

# МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№2 • март • 2012

## Крейсер «Эмиль Бертэн»

- Канонерки для «самоусиления»

- Китобойное судно «Рау IX»

- Минный заградитель «Ульм»

- Сторожевые суда типа «Барсук»



# МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№2 (47)•2012

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**

**А.В. Дашьян**

**М.Б. Князев**

**М.Э. Морозов**

**В.В. Яровой**

Подготовка

оригинал-макета:

**ООО «Издательство ВЭРО Пресс»**

**E-mail: [navalcampaign@gmail.com](mailto:navalcampaign@gmail.com)**

**<http://mk.tsushima.su>**

Подписано к печати 02.04.2012 г.

Отпечатано с диапозитивов заказчика в издательско-полиграфическом центре «РА-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».

**В оформлении 1-й страницы обложки использован фрагмент картины М. Феррейра "Броненосец "Маршал Флориану"**

## Содержание

<b>Д.В. Киселёв.</b> <b>Канонерки для «самоусиления»</b> .....	<b>2</b>
<b>В.А. Сутормин.</b> <b>Сторожевые суда типа «Барсук»</b> .....	<b>8</b>
<b>С.В. Патянин.</b> <b>Легкий крейсер «Эмиль Бергэн»</b> .....	<b>16</b>
<b>И.В. Борисенко.</b> <b>Минный заградитель «Ульм»</b> .....	<b>45</b>
<b>Д.И. Пескин.</b> <b>Китобойное судно «Рау IX»</b> .....	<b>55</b>
<b>Дополнения – уточнения</b> .....	<b>57</b>
<b>Вопрос – ответ</b> .....	<b>60</b>

Москва 2012

## Уважаемые читатели!

В настоящем сборнике вашему вниманию предлагаются материалы по истории отечественного и зарубежного флотов.

Специалист-китаевед **Дмитрий Викторович Киселёв** (Москва) рассказывает о первых боевых кораблях, построенных в Китае с использованием европейского опыта; к.и.н. **Владимир Анатольевич Сутормин** (Анапа) продолжает разговор о кораблях советских морских пограничников; к.и.н. **Сергей Владимирович Патянин** (г. Саров Нижегородской области) представляет очередную статью из цикла «Французские крейсера Второй мировой войны»; работа **Игоря Викторовича Борисенко** (г. Киселевск Кемеровской области) посвящена очередному эпизоду войны в Заполярье; инженер-кораблестроитель **Дмитрий Иванович Пескин** (г. Киль, Германия) освещает историю одного из экспонатов Германского Морского музея. В рубрике «Дополнения–уточнения» мы публикуем подборку материалов по перевооружению трофейных кораблей Пинской военной флотилии, подготовленную к.и.н. **Константином Леонидовичем Кулагиним** (Москва).

## Дорогие друзья!

Со второго полугодия 2012 года «Морская кампания» станет частью нового, большого, ежемесячного издания – журнала «АРСЕНАЛ-КОЛЛЕКЦИЯ» (индекс по каталогу РосПечать – 84963). Многие из вас хорошо знакомы с книжной серией «Арсенал-Коллекция», выпускаемые издательствами «Яуза» и «ЭКСМО».

Новый журнал станет отчасти правопреемником «Морской кампании», однако его содержание не будет ограничиваться только «морской» тематикой – появятся статьи и материалы как по авиации, так и по сухопутной технике. И не только...

Мы надеемся встретиться с вами на страницах нового издания!

*С уважением ко всем читателям,  
Редакция журнала «Морская кампания»*

# Канонерки для «самоусиления»

Д.В. Киселёв

## История создания

Итог ожесточенной войны, которую империя Цин 14 лет (1850-1864 гг.) вела против повстанцев-тайпинов, можно с полным основанием назвать «Пирровой победой». Хотя столица Тайпинского государства пала, китайское общество было далеко от примирения, а экономика страны лежала в руинах. В 1874 г. площадь пахотных земель в целом по стране находилась на уровне начала 30-х годов XIX в. Самая тяжелая картина наблюдалась в сфере демографии: в традиционно благополучной провинции Цзянсу население за время гражданской войны сократилось втрое, а в некоторых районах соседнего Чжэцзяна — на 70%! Восемнадцать главным провинциям Поднебесной даже в 1897 г. не хватало 30 млн. человек до уровня середины столетия.

Особое беспокойство Пекина вызывал тот факт, что традиционная «знаменная» система организации вооруженных сил показала полную неспособность справиться с восставшими. Для восстановления порядка правительству в начале 1860-х гг. пришлось прибегнуть к помощи тех самых иностранцев, которые во время Второй Опиумной войны осуществляли в отношении Китая вооруженную агрессию. Щекотливая ситуация породила в высших кругах империи дискуссию о путях будущего развития страны, участники которой быстро разделились на два лагеря. Традиционалисты, группировавшиеся вокруг Су Шуня — фаворита императора Сяньфэна, — требовали возвращения к политике самоизоляции Китая. Сторонники инноваций, возглавляемые сводным братом императора, великим князем Гуном, ратовали за усвоение «западных дел» (*янью*) в целях «самоусиления» (*цзыцян*). После смерти Сяньфэна в августе 1861 г. сторонники новшества одержали верх. Осенью 1861 г. Су Шунь был отстранен от управления государством, в том же году в системе государственных органов империи появилось своеобразное «министерство иностранных дел», или *Цзунли ямэнь* — в его задачи входило накопление актуальных знаний (прежде всего, военно-технических) и изыскание средств для их практического применения. Важной особенностью политики «самоусиления» была ее нацеленность не на закупку иностранной техники, а на организацию ее производства в Китае.

