

ББК 68.54
К 74

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Авторы выражают признательность С.А. Балакину, А.А. Малову,
А.Б. Полутову, В.В. Сидоренко предоставившим свои материалы и
оказавшим существенную помощь в работе.

Киселёв Д.В., Пастухов А.М.

К 74 Первые китайские броненосцы в бою — М.: Яуза: ЭКСМО: 2015. —
176 с.: ил.

ISBN 978-5-699-80559-4

Эта война, 120-летие которой отмечается в нынешнем году, стала прологом русско-японского конфликта. В ожесточенных сражениях при Ялу и Вэйхайвэе модернизированная Япония одержала свои первые победы на море, а китайские броненосцы потерпели сокрушительное поражение.

Почему был вынужден отступить Бэйянский флот, выстоявший в пятичасовом кровавом бою против Объединенной японской эскадры? По чьей вине китайские моряки бесславно капитулировали в Вэйхайвэе, блокированном с моря и суши? И как эта осада предвосхитила трагедию Порт-Артура, а «Варяг» с «Корейцем» повторили судьбу китайского флагмана броненосца «Динъюань»?

В новой книге ведущих отечественных специалистов вы найдете ответы на все эти вопросы. Коллекционное издание иллюстрировано эксклюзивными чертежами и уникальными фотографиями.

**УДК 355/359
ББК 68.54**

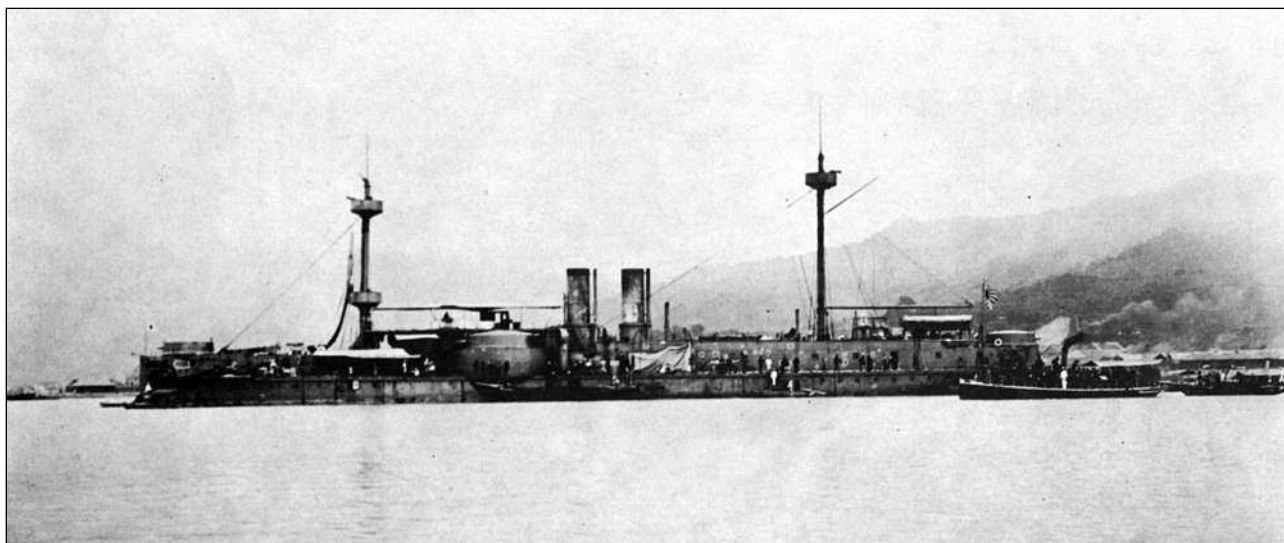
ISBN 978-5-699-80559-4

© Киселев Д.В., Пастухов А.П., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
РОЖДЕНИЕ БЭЙЯНСКОГО ФЛОТА	5
Политическая ситуация в Китае во второй половине XIX века	5
Политика «самоусиления» и начало создания современных ВМС в Китае ...	6
Военно-морской центр в Фуцзяни	7
Война с Францией (1884-1885 гг.) и ее влияние на дальнейшее развитие китайского флота	9
Создание Бэйянского флота	14
Организационная структура флота	15
Базы и производственные мощности	16
Личный состав и его подготовка	20
Роль Бэйянского флота	23
«ВОСЕМЬ БОЛЬШИХ "ЮАНЕЙ" И ПРОЧИЕ КОРАБЛИ БЭЙЯНСКОГО ФЛОТА	25
Броненосцы типа «Динъюань»	25
Бронепалубный крейсер «Цзиюань»	47
Броненосные крейсера типа «Цзинъюань»	57
Бронепалубные крейсера типа «Чжиюань»	67
Броненосец береговой обороны «Пинъюань»	76
«Алфавитные» канонерские лодки	80
«Чаоюн» и «Янвэй» - от канонерок к крейсерам	88
Рангоутный крейсер «Гуанцзя»	98
Крейсера типа «Гуанъи»	101
Миноносцы Бэйянского флота	104
Учебные корабли и вспомогательные суда	111
ВОЙНА ГОДА ЦЗЯ У	116
Японо-китайские противоречия и предпосылки войны 1894-1895 гг.	116
Мирная передышка 1884-1894 гг.	117
Общий ход военных действий	118
ВОЙНА НА МОРЕ	126
Сражение у острова Пхундо 25 июля 1894 г.	126
Сражение у реки Ялу 17 сентября 1894 г.	129
Оборона военно-морской базы Вэйхайвэй 1-17 февраля 1895 г.	136
ВТОРАЯ ЖИЗНЬ БЭЙЯНСКОГО ФЛОТА	140
Заключение	147
Приложение. Корабли Японского флота (1894-1895 гг.)	150
Литература	173

Введение



Русско-японская война 1904-1905 гг. затмила в сознании русских людей события другой войны, разразившейся на том же самом театре военных действий всего за 10 лет до событий у Порт-Артура, Цусимы и Мукдена. От сражений 1894-1895 гг., разворачивавшихся на сопках Кореи и Маньчжурии, в водах Бохайского залива и у входа в бухту Асана, остались лишь противоречивые и запутанные статьи в пожелтевших журналах, а также ряд малоизвестных работ офицеров русского Генштаба, изучавших ход войны по европейским переводам официальных сводок японского командования. Плохое знание событий этой войны, пренебрежение ее реалиями, слепое доверие к официозным данным привели к трагическим последствиям – в русском Генштабе недооценили потенциал японских вооруженных сил. Их победы над китайскими войсками и флотом в России сочли чем-то, не заслуживающим внимания. Результат недооценки противника известен: японское командование даже не сочло необходимым пересмотреть сценарии наиболее удачных операций японо-китайской войны и с успехом применило их против нового противника. Для России война с Японией обернулась катастрофой – практически полностью были потеряны Тихоокеанский и Балтийский флоты, воевавшая в Маньчжурии армия недосчиталась около 20 тысяч солдат и офицеров, были утрачены арендованный у китайцев Ляодунский полуостров и юг острова Сахалин. Международный престиж страны упал до небывало низкого уровня, а внутри империи резко усилилось революционное брожение.

