прикрывалась броневым поясом толщиной 2,75 дюйма на 4-дюймовой тиковой подкладке. В походном положении крыша каземата служила капитанским мостиком.

Судно обошлось китайской казне в 63 000 серебряных лян. В качестве курьеза можно рассмотреть тот факт, что чиновные заказчики категорически запретили делать орудие канонерки поворотным... из опасения опрокидывания судна. Таким образом, горизонтальная наводка должна была осуществляться путем маневрирования самого корабля, чему должны были способствовать два гребных винта. В дополнение к единственной пушке прилагался таран длиной 4,5 фута (1,37 м), а отсутствие артиллерии малого калибра компенсировалось амбразурами, прорезанными в стенках каземата. Предполагалось, что с их помощью экипаж будет вести огонь из стрелкового оружия. «Цзиньюу» предназначалась для патрулирования Усуна – основной судоходной протоки устья Янцзы, т.е. не должна была выходить в море. Однако еще на стапеле в проект были внесены изменения, позволявшие ей совершать морские переходы в прибрежных водах – в частности, увеличена

высота надводного борта. Это было связано с мнением пекинского двора, который считал, что новый корабль может пригодиться для обороны морских подступов к столице в Печилийском заливе. Есть основания полагать, что уже в начале 1876 г. канонерка находилась в северокитайском порту Тяньцзинь. Впрочем, ко времени начала в 1894 г. японо-китайской войны судно числилось в составе Наньянского (Южного) флота под именем «Тяньсин».** Запад с большим интересом отнесся к появлению у Китая первого броненосного судна: соответствующие публикации немедленно появились в морской печати Великобритании, США и России. Иностранные наблюдатели единодушно признавали за «Цзиньюу» хорошие шансы на победу в поединке с судном клиперского ранга. Тем не менее, реальное боевое значение нового корабля ограничивалось береговой обороной.

По некоторым сведениям, после Синьхайской революции 1911 г. «Цзиньюу» вошла в состав вооруженных сил провинции Аньхой, где продолжала служить до 1914 г. Действия судна по-прежнему были ограничены водами Янцзы.

Китайскому историку Чэнь Юэ принадлежит смелое утверждение о том, что «Цзиньюу» послужила прототипом германской броненосной канонерки «Веспе», построенной в Бремене в том же 1875 г. Из этого ученый делает более широкий вывод о том, что корни германских традиций броненосного судостроения следует искать в китайской

* В русских источниках часто упоминается, как Дзяннаньский и даже Киангнанский.

** Толкование по: Большой китайско-русский словарь. – М: Наука, 1983. – Т.2, с.184.

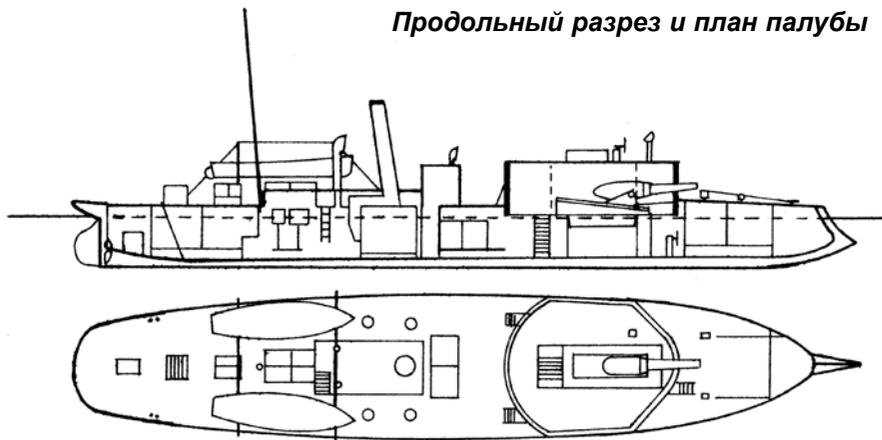
*** К сожалению, автору не удалось выяснить, какими иероглифами записывалось второе название судна. Это лишает его возможности сделать правильный перевод. Словосочетание «тяньсин» может иметь значение «удача, ниспосланная Небом». Сведения о переименовании канонерки приводятся Р. Райтом.

Канонерская лодка «Цзиньюу»



© Фан Хэ, Лю Сюаньхэ (КНР),
2004 (реконструкция)

Продольный разрез и план палубы



Современная модель «Цзиньюу», выполненная в КНР

почве! Таким образом, по мысли историка, все боевые суда, заказанные Китаем в Германии в 1880-х гг., имеют своим родоначальником китайский же корабль. Если Чэнь Юэ нельзя упрекнуть в недостатке патриотизма, то в остальном его утверждения не выдерживают критики. В 1875 г. «Цзиньюу» никак не могла считаться новым словом в кораблестроении и примером для подражания. Она весьма напоминала примитивные американские «броненосцы» времен гражданской войны 1861-1865 гг. Внимание европейцев привлек прежде всего не корабль, а сам факт того, что имперский Китай – символ консерватизма и технической отсталости – претендует на обладание современными промышленными технологиями.