Многие историки считают политику «самоусиления» первым реформаторским движением в новой истории Китая. На деле все обстояло несколько не так. Прежде всего, речь шла о простом заимствовании западных технологий и

методов их применения, тогда как конфуцианские принципы общественного и государственного устройства оставались неизменными. Как писал один из идеологов «самоусиления» Фэн Гуйфэн, «восточное учение является основой, а западное — всего лишь приложением к ней». Кроме того, инициатива реального воплощения идеи *цзыцян* быстро перешла от правительства к региональным лидерам — наместникам различных регионов, содержавшим собственные армии и стремившимся к их перевооружению в личных интересах. Как бы то ни было, определенные успехи наметились уже к началу 1870-х гг. — и прежде всего в сфере военного производства. В период с 1861 по 1872 г. были организованы первые 11 предприятий, самыми мощными из которых были так называемые «арсеналы» в Шанхае, Фучжоу и Тяньцзине. В 1862 г. началось формирование национальной системы подготовки военных и технических кадров — к 1898 г. в Китае действовало уже 17 специальных учебных заведений.

Важным аспектом политики «самоусиления» было создание современного военного флота. В августе 1866 г. лидер Хунаньской военно-аристократической группировки Цзо Цзунтан выбрал в Мавэе (Мамой) на реке Миньцзян место для строительства адмиралтейства и военно-морской школы, сыгравших важнейшую роль в становлении китайских ВМС.<sup>1</sup> Главным партнером Цзо Цзунтана стал отставной лейтенант французского флота Проспер Франсуа Мари Жикель (1835-1886), служивший комиссаром морской таможни в Нинбо и в годы Тайпинского восстания участвовавший в создании «Всегда побеждающей армии». Это военное формирование западного образца под командование англичанина Чарльза Гордона сыграло важную роль в разгроме повстанцев. 3 сентября 1866 г. с Жикелем было заключено соглашение, по условиям которого он обязывался:

1. Устроить мастерские и стапели для строительства кораблей.

2. Устроить плавильные и литейные цеха, установить оборудование для проката листового и полосового железа.

3. Построить подъемник системы Лаба для поперечного подъема на берег судов водоизмещением до 2500 тонн и длиной до 100 м.

4. Обеспечить предприятие европейскими специалистами в количестве, достаточном для руководства работами и обучения китайцев.

5. Организовать обучение морских офицеров и инженерно-технического персонала.

Договор также подписал французский морской офицер Поль Александр Д'Эгбель (1831-1875),<sup>2</sup> а засвидетельствовал сделку консул Наполеона III в Шанхае виконт Бренье де Монморан. Со своей стороны, Цзо Цзунтан прислал для нужд адмиралтейства около 3 тысяч местных жителей и 1 тысячу солдат своей армии (скорее всего, для предупреждения бегства рабочих). На устройство адмиралтейства выделялось 400 тыс. серебряных лян, причем только вознаграждение Жикеля и Д'Эгбеля должно было составить 48 тыс. лян. Последующее содержание предприятия и школы устанавливалось на уровне 40 тыс. лян в месяц. Из них 20 тыс. приходилось на долю провинции Фуцзянь и еще 20 тыс. равными долями заимствовались из средств соседних провинций Чжэцзян и Гуандун. Ожидалось, что в первые 5 лет со дня пуска железоплавильных и прокатных цехов адмиралтейство построит 11 вооруженных судов с машинами мощностью 80 л.с.<sup>3</sup>

Уезжая в 1866 г. в северо-западные районы Китая для борьбы с мусульманским антиправительственным движением, Цзо Цзунтан поставил на главе будущего адмиралтейства своего соратника Шэнь Баочжэня. Строительство верфи началось уже в первые месяцы 1867 г., но в полную силу работы развернулись только в конце того же года, когда из Франции стали прибывать нанятые специалисты.<sup>4</sup> 7 ноября 1867 г. прибыла первая группа французских во главе с Жикелем и Адриеном Трасбо — корабельным инженером, ранее трудившимся на верфях в Рошфоре. Трасбо был сразу же назначен главным распорядителем работ. 13 декабря 1867 г. в Мавэй пришел корабль с материалами и оборудо-

<sup>1</sup> В исторической литературе традиционно именуются Фучжоускими, хотя г. Фучжоу — столица провинции Фуцзянь, — лежит в 10 милях от Мавэя.

<sup>2</sup> Д'Эгбель принимал в создании Фучжоуского адмиралтейства номинальное участие, будучи непосредственным начальником Жикеля в Нинбо.

<sup>3</sup> Интересно, что основным объектом действий этой флотилии считались прибрежные пираты, изрядно расплодившиеся за время гражданской войны. По крайней мере, на это указывал Цзо Цзунтан в своем докладе ко двору еще в 1863 г.

<sup>4</sup> Последняя группа из 22 иностранных специалистов прибыла 11 апреля 1868 г. В первые годы существования адмиралтейства в Мавэе проживало от 45 до 52 подданных Франции (в т.ч. 8 женщин и 4 детей). К 1877 г. их количество сократилось до 6 человек.

<sup>5</sup> По другим данным водоизмещение «Ламотт-Пике» составляло 687 т.

<sup>6</sup> Для расследования обстоятельств крушения американского торгового судна «Ровер» и убийства его команды тайваньскими аборигенами.



**Здание дирекции Мавэйского адмиралтейства, 1880-е гг.**



**Шэнь Баочжэнь – первый начальник Мавэйского адмиралтейства**

ванием для мастерских. Постоянно получаемый заказчиками, Жикель быстро построил первый 76-метровый эллинг с временной кузницей. Официальный пуск предприятия состоялся 18 января 1868 г., когда Трасбо заложил на стапеле киль деревянного транспорта «Ваньяньцин» («Многая лета империи Цин»). Инженер воспользовался чертежами французского авизо «Ламотт-Пике», построенного в Шербуре в 1859 г. При этом размеры транспорта в сравнении с прототипом были значительно увеличены: 1450 т водоизмещения против 736.<sup>5</sup> Все механизмы, включая паровую машину, были заказаны во Франции. Корабль сошел на воду 10 июня 1869 г., к этому времени на стапеле №2 уже был сформирован набор канонерской лодки проектным водоизмещением в 500 т.