Многого можно было бы избежать, внимательно изучив ход боевых действий между Японией и Китаем, дав трезвую оценку их вооруженным силам и особенностям проводившихся операций. Однако традиционное пренебрежение к «азиатчине» сыграло на этот раз злую шутку – одна из сильнейших мировых держав потерпела сокрушительное поражение от маленькой островной страны, лишь недавно вышедшей из дремучего средневековья.

В наши дни, когда обе войны стали достоянием истории, когда опубликованы многие ранее недоступные исследователям документы, мы можем объективно оценить события более чем столетней давности, и разобраться в том, что же представляли из себя вооруженные силы империи Цин и, в частности, Бэйянский (Северный) флот, вынесший на себе всю тяжесть борьбы на море с июля 1894 по февраль 1895 года.

РОЖДЕНИЕ БЭЙЯНСКОГО ФЛОТА

Политическая ситуация в Китае во второй половине XIX века

С момента воцарения маньчжурской династии Цин в Пекине летом 1644 г. власть завоевателей в Китае покоилась на двух китах – мощи маньчжурских Восьми-знаменных войск и союзе с китайскими феодалами при безусловном лидерстве маньчжурской политической элиты. Потрясения в годы Опиумных войн и Тайпинского восстания привели к обновлению этого союза: на защиту империи Цин поднялись феодалы всех провинций, создавшие боеспособные войска и одолевшие многочисленных мятежников, угрожавших существованию маньчжурской династии. Однако при этом произошли существенные изменения: Восьми-знаменные войска полностью утратили свою боеспособность, превратившись в паразитическую касту, а китайские феодалы, стоящие во главе современных армий, стали играть все большую роль в управлении империей, дав начало первой волне китайского милитаризма.

Итог ожесточенной войны, которую Цины 14 лет (1850-1864 гг.) вели против тайпинов, можно назвать «Пирровой победой». Хотя столица повстанцев пала, экономика империи понесла колоссальные потери. В 1874 г. площадь пахотных земель в целом по стране сократилась до уровня начала 30-х гг. XIX в. Самая тяжелая картина наблюдалась в сфере демографии: в традиционно благополучной провинции Цзянсу население за 14 лет гражданской войны сократилось втрое, а в некоторых районах соседнего Чжэцзяна – на 70%! Восемнадцати провинциям Поднебесной, расположенным к югу от Великой стены, даже в 1897 г. не хватало 30 млн. человек до уровня середины столетия. В 1850 г. в империи проживало 414,5 млн., а в 1859 г. – 432,2 млн. человек, т.е. в течение почти целого десятилетия прирост населения огромной страны составил ничтожную цифру.

После окончания внутренних потрясений в Китае страна оказалась поделенной между двумя крупнейшими милитаристскими группировками – южной Сянской, возглавляемой кланом Цзэнов, и северной Хуайской, лидером которой был Ли Хунчжан. Наместники провинций или входили в одну из группировок, или же блокировались с Цзэнами или Ли Хунчжаном в зависимости от обстановки. Войска нового типа, родившиеся в ходе подавления Тайпинского восстания, находились на содержании наместников провинций, т.е. превратились в частные войска крупных феодалов, обеспечивая их место и вес в иерархии позднецинского Китая. В этих условиях борьба за влияние при дворе, стремление получить возможность использовать налоговые поступления в государственную казну для укрепления и увеличения своих вооруженных сил стала главной целью обеих группировок. В жертву этой борьбе приносились и национальные интересы.

Так, нежелание Цзэнов и Ли Хунчжана договориться между собой привело к потере контроля над островами Люцю (Рюкю), к 1879 г. полностью аннексирован-

ными Японией. В 1874 г. империя едва не лишилась о. Тайвань. Противоречия между влиятельным милитаристом Цзо Цзунтаном и Ли Хунчжаном чуть было не привели к утрате Синьцзяна (Китайский Туркестан), где в ходе многочисленных мусульманских восстаний возникло агрессивное феодальное государство Йет-тышаар.

Но главная схватка между Севером и Югом за влияние при дворе была еще впереди. К 1884 г. предельно обострились франко-китайские противоречия по поводу Вьетнама. Интересы контролировавшей юг империи Сянской группировки и союзных ей наместников провинций Юньнань, Сычуань и Гуанси требовали ведения полномасштабной войны с Францией для сохранения цинского сюзеренитета над Вьетнамом. Ли Хунчжану, занятому укреплением собственной власти на севере Китая, эта война была не нужна – отправка солдат Хуайской армии в тропические джунгли Вьетнама грозила ему полной потерей влияния на маньчжурское правительство, а участие в войне немногочисленных кораблей едва начавшего формироваться



Ли Хунчжан, лидер Северной Хуайской группировки



**Военная верхушка Хуайской группировки в Тяньцзине, май 1886 г.
Слева направо: Ли Хунчжан, князь Чунь и генерал Шань Ци**

Бэйянского флота могло привести к большим финансовым потерям без всякой выгоды для Ли.

Контролируя правительство, Ли Хунчжан сумел навязать ему такую линию поведения, что Хуайская группировка практически самоустранилась от участия в войне, ограничившись посылкой на юг небольшого отряда кораблей под командованием адмирала Дин Жучана, и высадкой на Тайване отряда генерала Не Шичэна. Если Не Шичэн принял активное участие в боях с вторгшимися на Тайвань французами, то Дин Жучан лишь ограничился демонстрацией в водах Южно-Китайского моря, стремясь сберечь свои корабли. Несмотря на упорное сопротивление сяньских войск и героизм отрядов Черного Знамени под предводительством народного героя Лю Юнфу, несмотря на победу генерала Фэн Цицзя при Чжэньнани, Ли Хунчжан в июне 1885 г. подписал с Францией договор, по кото-

построенная в Китае к 1875 г., спустя всего год была выкуплена правительством, разобрана и переправлена на Тайвань, где прогрессивный губернатор Тан Цзинсун сумел настоять на ее введении в эксплуатацию. Военно-промышленный потенциал Китая к 1894 г. состоял из 13 предприятий, из которых всего 5 были крупными (т.е. количество персонала составляло 500 и более человек).

Однако внешне Цинская империя представляла собой огромное и все еще сильное государство – с 1884 по 1894 годы ее государственный бюджет сводился со средним профицитом в 6 000 000 лян серебра**.



Генерал Не Шичэн

Политика «самоусиления» и начало создания современных ВМС в Китае

Особое беспокойство Пекина вызывал тот факт, что для восстановления порядка в стране в начале 1860-х гг. пришлось прибегнуть к помощи тех самых иностранцев, которые во время 2-й Опиумной войны (1856-1860) 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 Сушуня – 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 новшеств одержали верх. Осенью 1861 г. Сушунь был отстранен от регентства при малолетнем импера-

торе Тунчжи (1861-1874) и казнен по обвинению в государственной измене. 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 нацеленность не на закупку иностранной техники, а на организацию ее производства в Китае.