Броненосец береговой обороны «Пиньюань»

В отличие от «Цзиньюу», корабль, о котором пойдет речь ниже, можно назвать полноценным броненосным судном. Весной 1886 г. выпускник Фучжоуской технической школы Вэй Хань (1851-1929) был направлен во Францию для закупки корабельной стали и других материалов. Пребывание в Европе 35-летний инженер использовал для того, чтобы пополнить свои технические знания. Вернувшись домой осенью того же года, он заручился поддержкой начальника Фучжоуского адмиралтейства Пэй Иньсэня (1823-1895) и 7 декабря 1886 г. заложил на стапеле киль нового судна. Прежде чем перейти к истории его создания и службы, стоит сказать несколько слов о верфи – крупнейшем предприятии подобного рода в Китае той эпохи.

В середине XIX в. в среде прогрессивно мыслящих сановников Цинской империи развернулось «Движение за усвоение европейских знаний». Одним из самых ярких его представителей был генерал Цзо Цзунтан (1812-1885), ставший в 1865 г. заместителем провинций

Фуцзянь и Чжэцзян. 25 июня 1866 г. он представил двору проект создания арсенала в окрестностях г. Фучжоу. Место для будущего предприятия было выбрано на Мавэйском рейде реки Миньцзян, в 12 милях от моря. Естественные условия судоходства в районе будущей верфи позволяли спускать на воду суда с осадкой до 7 м. К достоинствам региона относились дешевая рабочая сила, вековые традиции мореплавания, близость железорудных и угольных месторождений. Автором проекта арсенала и душой строительства был француз Проспер Жикель. Заводское оборудование также закупалось во Франции, работы были организованы по французской методике, а обучение китайских кадров велось на французском языке. В 1874 г. в арсенале трудилось 2600 рабочих и более 50 иностранных специалистов. В их распоряжении имелись две кузницы с 60 горнами и 10 паровыми молотами весом до 6,5 т. Металлургические мастерские с 6 печами и 4 станами могли производить до 3000 тонн листового железа в год. Рядом располагались литейные, слесарные и сборочные цеха, лесопилка, столярная, модельная и инструментальная мастерские. На берегу реки был устроен плаз для вычерчивания судовых обводов, а также три крытых строительных эллинга с кранами грузоподъемностью до 40 т. Для ремонта имелся специальный эллинг системы Лаба, механизмы которого позволяли поднимать на берег суда длиной около 100 м. Адмиралтейство тянулось вдоль реки на протяжении 1,5 миль, занимая

площадь более 36 гектаров. К нему примыкали морская и техническая школы.

23 августа 1884 г. арсенал сильно пострадал в результате бомбардировки, которую предприняла французская эскадра адмирала А. Курбэ. Несмотря на все усилия, интервентам не удалось достичь своей цели и полностью уничтожить предприятие. В своем рапорте французский командующий указал: «Наши 28-килограммовые бомбы разрушили все, что было им по силе; выстрелы, направленные на мастерские, склады и на строящийся в адмиралтействе крейсер, сделали в них большие повреждения, не столь однако значительные, как я мог бы желать... Литейная, сборочная, чертежная значительно пострадали..., но чтобы разрушить адмиралтейство недостаточно было 14-сантиметрового калибра, для этого нужно было иметь 24-сантиметровые, или, по крайней мере, 19-сантиметровые орудия». Китайцев спасло то, что начавшийся отлив не дал крупнейшим судам французов – крейсерам «Триумфан» и «Дюге-Труэн» – подойти на дистанцию выстрела. После войны китайцы проявили недюжинную волю, всего за год восстановив судоверфь и создав условия для строительства стального броненосного судна. Достижение тем более впечатляющее, если учесть, что до этого в Фучжоу строились только деревянные и композитные суда.

Помимо Вэй Ханя в проектировании и строительстве броненосца принимали участие Чжэн Цинлянь, У Дэчжан и еще трое специалистов. За производство литейных работ и изготовление механизмов отвечали Чэнь Чжаоао, Ли Шоутянь и Ян Ляньчэнь. Историк Чэнь Юэ считает, что за основу проекта был взят французский броненосец берего-

Вид Фучжоуского адмиралтейства. Гравюра конца XIX в.