Закладка нового корабля состоялась 8 февраля 1869 г. Как и «Ваньяньцин», канонерка строилась Адриеном Трасбо из тикового дерева, закупленного в Сиаме (Таиланд). Подводная часть корпуса обшивалась медными листами. В качестве возможного прототипа корабля китайский историк Чэнь Юэ называет «Гишан» – головной корабль в серии из трех 750-тонных канонерок, построенных во Франции в 1866-1868 гг. «Гишан» оставалась в строю до 1888 г., была вооружена 3 орудиями и несла службу в Новой Каледонии. В историю этот корабль вошел благодаря участию в церемонии провозглашения французского суверенитета над о. Таити летом 1880 г.

В проекте китайской канонерки, составленном Трасбо, были заложены следующие размерения: длина – 51,8 м, ширина – 7,48 м, глубина трюма – 4,57 м, осадка 3,39 м. Силовая установка состояла из 2-цилиндровой паровой машины простого расширения номинальной мощностью 80 л.с. (фактически 320 л.с.), которая получала пар от двух коробчатых котлов. Машина вращала вал с частотой до 92 оборотов в минуту, что должно было обеспечить ход до 9 узлов. Котлы и машина располагались ниже ватерлинии.

21 июня 1869 г. Шэнь Баочжэнь в очередном докладе губернатору провинции упомянул, что набор канонерки

полностью готов, обшивка выполнена на треть, и что «все работы ведутся быстро». Вскоре после этого корабль получил имя «Мэйюнь» («Облако над берегом реки») и первого командира, которым стал У Шичжун. Об этом человеке известно очень немного. Китайские источники сообщают, что он, по-видимому, был уроженцем провинции Фуцзянь, а в годы Тайпинского восстания, возможно, попал в обучение к какому-то иностранному моряку. Этим объясняется, что У говорил по-английски и был знаком с морским делом. В 1867 г. он был прикомандирован в качестве переводчика к американскому консулу в Сямэне Чарльзу Лежандру, направлявшемуся с миссией на Тайвань.<sup>6</sup>

К 1 октября 1869 г. «Мэйюнь» была готова на две трети, паровые котлы и машина стояли на своих местах. 6 декабря того же года в присутствии Шэнь Баочжэня и иностранных специалистов на стапеле были совершены церемонии в честь морской богини Мацзу и богачина реки Миньцзян. После этого «Мэйюнь» была благополучно спущена на воду, а в соседнем эллинге заложили киль второй канонерки того же проекта.

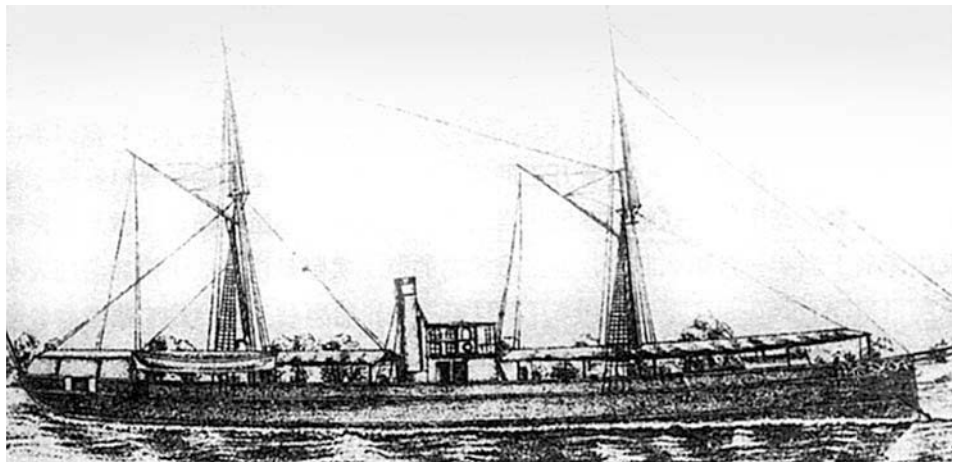
Главным оружием «Мэйюнь» была 160-мм гладкоствольная дульнозарядная пушка, изготовленная во Франции в 1868 г. Ствол орудия длиной 20 калибров установили на деревянном станке в средней части корабля, перед ходовым мостиком. Поворот станка на 180° и горизонтальное наведение орудия

осуществлялись при помощи нескольких направляющих, закрепленных на палубе корабля. Для ведения огня на оба борта были предусмотрены порты с откидными крышками. Вспомогательная артиллерия состояла из четырех гладкоствольных 16-фунтовых (100-мм) пушек английского производства. Они также стояли на верхней палубе, в кормовой части лодки – по две с каждого борта.

После установки парусного вооружения и завершения ходовых испытаний, канонерка была укомплектована экипажем из 67 офицеров и матросов. Большинство из них были присланы из г. Нинбо. 10 января 1870 г. на лодку прибыл с инспекцией Шэнь Баочжэнь, а на следующий день она впервые вышла из устья Миньцзяна в море. Следующий, более продолжительный, морской поход «Мэйюнь» начался 28 января: на лодке находился П. Жикель, вместе с экипажем отметивший наступление нового года по лунному календарю. 3 февраля корабль вернулся в Мавэй и в течение месяца устранял недоделки. Начало службы «Мэйюнь» датируется 6 марта 1870 г.: в этот день она вышла в море, чтобы доставить на Тайвань императорского уполномоченного по закупкам зерна для столичных нужд.