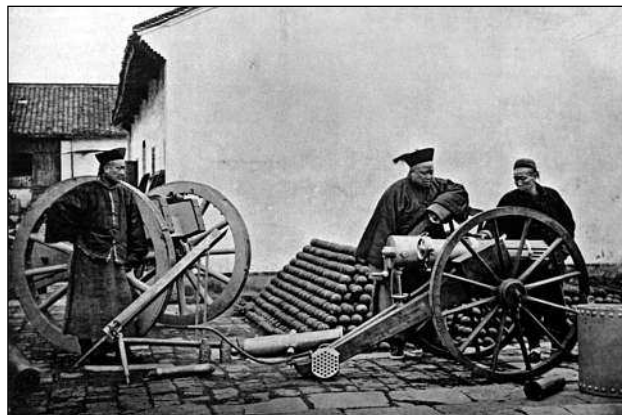
Многие историки считают политику «самоусиления» первым реформаторским движением в новой истории

* Во многом поражение Цзэнов было связано со смертью главных лидеров группировки – Цзэн Гофаня в 1872 г. и Цзо Цзунтана в 1885 г. Лидирующее положение в Сяньской группировке после их смерти занял наместник Лянгуана (пров. Гуандун и Гуанси) Чжан Чжидун.

** Около 12 млн. руб. серебром по действовавшему в те годы курсу.

Китай. 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 незыблемыми. Как писал один из идеологов «самоусиления» Фэн Гуйфэн, «китайское учение является основой, а западное – всего лишь приложением к ней» (Чжунсюэ вэй бэнь, сисюэ вэй юн). Кроме того, инициатива реального воплощения идеи цзыцян быстро перешла от правительства к региональным лидерам – наместникам, содержавшим «домашние 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 год были организованы первые предприятия, самыми мощными из которых были арсеналы в Шанхае, Фуцжоу и Тяньцзине. К середине последнего десятилетия XIX в. в военной промышленности Китая было занято не менее 15 000 человек.

В 1862 г. началось формирование национальной системы подготовки военных и технических кадров. Инициаторы нового стратегического курса хорошо понимали, что даже самое современное оружие мертво без людей, способных применять его в бою. Нехватку кадров должны были восполнить специальные учеб-



Нанкинский арсенал, 1868 г.

ные заведения – тоже своего рода «заводы», превращающие стандартный человеческий материал в образцовых специалистов. Военные школы учреждались одновременно с арсеналами и зачастую располагались под одной крышей с ними. Первый центр подготовки флотских специалистов возник в провинции Фуцзянь, а в 1898 г. в Китае действовало уже 17 специальных учебных заведений.

Военно-морской центр в Фуцзяни

Важным аспектом политики «самоусиления» было создание современного военного флота. В августе 1866 г. видный китайский политик и военный деятель Цзо Цзунтан выбрал в провинции Фуцзянь место для строительства арсенала, адмиралтейства и военно-морской школы, сыгравших важнейшую роль в становлении цинских ВМС. Строительство началось в Мавэе (Мамои) на реке Миньцзян, в 10 милях от провинциального центра – города Фучжоу. Главным партнером китайского феодала 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» (Чаншэнцзюнь). 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, в частности, обязывался:

1. Устроить мастерские и стапели для строительства кораблей.

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



Цзо Цзунтан

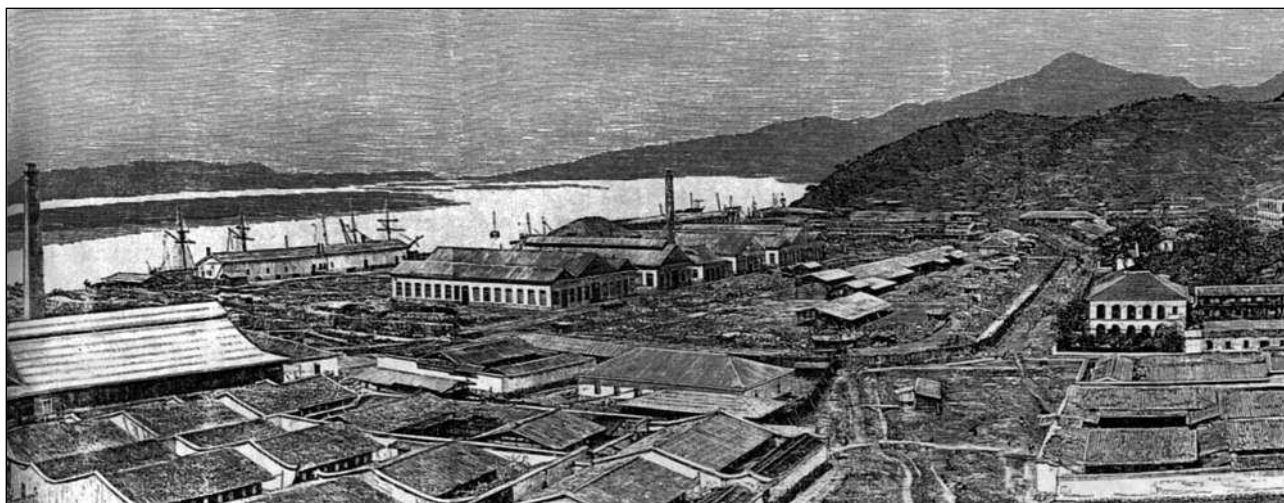
3. Построить подъемник системы Лаба для поперечного подъема на берег судов водоизмещением до 2500 тонн и длиной до 100 м.

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

Договор также подписал французский морской офицер Поль Александр Д'Эгбель, 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 400 000 лян серебра, причем только вознаграждение Жикеля и Д'Эгбеля должно было составить 48 000 лян. Последующее содержание предприятия и школы устанавливалось на уровне 40 000 лян в месяц. Из них 20 тыс. приходилось на долю провинции Фуцзянь и еще 20 тыс. равными долями заимствовалось из средств соседних провинций Чжэцзян и Гуандун. Ожидалось, что в первые 5 лет со дня пуска железоплавильных и прокатных цехов адмиралтейство должно было построить 11 вооруженных судов с машинами мощностью 150 л.с. и 5 канонерских лодок мощностью 80 л.с.** Уезжая в 1866 г. в северо-западные районы Китая для борьбы с мусульманскими сепаратистами, Цзо Цзунтан поставил во главе будущего адмиралтейства своего соратника Шэнь Баочжэня (1820-1879). 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. 7 ноября 1867 г. прибыла первая группа француз-

* Д'Эгбель принимал в создании Фучжоуского адмиралтейства номинальное участие, будучи непосредственным начальником Жикеля в Нинбо.

** Первоначально основным объектом действий этой флотилии считались прибрежные пираты, изрядно расплодившиеся за время гражданской войны. На это указывал Цзо Цзунтан в своем докладе ко двору еще в 1863 г.

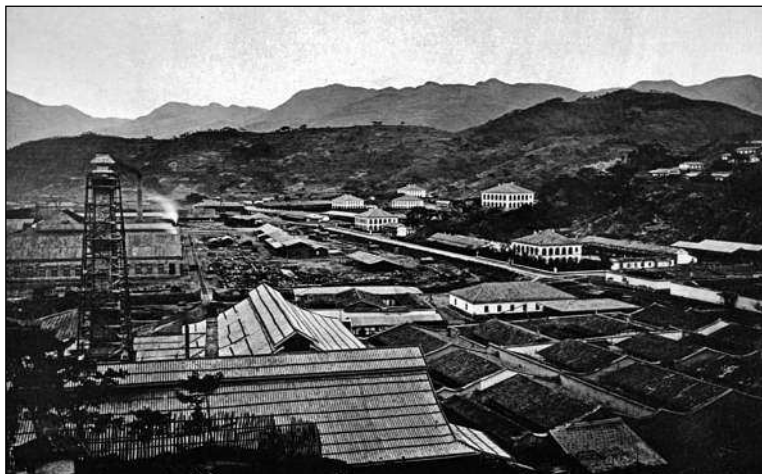


Вид Фучжоуского адмиралтейства. Гравюра конца XIX века (вверху и внизу)

зов 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 оборудованием для мастерских. Постоянно понукаемые заказчиками, французы быстро построили первый 76-метровый эллинг с временной кузницей. Официальный пуск предприятия состоялся 18 января 1868 г., когда А.Трасбо заложил на стапеле киль деревянного транспорта «Ваньнянь Цин» («Многая лета династии Цин»). Инженер воспользовался чертежами французского авизо «Ламотт-Пике», построенного в Шербуре в 1859 г. 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, получившей имя «Мэйюнь».

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. Железоделательные мастерские с 6 печами и 4 прокатными станами могли производить до 3000 тонн листового металла 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. Действовал упомянутый выше подъемник для вытаскивания на берег ремонтируемых судов. Адмиралтейство тянулось вдоль реки на протяжении 1,5 миль, занимая площадь более 36 гекта-

ров. В целом программа, намеченная Цзо Цзунтантом, была выполнена: за 6 лет (1867-1873 гг.) со стапелей Фучжоуского адмиралтейства сошло 15 боевых кораблей. Когда в июле 1876 г. Мавэй посетила русская канонерская лодка «Соболь», верфь располагала тремя стапелями, а общее число построенных кораблей достигло 18. Гости из России посвятили осмотру арсенала два дня, при этом их постоянно сопровождали китайские специалисты – портовый механик и корабельный инженер, учившиеся во Франции и Англии. Командир «Соболя» лейтенант Р.Соколов дал предприятию высокую оценку, отметив, что его здания «построены из великолепного кирпича, доставляемого из порта Амой..., а фундамент из хорошего крепкого камня, добытого из гор в окрестностях арсенала». Офицер обратил внимание на котельный завод, с 1868 г. успевший построить 14 паровых котлов для машин мощностью 150 л.с., а также на оптические и приборные мастерские. Последние самостоятельно производили даже хронометры. Многочисленные склады предназначались для хранения различных материалов, однако собственно арсенал разочаровал лейтенанта: по словам Соколова, там не было ничего, кроме нескольких старых гладкоствольных дульнозарядных пушек. Дефицит вооружений был традиционной



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

болезнью цинского военного судостроения. Корабли вооружались орудиями разных систем в зависимости от того, какие системы имелись в данный момент в наличии. Зачастую на одном и том же корабле устанавливались орудия разных производителей, что крайне осложняло боепитание и производство боеприпасов. Тем не менее, Соколов резюмировал: «Устройство порта, сооружения, все приспособления и производство работ, в совокупности, производят приятное впечатление, так как все виденное нами руководится опытной и умелой рукой».

Для обеспечения адмиралтейства и построенных им кораблей углем создавались современные механизированные шахты. Наиболее близко расположенным к Мавэйской верфи крупным центром угледобычи были казенные копи в Цзилуне на севере острова Тайвань. Их разработка была начата по инициативе начальника Мавэйской верфи Шэнь Баочжэна в 1876 г. Однако, несмотря на большой объем угледобычи в Цзилуне, тамошний уголь существенно уступал продукции японских шахт Такасима*. Он быстро сгорал, давая большое количество нагара, золы и шлаков, что вызывало повышенный расход топлива и быстрый износ машин.

Еще один пункт контракта, подписанного П.Жикелем, предусматривал организацию подготовки морских офицеров и судостроителей. Место для занятий будущих моряков было сразу выбрано на территории строящегося адмиралтейства. С 1866 по 1907 г. школа выпустила 628 специалистов, многие из которых оставили заметный след в истории ВМС Китая. После Синхайской революции 1911 г. школа подверглась реорганизации и в новом виде просуществовала еще 33 года. В этот период ее успели окончить 458 офицеров. Во время японо-китайской войны 1937-1945 гг. школа несколько раз меняла место дислокации, а в 1946 г. слилась с Шанхайским военно-морским училищем и прекратила самостоятельное существование.

О том, как было организовано обучение в Мавэе, дает представление рапорт командира клипера «Наездник» капитана II ранга Л.К. Кологераса, посетившего школу весной 1884 г. Русский офицер отметил, что занятия ведутся по двум различным программам. Первая была рассчитана на подготовку инженеров-судостроителей, а также механиков военного и торгового флота. К началу занятий допускались мальчики не

моложе 12 лет, владеющие китайской грамотой. Это говорит о том, что происхождение кадетов было отнюдь не плебейским: обучение иероглифическому письму занимало длительное время и в старом Китае практиковалось только в состоятельных семьях. В то же время, статус моряка в Цинской империи XIX в. был весьма низок, а потому представителей высших слоев общества среди курсантов не было – скорее, их можно отнести к среднему классу выходцев из зажиточного крестьянства, купцов и чиновничества. По оценке Кологераса общее число кадетов низшего 3-го курса судомеханической школы в 1884 г. составляло 60 человек – ежемесячно каждый из них получал от правительства «поощрение» в размере 10 лян серебра**. Занятия начинались с изучения французского языка: по традиции, он оставался «рабочим языком» арсенала и верфей***. После примерно трех лет обучения кадеты переходили на второй курс, а затем – на первый. Кологерас пишет о том, что общий срок подготовки инженеров в Мавэе был равен 10 годам. Практические знания будущие корабелы получали на стапелях и в цехах арсенала, благо и те, и другие находились под боком. В офицерской школе учили 9 лет: первые четыре года кадеты проходили курс теории, а следующие пять проводили в практических плаваниях. Обучение велось на английском языке, т.к. по окончании курса наиболее способных слушателей ожидала стажировка в британском флоте. Проверка знаний кадетов проводилась три раза в год и была очень строгой. В подавляющем большинстве цинские военноморские офицеры первых выпусков (Дэн Шичан, Лю Бучань, Са Чжэньбин и т.д.) заканчивали именно Мавэйское училище.

Что касается китайских инженерно-технических работников адмиралтейства, то их квалификация производила благоприятное впечатление на упоминавшегося выше лейтенанта Соколова. По его словам, «китайцы настолько приготовлены в техническом отношении, что могут работать без указания европейцев решительно все, что только делалось раньше в арсенале»****. В функции 6 иностранцев, остававшихся на службе в середине 1870-х гг., входило «применение всех вновь открывающихся улучшений». Вся административный персонал адмиралтейства, включавший 180 человек, состоял только из китайцев.