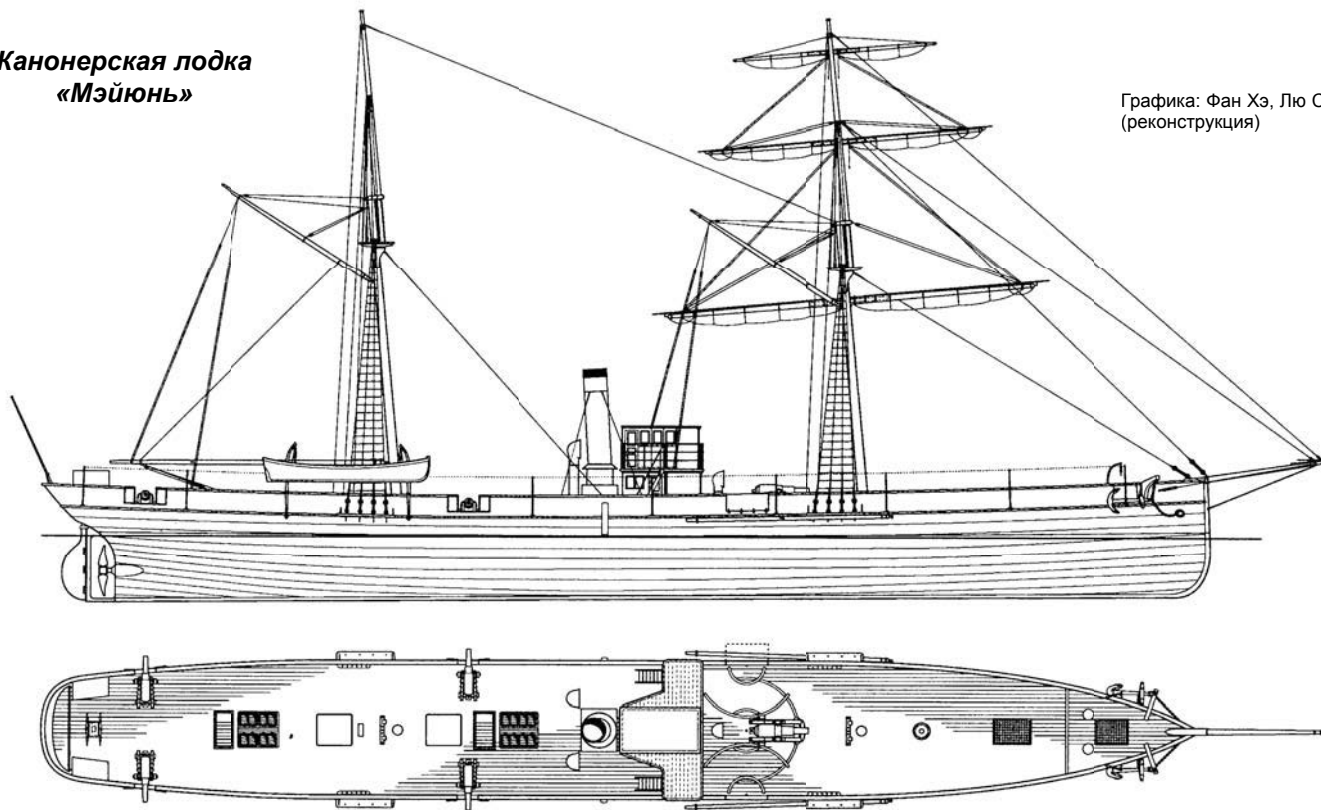
Строительство второго корабля типа «Мэйюнь» продолжалось всего 6 месяцев: коллектив верфи уже успел сложиться и накопить необходимый практический опыт. За постройкой наблюдал французский техник М. Арнодо, благополучно спустивший корабль на воду 30 мая 1870 г. Новая канонерка получила имя «Фусин» («Счастливая звезда»), а ее командиром стал Ян Юнъянь. Водоизмещение «Мэйюнь» и «Фусин» составляло 515 т, размерения и характеристики силовой установки были одинаковыми, а главное отличие состояло в вооружении. В 1876 г. командир русской канлодки «Соболь» лейтенант Р. Соколов, посетивший Мавэй, отмечал крайнюю разнотипность артиллерии китайских судов. В качестве главного ору-

**Самое известное изображение канонерской лодки «Мэйюнь»**



**Канонерская лодка  
«Мэйюнь»**

Графика: Фан Хэ, Лю Сяохэ  
(реконструкция)



Название	Строительный номер	Заложена	Спущена на воду	Вошла в строй
«Мэйюнь» (湄云)	2	08.02.1869	06.12.1869	06.03.1870
«Фусин» (福星)	3	06.12.1869	30.05.1870	1870
«Чжэньхай» (镇海)	6	29.03.1871	28.11.1871	1872
«Цзинъюань» (靖远)	9	01.12.1871	21.08.1872	1872
«Чжэньвэй» (振威)	10	24.06.1872	11.12.1872	1873

современников, полет шестигранного уитвортовского снаряда сопровождался резким сверлящим звуком. К началу 1870-х гг. пушки Уитворта уже считались курьезом: установка орудия этой системы на новой китайской канонерке объяснялась не чем иным, как отсутствием выбора.<sup>7</sup>

Вспомогательная артиллерия «Фусин» состояла из четырех пушек Вавассёра калибром 14 фунтов (100 мм). Эти орудия устанавливались по схеме «Мэйюнь», но с небольшим отличием: по сравнению с первым кораблем серии, их позиция была несколько сдвинута в направлении носа.

К моменту окончания строительства «Фусин» военно-морская школа, открытая в Мавэе в 1867 г., остро нуждалась в учебном судне. В этом качестве какое-то время пришлось использовать новую канонерку. Среди кадетов, ходивших на ней по реке Миньцзян и Формозскому проливу, было немало будущих героев японо-китайской войны 1894-1895 гг.: Линь Тайцэн, Лю Бучань, Дэн Шичан и др. Однако такое использование боевого корабля Шэнь Баочжэнь признал не рациональным и вскоре функции учебного судна были переданы «Цзяньвэй» – бывшему прусскому торговому паруснику водоизмещением 475 т, купленному за 10 782 лян.