Война с Францией (1884-1885 гг.) и ее влияние на дальнейшее развитие китайского флота

Франко-китайская война стала первым конфликтом, который Цинская империя встретила, имея в распоряжении современные боевые корабли. При этом оказалось, что единого боееспособного флота в стране попрежнему нет. Военно-морские силы были разделены на 4 флота (шуйши), имевшие разное подчинение, разные источники финансирования и комплектования. План французского морского командования заключался в том, чтобы нарушить коммуникации противника в Тайваньском проливе и уничтожить арсенал в Мавэе. Губернаторы китайских провинций являлись полновластными хозяевами подчиненных им флотов. Поэтому попытки Пекина собрать морские силы в единый

кулак ни к чему не привели: владельцы Кантонского и Бэйянского флотов отказались выделить подкрепления. Северный наместник Ли Хунчжан (1823-1901) мотивировал свои действия необходимостью отправки

* 40 тыс. тонн в 1883 г.

** Для сравнения, матрос на флоте получал 7 лян в месяц.

*** В декабре 1884 г. журнал «Морской сборник» писал: «От французев в Фучжоу осталось одно только воспоминание – их язык. Туземцы работают по французским планам, употребляют французские технические термины и почти все, за малым исключением, говорят по-французски».

**** Последние иностранные специалисты покинули Фучжоу в 1878 г. Иностранцы, приглашенные для работы на японских верфях, вернулись на родину в том же году.



Чжан Пэйлунь

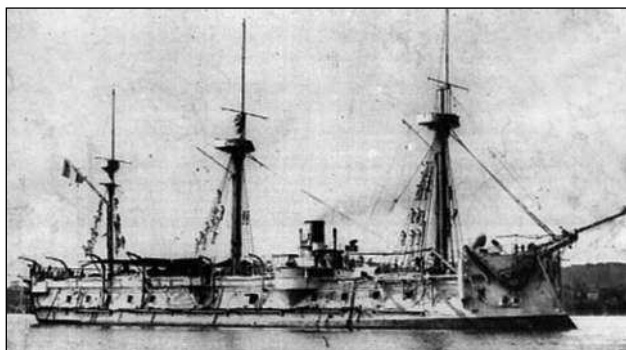


Амадей Курбэ

ных миноносков №№ 45 и 46, вооруженных шестовыми пироксилиновыми минами. Позднее к ним добавились броненосный крейсер «Триумфан», крейсера 2 ранга «Виллар» и «Д'Эстанж», а также канонерка «Аспик».

кораблей в мятежную Корею, являвшуюся вассалом Цинов. Наньянский (Южный) флот действовал крайне нерешительно. В итоге Фуцзяньской эскадре пришлось драться за всех: императорский уполномоченный по военным делам в провинции Фуцзянь Чжан Пэйлунь (1848-1903)* с горечью писал, что в Шанхае за одним французским судном следило пять наньянских кораблей, тогда как он не смог добиться никакой помощи.

Хотя об опасности нападения в Фучжоу стало известно еще в июле 1884 г., к 23 августа на Мавэйском рейде близ арсенала беспрепятственно сосредоточилась эскадра контр-адмирала Амедея Курбэ (1827-1885). Французский флотоводец держал флаг на aviso «Вольта», а подчиненные ему силы состояли из крейсера 1 ранга «Дюге-Труэн», крейсера 2 ранга «Шаторено», канонерок «Линкс» и «Випер», а также двух 31-тон-



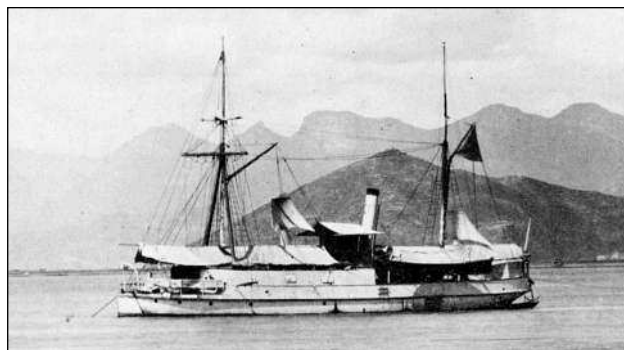
Французский броненосный крейсер «Триумфан»



Французский крейсер «Дюге-Труэн»



Транспорт-авизо «Фубо»



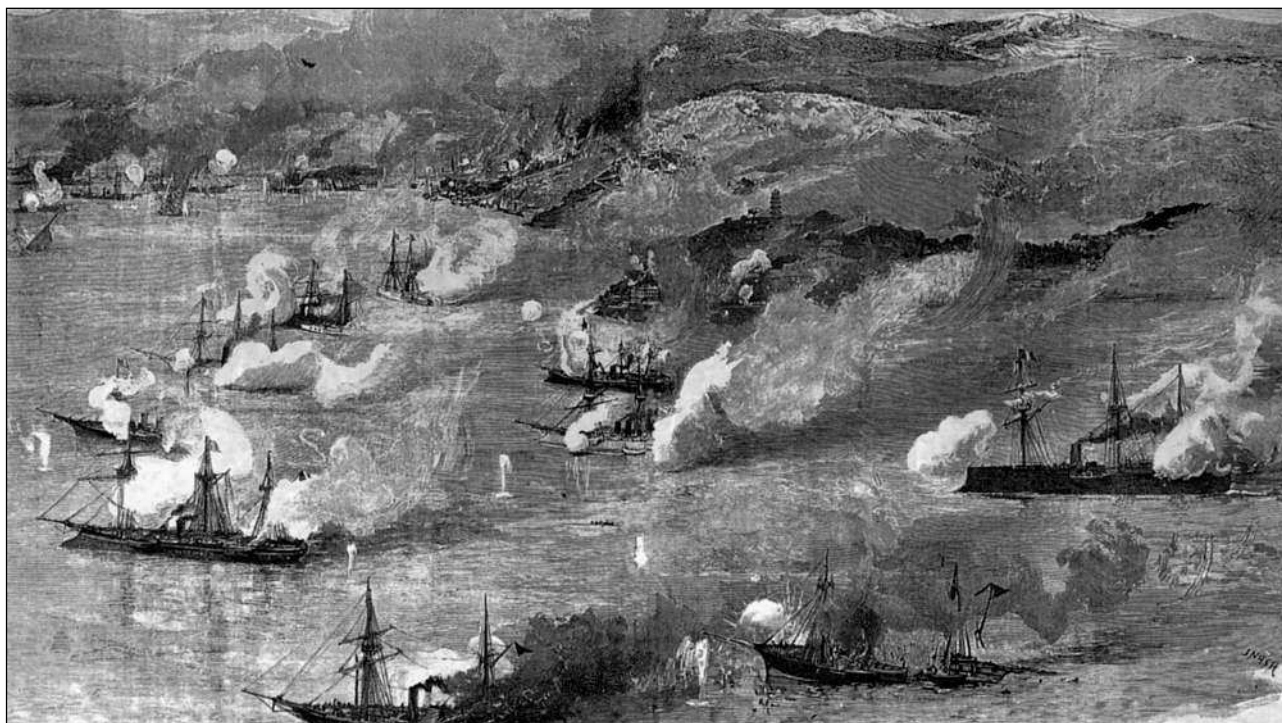
Канонерская лодка «Фушэн»

«Шаторено» вместе с транспортом «Саон» установил блокаду устья Миньцзяна, чтобы не дать китайцам запереть французскую эскадру в реке.

Французам противостояли 11 китайских кораблей, большинство из которых имели деревянные или композитные корпуса, деревянную обшивку и парусное вооружение. Их вооружение состояло из разнокалиберной устаревшей артиллерии. На этом фоне более выгодно смотрелись железные канонерки «Фушэн» («Счастливая победа») и «Цзяньшэн» («Воздвигающая победу») – однотипные суда водоизмещением 256 т, оснащенные машинами мощностью ок.400 л.с. Осадка около 2 м и низкая 8-узловая скорость отвечали назначению судов: они должны были защищать акваторию реки Миньцзян и Фучжоуский арсенал. Обе канонерки были построены в 1875 г. в английском городе Биркенхэд, на заводе Дж.Лэрда, инженеры которого полностью заимствовали технические решения «армстронговских канонерок» Дж.Рэндела. Каждая из лодок была вооружена 10-дюймовым орудием Армстронга на станках системы Вавассёра и 2 легкими пушками. «Фушэн» и «Цзяньшэн» была присуща одна особенность, в дальнейшем характерная для всех китайских судов этого типа: их тяжелые орудия могли наводиться только по вертикали. Для горизонтальной наводки необходимо было маневрировать самим судном.

Формальным начальником Фуцзяньской эскадры был Хэ Жучжан, поднявший флаг на 1400-тонном корвете «Яньу», но в действительности пребывавший на берегу и полностью зависевший от указаний имперского эmissара Чжана. У китайцев имелось 7 паровых катеров с шестовыми минами и 3-4 паровых баркаса,

* Зять Ли Хунчжана, впоследствии начальник Тяньцзиньского арсенала, прославившийся трусостью, подхалимством и казнокрадством.



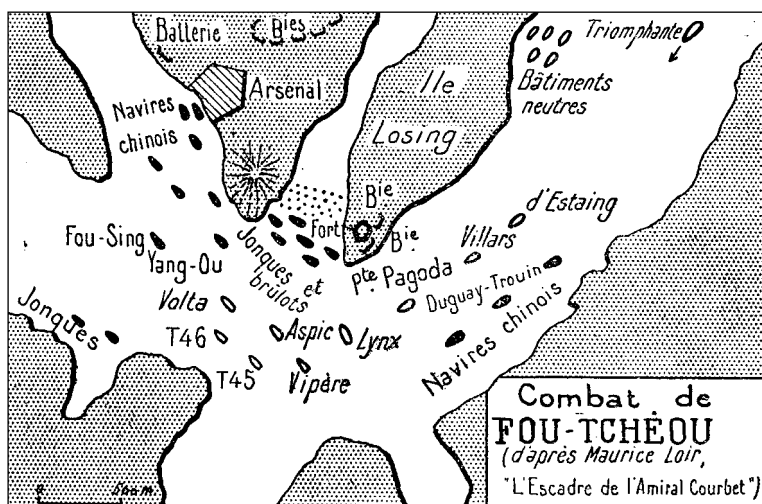
вооруженных тем же оружием. Есть сведения, что в преддверии неминуемого столкновения цинские моряки подготовили несколько брандеров, но применить их так и не смогли. Из 45 орудий китайской эскадры два были дульнозарядными 10-дюймовыми пушками, одно было 8-дюймовым, а калибр остальных не превышал 6 дюймов.* В то же время из 56 французских орудий на долю 10-дюймовок приходилось 6 стволов, а еще 6 пушек имели калибр 7 дюймов.

Готовясь к сражению, А.Курбэ учел все условия театра военных действий и сильно рассчитывал на пассивность китайцев. В 5 ч. вечера 22 августа 1884 г. адмирал получил от французского консула в Фучжоу разрешение открыть огонь. В 10 ч. утра следующего дня уведомление о начале боевых действий было передано дипломатом Чжан Пэйлуню. Примерно в то же время один из французских инженеров адмиралтейства, по-видимому, имевший какие-то связи с моряками эскадры Курбэ, рассказал своему китайскому коллеге Вэй Ханю, что французы нападут с минуты на минуту. Стремясь предупредить китайское командование, Вэй сел на паровой катер и отправился на противоположный берег реки. Историк Чэнь Юэ считает, что французы приняли идущий на всех парах катер за миноноску и использовали это, как один из поводов для нападения. В выдержках из рапорта

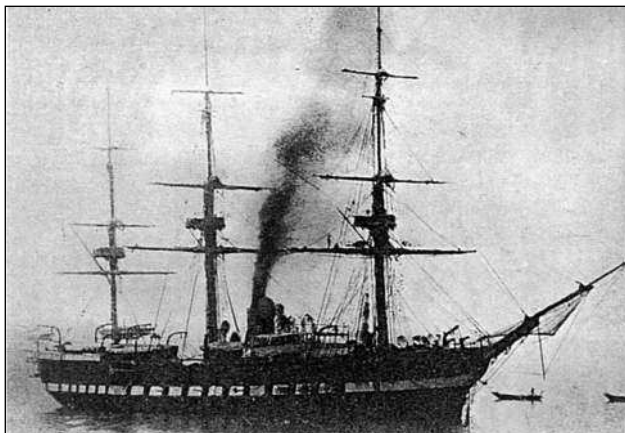
Сражение у Фучжоу. Гравюра XIX века

адмирала Курбэ, опубликованных русским «Морским сборником», действительно говорится о каких-то китайских минных катерах, которые после 9:30 утра 23 августа якобы приближались к его флагману, «показывая намерение атаковать».

В 1 ч. 22 мин. пополудни на рейде появился броненосный крейсер «Триумфан», буквально протиснувшийся через узкости фарватера р. Миньцзян. В 13:56, в полном соответствии с намеченным планом, французы открыли огонь. Китайцы оказались готовы к этому: иностранцы отметили, что их ответные выстрелы прозвучали почти одновременно с французскими. Вскоре рейд заволочло густой пеленой дыма, под

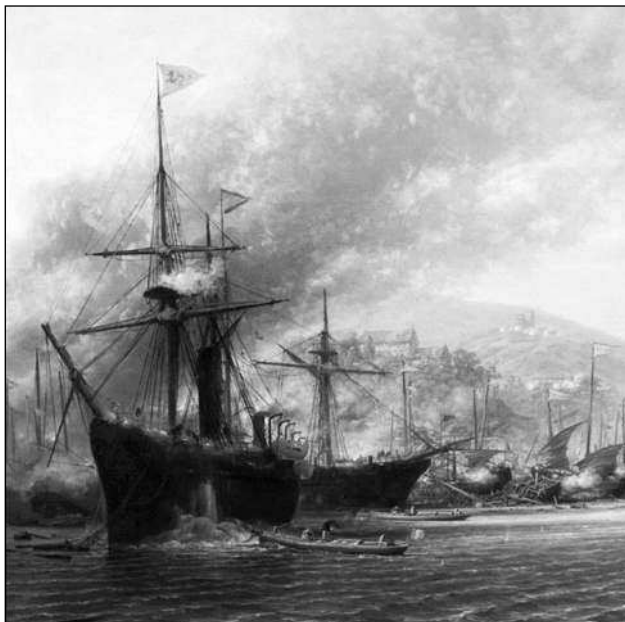


* По наблюдениям упоминавшегося выше лейтенанта Соколова, моряки Фуцзяньской эскадры мало заботились о боеспособности корабельной артиллерии, а видимый порядок поддерживали, главным образом, для того, чтобы «дать судну наружный боевой вид».