Внешне обе канонерки представляли собой деревянные парусно-винтовые корабли с двумя мачтами и единственной дымовой трубой. Парусное вооружение по типу шхуны-брига позволяло

Фото автора



**70-фнт. (160-мм) дульнозарядное орудие Уитворта в музее Вашингтонской военной верфи, США. Справа хорошо виден шестигранный канал ствола**

для на «Фусин» поставили 70-фунтовку системы Уитворта. Канал ее ствола был выполнен в виде витого шестигранника: по мысли создателя, такая форма была проста в изготовлении и обслуживании. Снаряд соответствующей формы при выстреле получал вращение, достаточное для точного поражения цели. Орудия Уитворта не получили большого распространения, но успели оставить определенный след в истории морской

артиллерии. Так, 32-фунтовыми орудиями этого типа был вооружен знаменитый рейдер Конфедерации «Шенандоа», действовавший против торгового флота США в 1864-1865 гг. Считается, что последний выстрел американской Гражданской войны был сделан из уитвортовской пушки «Шенандоа» – это произошло 22 июня 1865 г. в Беринговом море, во время преследования китобойного судна «Джера Свифт». По отзывам

им ходить круто к ветру, а сравнительно малая осадка – без труда заходить в многочисленные реки Южного Китая.

## История службы

Как и предполагал Цзо Цзунтан, первой областью применения канонерок мавэйской постройки была борьба с пиратами. В апреле 1871 г., в ответ на просьбу чжэцзянского *сюньфу* (губернатора) Ян Чанцзюня, «Мэйюнь» совершила переход в Вэньжоу и начала патрулирование побережья между этим портом и Нинбо. 25 мая канонерка приняла на борт командующего морскими силами провинции Хуан Шаочуня и вышла в море. У острова Чунминдао машина корабля внезапно вышла из строя, так что «Мэйюнь» пришлось под парусами идти в Нинбо для ремонта. Этот случай произвел неблагоприятное впечатление на губернатора провинции, тем более, что командиру «Мэйюнь» пришлось обратиться за помощью к морякам английских торговых судов. 28 июня, во время очередного захода канонерки в Нинбо, ее матросы были опущены на берег и там подрались с гуандунскими солдатами, также командированными в Чжэцзян для борьбы с пиратством. Окончательно вышедший из себя Ян Чанцзюнь заявил, что «Мэйюнь» не подходит для службы в Чжэцзяне и потребовал ее замены. В январе 1872 г. в Вэньжоу пришел только что построенный на мавэйских верфях вооруженный транспорт «Фубо», а «Мэйюнь» вернулась в Фучжоу. Результатом чжэцзянских приключений стала смена командира. У Шичжун был переведен на строящийся 1250-тонный транспорт «Фэйюнь», а канонерку принял военный чиновник IV класса (*дусы*) Ян Ибао.<sup>8</sup>

Летом 1872 г. мукденский военный губернатор обратился ко двору с просьбой прислать военный корабль для охранной и таможенной службы в порту Инкоу. После консультаций с властями Фуцзяни было решено отправить в Маньчжурию «Мэйюнь». 13 августа канонерка вышла в море и, после бункеровки в порту Цзилун на Тайване, 19 августа начала переход на север. 23 августа Ян Ибао зашел в Шанхай, где в течение недели выполнял профилактику механизмов и получал снабжение. 4 сентября «Мэйюнь» пришла в Инкоу. Ее экипаж с трудом перенес первую зиму: условия обитания на борту не отвечали холодному климату Маньчжурии. Поэтому было решено, что каждую зиму канонерка будет возвращаться в Фучжоу для отдыха команды и ремонта на Мавэйских верфях. В летние месяцы лодка преследовала пиратов, в изобилии гнездившихся на островах Желтого моря. Несколько лет «Мэйюнь» провела в подобных плаваниях и в марте 1879 г. приняла участие в спасении китайского торгового судна «Цзиньчанчэн»,



Chen Yue

пострадавшего от шквала в устье реки Миньцзян. С годами состояние корпуса канонерки ухудшалось, и к началу 1890-х гг. она уже перестала покидать Инкоу, оставаясь на зиму в импровизированном доке, вырытом в песчаном берегу реки Ляохэ. С началом японо-китайской войны 1894-1895 гг. она была зачислена в состав сил береговой обороны Бэйяна, но никакого участия в боевых действиях не принимала. С приближением к Инкоу японских войск экипаж покинул канонерку в ее зимнем убежище, однако из строя не вывел: состояние корабля и так исключало его использование противником.

4 марта 1895 г. японские войска заняли Инкоу. Освидетельствование «Мэйюнь» показало, что ее механизмы и корпус крайне изношены, а из орудий боеспособность сохранила только 160-мм пушка. Тем не менее, молодой императорский флот не мог отказать себе в приобретении еще одного трофея, и 5 июня 1895 г. «Мэйюнь» подняла японский флаг. Названия японцы менять не стали, только произносили его на свой манер – «Биун». 7 июля того же года канонерку на буксире привели в Ляйшуньюко (Порт-Артур), где использовали в качестве плавучего маяка. После вмешательства западных держав Японии пришлось отказаться от использования Порт-Артура, и в декабре 1895 г. туда вновь прибыли китайские военные чины. Они нашли, что механизмы и вооружение «Мэйюнь» демонтированы,

### **«Мэйюнь» и «Фусин» во время ремонта на подъемном эллинге системы Лаба в Фучжоуском адмиралтействе**

а возраст корабля делает его ремонт нецелесообразным. Какое-то время бывшая канонерка продолжала служить маяком и, по-видимому, была в итоге затоплена где-то во внутренней артурской гавани.