Корвет «Яньху»

прикрытием которого миноноски Курбэ удачно атаковали сильнейшие китайские суда – корвет «Яньху» и транспорт-авизо «Фубо». В 14:08 одна из лэрдовских канонерок (неясно какая) атаковала крейсер «Дюге-Труэн». Она успела сделать всего один выстрел из своего 10-дюймового орудия. Снаряд пронесся над палубой крейсера и разорвался на берегу, напугав и без того подавленных зрелищем битвы туземцев. Сразу после этого на канонерку обрушился сосредоточенный огонь нескольких французских судов. Какое-то время она держалась, но отсутствие брони предопределило быстрый конец: очередной снаряд поразил кюйт-камеру и лодка пошла ко дну. Ее сестершип находился несколько выше по течению реки и какое-то время укрывался за строем старых военных джонок, однако избежать гибели все же не смог. Сражение заняло не более часа и закончилось потоплением 9 китайских кораблей. Несмотря на гибель, «Фушэн» и



Атака французскими минными катерами китайских кораблей на Мавыйском рейде

«Цзяньшэн» успели показать себя с самой лучшей стороны: газета «Таймс», ссылаясь на французских офицеров, упоминала «две китайские канонерки с 18-тонными орудиями», сражавшиеся достойно.

Уничтожив китайские корабли, адмирал Курбэ приступил к безнаказанному расстрелу арсенала. Несмотря на все его усилия, уничтожить предприятие полностью не удалось. В своем рапорте французский командующий указал: «Наши 28-килограммовые бомбы разрушили все, что было им по силе; выстрелы, направленные на мастерские, магазины 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 – броненосному крейсеру «Триумфан» и крейсеру I ранга «Дюге-Труэн» – подойти на дистанцию выстрела. 25 августа французы двинулись вниз по реке Миньцзян, бомбардируя цинские береговые укрепления. Выйдя в море, Курбэ начал крейсерство в Формозском проливе и 23 октября установил блокаду западного побережья Тайваня. Единственной силой, способной хоть как-то помешать этому, был Наньянский флот, базировавшийся в Шанхае. После долгих понуканий его командующий Ли Чэнмоу (? – 1892) снарядил экспедицию в составе двух стальных 2200-тонных крейсеров «Наньжуй» и «Наньчэн», построенных в Германии, композитного крейсера «Кайци» и двух канлодок китайской постройки, носивших имена «Дэнцин» и «Юйюань». Вяло начатое предприятие закончилось тем, что 13 февраля 1885 г. отряд был настигнут французами у берегов провинции Чжэцзян. Тихоходные «Дэнцин» и «Юйюань» укрывались в бухте Шипу, а остальные корабли ушли в порт Чжэньхай (близ г. Нинбо). В ночь с 14 на 15 февраля 1885 г. два минных катера с крейсера «Баярд» атаковали «Дэнцин» и «Юйюань» шестовыми минами. Несмотря на то, что китайцы своевременно обнаружили нападавших и открыли огонь, атака достигла цели, и оба судна были уничтожены.

1 марта 1885 г. корабли Курбэ подошли к Чжэньхаю. Там французов ожидало разочарование, так как китайцы успели выставить у входа в гавань заграждения и усилить отряд новыми судами. Французы так и не смогли нащупать брешь в обороне противника, а китайцы не решились выйти из-под защиты береговых батарей. На этом морская кампания 1884-1885 гг. завершилась.

Уроки франко-китайской войны были в немалой степени учтены Пекином. 21 июня 1885 г., спустя две недели после окончательного завершения неудачной войны, цинский двор издал меморандум о необходимости укрепления морской обороны империи. Этот документ впервые в новой китайской истории признавал за флотом самостоятельное и весьма важное значение. Авторы меморандума сделали немало правильных выводов из проигранной кампании: отмечалось отсутствие единого командования ВМС в масштабах страны, растянутасть коммуникаций, отсутствие взаимодействия с сухопутными войсками, а самое глав-

ное – слабость боевого состава флота. В документе указывалось, что поскольку основные потери в столкновении с французами понесла эскадра провинции Фуцзянь, первоочередной задачей уцелевших соединений становится защита оголенного Формозского пролива, островов Пэнху (Пескадорские) и Тайваня – именно этот сектор китайского побережья составлял зону ответственности злосчастной Фуцзяньской эскадры. В итоговой части документа региональным лидерам, имеющим в распоряжении боевые корабли европейского типа, предлагалось внести соответствующие предложения. Наместники единодушно высказались за дальнейшее развитие военно-морских сил. Не ограничиваясь декларациями, наиболее энергичные представители политической элиты сразу же принялись за дело. Лянгуанский* губернатор Чжан Чжидун (1837-1909), во время войны организовавший эффективную оборону на подступах к Кантону, оперативно заложил на собственных верфях серию мелкоосидающих композитных канонерок водоизмещением 300 т. Со своей стороны, Ли Хунчжан форсировал отправку в Китай отряда кораблей, построенных в Германии и задержанных кайзеровским правительством по соображениям нейтралитета – это были броненосцы типа «Динъюань» и бронепалубный крейсер «Цзиюань». В дополнение к этому «вице-король» Северного Китая предложил заказать в Европе новую серию крейсеров для Бэйянского флота.

К немалому удивлению иностранных наблюдателей, китайцам удалось очень быстро восстановить работу военно-морского центра в провинции Фуцзянь. Уже в декабре 1884 г. в состав возрождающейся Фуцзяньской эскадры вошел 1258-тонный композитный крейсер «Хэнхай» («Пересекающий моря») – в момент нападения эскадры Курбэ именно он стоял на стапеле в Мавэе под градом французских снарядов. Более того, фуцзяньским властям удалось впервые в истории Китая организовать крупномасштабную судоподъемную операцию. Весной 1885 г. со дна Мавэйского рейда были подняты потопленные деревянные транспорты «Фубо», «Чэньхан» и «Юнбао». Первый из них стал жертвой французской миноноски № 45, однако командир Люй Вэньцин (1838-1908) не растерялся и в последний момент успел выбросить подорванный корабль на мель. Два других транспорта погибли от артиллерийского огня, причем «Чэньхан» затонул прямо у стенки адмиралтейства. Все три судна прошли ремонт и оставались на службе вплоть до падения империи Цин.

В октябре 1885 г. был учрежден Хайцзюнь ямэнь, или Военно-морской департамент, во главе с князем Чунем (1840-1891) – отцом царствующего императора Гуансюя. Ли Хунчжан стал его ближайшим помощником. Хайцзюнь ямэнь так и не стал полноценным морским штабом: устаревшая практика провинциального подчинения военных моряков была сохранена. Провинциальные флоты выполняли сугубо локальные задачи, одной из которых была борьба с пиратами и контрабандистами. Для этой цели не требовалась развитая инфраструктура, т.к. основную часть флота береговой обороны составляли небольшие канонерские лодки водоизмещением от 500 до 1000 тонн. Надо признать, что со своей задачей они хорошо справля-

лись. Парусные джонки пиратов не могли уйти от паровых военных кораблей, а их деревянные борта – противостоять выстрелам современных нарезных орудий.