Судьба систершипа «Мэйюнь» сложилась по-иному. По-прежнему базирясь на Мавэй, «Фусин» регулярно выходила в море и охраняла торговые пути в Формозском проливе. 14 июня 1873 г., во время бункеровки в тайваньском угольном порту Цзилун, она оказала помощь двум английским торговым парусникам, застигнутым тайфуном на внешнем рейде. Англичан удалось благополучно перетащить на буксире в безопасное место, после чего командир лодки Ян Юннэнь получил благодарности английских таможенных чиновников и британского консула в Сямэне.<sup>9</sup> В мае-июне 1874 г. канонерка долгое время находилась в тайваньских водах в связи с вторжением на остров японского десанта, но боевых столкновений с японцами не имела.<sup>10</sup>

В июне 1877 г. «Фусин» была снова послана на Тайвань за зерном для довольствия фуцзяньских войск. 2 июля лодка бросила якорь в гавани Суао на восточном побережье острова. В тот же день с моря задул сильный ветер, перешедший в ураган. Попытка удержать

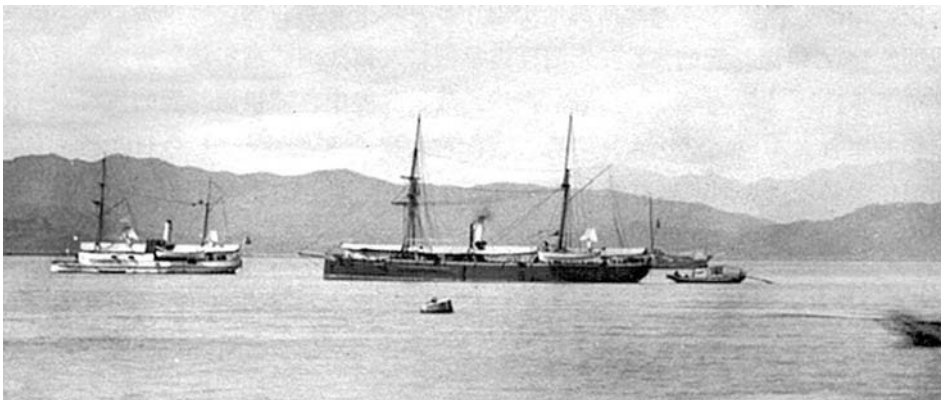
<sup>7</sup> Помимо «Фусин», орудия Уитворта были установлены на корвете «Янью» и канонерке «Дэньинчжоу», построенных в Мавэе в 1872 и 1876 гг.

<sup>8</sup> Впоследствии У Шичжун вновь на короткое время стал подменным командиром «Мэйюнь» – произошло это в один из заходов лодки в Вэньжоу.

<sup>9</sup> После 1860 г. сборы морских таможен Китая шли на выплату контрибуций в адрес Великобритании и Франции. В связи с этим китайское таможенное ведомство было поставлено под британский контроль и частично комплектовалось англичанами, занимавшими ключевые посты.

<sup>10</sup> Вторжение было спровоцировано гибелью экипажа японской торговой джонки от рук тайваньских аборигенов. Инцидент был урегулирован при посредничестве Великобритании, причем Китай выплатил Японии компенсации.

<sup>11</sup> «Юнбао» был построен в Мавэе в 1873 г. по образцу французского авизо «Эндр», имел водоизмещение от 1258 до 1400 т и, по некоторым сведениям, нес 3 орудия. О «Чжэньвэй» см. ниже.



**«Фусин» на Мавэйском рейде в августе 1884 г. Слева видна лэрдовская канонерка «Фушэн»**

«Фусин» на четырех якорях успеха не имела, машина также оказалась бес- сильна и в результате лодка оказалась выброшена на песчаный берег. После того, как шторм ослабел, команде с помощью местных жителей удалось выровнять корабль. Раскапывая песок, «Фусин» поместили в некое подобие сухого дока и защитили от волн часто- колом из бревен и валом. Когда в октя- бре 1877 г. погода наладилась, в Суао был прислан 150-сильный транспорт «Юнбао», к которому через месяц при- соединилась канонерка «Чжэньвэй».<sup>11</sup> Соединенными усилиями три экипажа пытались вырыть канал, по которому «Фусин» можно было бы вывести в море. Сильное волнение постоянно намывало новый песок, в связи с чем работы решили прекратить. На «Фусин» остались командир и 34 члена экипа- жа, а остальные ушли на спасательных судах в Мавэй. Только 6 июня 1878 г., пользуясь высоким приливом, канонер- ку удалось вывести на глубокую воду и на буксире привести в адмиралтейство. Ремонт корабля продолжался до конца 1878 г., и за это время лодка полу- чила нового командира, которым стал выпускник Мавэйской военно-морской школы Сюй Цзичуань (это не было фор- мой наказания Ян Юннэя, т.к. он сразу же получил новый корабль). В 1880 г. в должность командира «Фусин» вступил фуцзянец Чэнь Ин, также учившийся в Мавэе. Под его началом лодка была причислена к Фуцзянской эскадре и продолжила крейсерство в Формозском проливе.

Напряженность франко-китайских отношений, нараставшая с начала 1884 г., заставила фуцзяньское командо- вание сосредоточить все имеющиеся корабли для защиты адмиралтейства. К концу августа французская эскадра контр-адмирала Амедея Курбе бес- препятственно поднялась мимо бере- говых батарей по реке Миньцзян и заняла позицию на Мавэйском рейде. Французский адмирал держал флаг на авизо «Вольта», а подчиненные ему силы состояли из крейсера 1-го клас- са «Дюге-Труэн», крейсера 2-го класса «Шаторено», авизо «Парсеваль», кано- нерок «Линкс» и «Випер», а также двух

31-тонных миноносков 2-го класса №45 и №46, вооруженных шестовыми пирокси- линовыми минами. Позднее к ним доба- вились броненосец «Триумфан», кор- веты «Виллар» и «Д'Эстен», канонерка «Аспик», а «Шаторено» ушел к судам, блокировавшим устье Миньцзяна.

На Мавэйском рейде французам про- тивостояла Фуцзяньская эскадра из 11 деревянных парусно-паровых судов во главе с 1400-тонным корветом «Яньу». Формальным начальником этого соеди- нения был Хэ Жучжан, остававшийся на берегу и полностью зависевший от ука- заний губернатора провинции, находив- шегося в Фучжоу. У китайцев имелось 7 паровых катеров с шестовыми минами и 3-4 паровых баркаса, вооруженных тем же оружием. Есть сведения, что в преддверии неминуемого столкновения китайские моряки подготовили несколь- ко брандеров, но применить их так и не смогли. Из 45 орудий китайской эска- дры два были тяжелыми 10-дюймовыми пушками, одно – 8-дюймовым, а калибр

остальных не превышал 6 дюймов.<sup>12</sup> В то же время из 56 французских орудий на долю 10-дюймовок приходилось 6 стволов, а еще 6 пушек имели калибр 7 дюймов. Превосходство французов в бронированных судах было полным. К этому стоит добавить пассивность китайского командования и смекалку контр-адмирала Курбе, сумевшего опти- мальным образом использовать природ- ные условия Мавэйского рейда – пре- жде всего, характер приливо-отливных течений.

В 5 часов вечера 22 августа 1884 г. Курбе получил от французского консула в Фучжоу разрешение открыть огонь. В 10 часов утра уведомление о начале боевых действий эскадры было пере- дано консулом фуцзяньскому губерна- тору Чжан Пэйлюню. Примерно в то же время один из французских инже- неров адмиралтейства, по-видимому имевший какие-то связи с моряками эскадры Курбе, рассказал своему китай- скому коллеге Вэй Ханю, что французы нападут с минуты на минуту. Стремясь предупредить китайское командование, Вэй сел на паровой катер и отпра- вился на противоположный берег реки. Историк Чэнь Юэ считает, что фран- цузы приняли идущий на всех парах катер за миноноску и использовали это, как один из поводов для нападения. В выдержках из рапорта адмирала Курбе, опубликованных русским «Морским сборником», действительно говорится о каких-то китайских минных катерах,

#### Тактико-технические элементы канонерских лодок

	«Мэйюнь» и «Фусин»	«Чжэньхай», «Цзинъюань», «Чжэньвэй»
Материал корпуса	Тиковое дерево с обшивкой подводной части медью	
Водоизмещение	515 т	572 т
Длина	51,8 м	53,12 м
Ширина	7,48 м	8,32 м
Глубина трюма	4,57 м	4,48 м
Осадка	3,39 м	3,77 м
Силовая установка	Двухцилиндровая паровая машина простого расширения Два коробчатых котла низкого давления	
Мощность	80/320 л.с. (при 92 об./мин.)	80/350 л.с. (при 100 об./мин.)
Скорость	9 уз	9 уз
Экипаж	67 чел.	...

#### Вооружение

«Мэйюнь»	1×160-мм гладкоствольная дульнозарядная пушка 4×16-фнт. гладкоствольных дульнозарядных пушки
«Фусин»	1×160-мм дульнозарядное орудие Уитворта 4×100-мм пушки Вавассёра
«Чжэньхай»	1×160-мм дульнозарядное орудие 4×120-мм пушки Вавассёра
«Цзинъюань», «Чжэньвэй»	1×160-мм дульнозарядное орудие Вавассёра 4×120-мм пушки Вавассёра

которые после 09:30 утра 23 августа якобы приближались к французскому флагману, «показывая намерение атаковать». В 14:00, в полном соответствии с заранее составленным планом, французские корабли открыли слаженный огонь, под прикрытием которого их миноноски успешно атаковали корвет «Янгу» и транспорт «Фубо». В момент начала сражения «Фусин» стояла рядом с флагманским кораблем. По информации Чэнь Юэ, командир канонерки находился на мостике и сразу же отдал приказ открыть огонь по авизо «Вольта». Снявшись с якоря, «Фусин» пыталась действовать совместно с китайскими канонерками «Фушэн» и «Цзяньшэн».<sup>13</sup> Огонь французов нанес деревянной «Фусин» большие повреждения, а ее командир Чэнь Ин был убит. В командование лодкой вступил третий лейтенант Ван Лянь. К 6 часам вечера китайская эскадра перестала существовать: только транспорт «Юнбао» и канонерка «Исинь», покинувшие поле битвы, смогли уйти вверх по реке, однако полученные повреждения вскоре заставили их выброситься на берег. Что касается «Фусин», то в некоторых источниках утверждается, что она была потоплена при помощи шестовой мины катером с «Вольта», которым командовал лейтенант Огюстэн Буэ де Лапейер (1852-1924) – будущий адмирал, морской министр Франции и герой Первой мировой войны. Отчасти это подтверждается сообщением журнала «Морской сборник», который в сентябре 1884 г. со ссылкой на лондонскую «Таймс» писал о том, что на заключительном этапе Мавэйского сражения две поврежденные китайские канонерки были добыты французскими минами.

Такова история кораблей, положивших начало существованию класса мореходных канонерских лодок в составе ВМС Цинской империи.

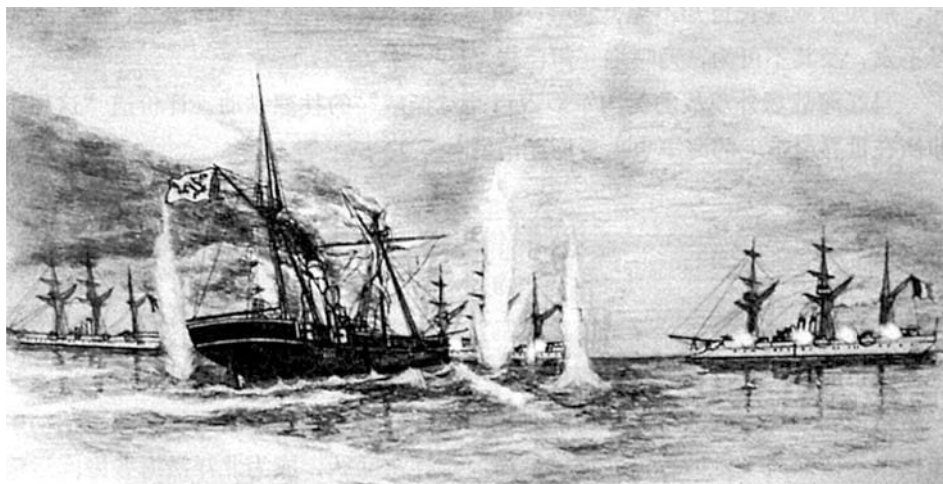
## Развитие проекта

После ввода в строй «Фусин» было решено продолжить строительство мавэйских канонерок, подвергнув первоначальный проект незначительной переработке. 29 марта 1871 г. был заложен киль лодки, получившей имя «Чжэньхай» («Охраняющая море»). Ее водоизмещение составляло 572 т, длина – 53,12 м; ширина – 8,32 м; глубина трюма – 4,48 м; осадка – 3,77 м. На канонерке была установлена несколько более мощная

<sup>12</sup> По наблюдениям упоминавшегося выше лейтенанта Соколова, моряки Фуцзяньской эскадры мало заботились о боеспособности корабельной артиллерии, а видимый порядок поддерживали, главным образом, для того, чтобы «дать судну наружный боевой вид».

<sup>13</sup> Железные 250-тонные канонерки, построенные на верфи Дж. Лэрда в Англии в 1875 г. и вооруженные 10-дюймовыми орудиями Армстронга.

<sup>14</sup> Такое же имя позднее получил эльзвигский крейсер Бэйянского флота, вошедший в строй в 1887 г.



**Канонерка «Чжэньхай» под огнем французов**  
(современный рисунок; автор – Гу Вэйсинь, КНР)

и оборотистая машина (80/350 л.с., 100 об./мин.), однако проектная скорость осталась прежней – 9 узлов.

Вооружение «Чжэньхай» состояло из 160-мм дульнозарядной пушки прусского производства и четырех 120-мм пушек Вавассёра. Схема расположения артиллерии по сравнению с «Мэйюнь» не изменилась. Канонерка строилась под руководство М. Арнодо и сошла на воду 28 ноября 1871 г. Через три дня состоялась закладка следующего корабля новой серии, получившего название «Цзинъюань» («Несущий умиротворение»)<sup>14</sup>. Эту канонерку спустили на воду 21 августа 1872 г. и вооружили 160-мм дульнозарядным орудием Вавассёра (вспомогательная артиллерия была такой же, как у предшественницы). Наконец, 24 июня 1872 г. была заложена канонерка «Чжэньвэй» («Внушающая почтение»), ставшая десятым кораблем, построенным на Мавэйском адмиралтействе. Она сошла на воду 11 декабря 1872 г.

«Чжэньвэй» осталась в составе Фуцзяньской эскадры и 23 августа 1884 г. приняла участие в сражении с французскими кораблями. Канонерка стояла у Мавэйской таможни, находившейся на противоположном адмиралтейству берегу Миньцзяна. Попав под огонь крейсера «Дюге-Труэн», корветов «Виллар» и «Д'Эстен», она быстро получила фатальные повреждения, а ее командир Сюй Шоушань был убит

снарядом 37-мм револьверной пушки. Тем не менее, лодка не прекращала ответный огонь до тех пор, пока очередное попадание с «Виллара» не привело к взрыву ее парового котла.

Судьба «Чжэньхай» и «Цзинъюань» сложилась более благополучно. По требованию наместника провинций Чжили и Шаньдун Ли Хунчжана первая из них в августе 1872 г. была передана в состав Бэйянского (Северного) флота. 25 сентября того же года лодка пришла в Дагу (Таку) под командование Лу Луньхуа. Корабль нес таможенную и охранную службу на подходах к Тяньцзиню и в 1889 г. прошел ремонт в местном арсенале с установкой новых цилиндрических котлов. Во время войны с Японией лодка оставалась в Тяньцзине и не попала в руки врага. 21 декабря 1895 г. «Чжэньхай» доставила в Порт-Артур китайских уполномоченных, вступивших в командование крепостью. Старший офицер «Чжэньхай» Сунь Чжисюн с 8 матросами получил приказ перейти на борт найденной в гавани «Мэйюнь» для обслуживания маяка и изучения состояния старой канонерки. Дальнейшая судьба «Чжэньхай» остается неизвестной.

Что касается «Цзинъюань», то эта канлодка в 1881 г. была передана в состав Наньянского (Южного) флота, но в 1888 г. вернулась в Мавэй и до 1898 г. служила учебным судном военно-морской школы. После этого ее следы теряются.

## Литература

- Бокшанин А.А., Непомнин О.Е., Степугина Т.В. История Китая. – М.: Восточная литература РАН, 2010.
- «Морской сборник»: 1877, №2; 1879, №8; 1884, №№ 9, 12.
- Чэнь Юэ. Цзиньдай гоцзао цзяньчуань чжи (Описание кораблей, построенных в Китае в новое время). – Цзинань: Шаньдун хуабачуаньшэ, 2011 – на кит.яз.
- Hunt C.E. The Shenandoah, or The Last Confederate Cruiser. – 1867.
- Pong D. Shen Pao-chen and China's Modernization in the Nineteenth Century. – Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
- Rawlinson J.L. China's struggle for naval development, 1839-1895. – Cambridge (Mass), 1967.
- Tennent J.E.. The Story of the Guns. – London, 1864.
- Сайт <http://ecole.nav.traditions.free.fr>