На примере развития провинциальных военных флотов можно проследить, как изменялось соотношение сил между Сянской и Хуайской группировками милитаристов: если до 1884 г. более сильными были флоты южных провинций, то после окончания франко-китайской войны, в которой Сянская группировка потерпела поражение, на первый план выходит наиболее слабый до войны Бэйянский флот, патронируемый Ли Хунчжаном. Удачно выведя из игры сильного внутривластного соперника, Ли опережающими темпами начинает развивать собственный военно-морской флот, делая его наиболее крупным и боеспособным среди всех флотов Китая.

Урон нанесенный ВМС южных провинций океанскими кораблями французов дал ясно понять, что в будущих войнах не стоит уповать исключительно на суда береговой обороны. Первые попытки закупки кораблей крейсерского типа были предприняты в Китае еще в 1881 г., когда в Англии были приобретены крейсера «Чаоюн» и «Янвэй». Собственный крейсер, не уступающий им по своим тактико-техническим данным – композитный «Кайцзи», – был построен в 1884 г. на верфях в Фучжоу и вошел в состав Наньянского флота перед самой войной. При водоизмещении 2153 тонны, он развивал скорость в 15 узлов и имел на вооружении два 210-мм и шесть 120-мм орудий Круппа, а также четыре скорострельных малокалиберных пушки Норденфельдта. Одновременно с ним наньянское командование заказало несколько кораблей в Германии, на верфях Кили. В отличие от «Кайцзи», они имели броневую палубу и стальной корпус, но по скорости и вооружению принципиальных отличий не было. Все эти корабли успели войти в состав Наньянского флота до начала франко-китайской войны и приняли участие в действиях при Чжэньхае.

После поражения Китая в войне 1884-1885 гг. Ли Хунчжан фактически оттеснил Сянскую группировку от кормила власти. Не имея опыта строительства военно-морских сил, он, тем не менее, понимал, что стране нужен мореходный флот, способный обеспечить имперские притязания Цин. Обладая значительными финансовыми возможностями, Ли Хунчжан начал смелые эксперименты. Новейшие броненосцы, заказанные в Германии, предназначались уже только для его флота. За Наньянским, Фуцзяньским и Гуандунским флотами сохранилось значение сил береговой обороны, в то время как Бэйянский флот стал единственным из флотов империи Цин, способным вести борьбу за господство в открытом море. К началу 1890-х годов цинский ВМФ и по водоизмещению, и по весу бортового залпа считался самым мощным среди флотов неевропейских стран.



**Князь Чунь, глава
Военно-морского
департамента**

* Лянгуан – провинции Гуандун и Гуанси.

Создание Бэйянского флота

Создание Бэйянского флота тесно связано с именами Ли Хунчжана и Дин Жучана – деятелей, выдвинувшихся в годы Тайпинского восстания. Рост численности и боеспособности Бэйянского флота наглядно отражал рост влияния Хуайской группировки при цинском дворе.

Ли Хунчжан, начинавший карьеру адъютантом могущественного Цзэн Гофаня (1811-1872), на первых порах после подавления Тайпинского восстания не мог равняться со своим влиятельным патроном. Доставшийся ему флот северных провинций также не мог похвастаться количеством и размерами судов. Это был обычный цинский флот береговой обороны первой половины XIX века. В годы войны с тайпинами новые джонки не строили, и к концу 1860-х годов в распоряжении Ли Хунчжана оказалось всего около 30 парусных кораблей. Ослабление контроля над прибрежными водами вызвало бурный рост пиратства. Разбой процветал в треугольнике Чифу – Дагу – Люйшуньюкоу, угрожая морским перевозкам зерна для нужд Пекина. Нарастало пиратство и в Бохайском заливе: шаньдунские «джентльмены удачи» снискали печальную славу в Корее. Даже в российском Приморье, где проживало некоторое количество китайцев, возникло т.н. «морское хунхузничество», контролировавшее морские перевозки из Владивостока в порты Северо-Восточного Китая.

Деятельный и способный администратор, Ли Хунчжан начал активные действия по пресечению морского разбоя. Различными способами он стремился пополнить свой флот, выпрашивая современные корабли взаймы у других сановников, заказывая их за рубежом и на отечественных верфях или выменивая их у других милитаристов на определенное количество тех судов, которые его по каким-то причинам не устраивали. Одновременно Ли стремился вызвать под свои знамена опытных моряков, имевших высшее военное образование – дефицит кадров комсостава в ходе франко-китайской войны привел к бессмысленному распылению сил и неоправданной потере судов. Грамотных моряков на севере не было. Практически все квалифицированные офицерские кадры ВМС происходили из южных провинций Фуцзянь, Гуандун и Чжэцзян (т.н. «клика Минь»), поэтому Ли Хунчжану пришлось набирать своих офицеров среди южан.* Однако, поскольку Бэйянский флот должен был, по замыслу Ли, всецело находиться под его личным контролем, на должность командующего он стремился подыскать человека, который бы обладал талантом организатора и был бы ему лично обязан. В 1875 г. судьба предоставила ему удобный случай – его земляк, уроженец провинции Аньхой по имени Дин Жучан, отличившийся в боях против мятежников, поспорил со своим патроном и попросил у Ли покровительства.**

В 1875 г. Дин Жучан поступил на службу в силы береговой обороны Севера и быстро по-

шел в гору. В то время Ли Хунчжан, набиравший политический вес после смерти Цзэн Гофаня в 1872 г., начал активно прибирать к рукам современные корабли из флотов других провинций. Однако это были преимущественно малые суда, пригодные лишь для целей береговой обороны, а Ли Хунчжану хотелось большего. За 650 000 лян в Англии были заказаны рэнделовские крейсера «Чаююн» и «Янвэй». С их появлением Бэйянский флот мог рассчитывать на серьезное повышение своей боеспособности. Переход крейсеров на Дальний Восток через Средиземное море, Суэцкий канал и Индийский океан был первой демонстрацией цинского военно-морского флага – желтого полотнища с драконом. Без происшествий не обошлось, однако 18 ноября 1881 г. корабли прибыли в Дагу. В 1882 г. в Корее разразился первый кризис и Дин Жучан тут же прибыл в Инчхон с двумя крейсерами, способствовав умиротворению мятежа корейских солдат. В 1884 г. Дин Жучан был направлен с крейсерами в помощь эскадрам Гуандуна и Фуцзяни, однако к началу декабря 1884 г. успел дойти лишь до Шанхая и вернулся обратно, не приняв участия в боевых действиях против французских кораблей. Попытка рокировки сил Южного и Северного флотов, предпринятая Цинским правительством, также разбилась о хитрость Ли Хунчжана. Тем не менее, за свой поход Дин Жучан был награжден желтой курмой – одним из высших знаков отличия в империи.*** Доводы Ли Хунчжана о неизбежности войны с Японией были признаны справедливыми, а участие китайских кораблей и солдат в событиях в Сеуле снимало с могущественного царедворца всякие подозрения.****

В 1885 г. войны с Японией удалось избежать, однако она была неизбежна и все это понимали. Ли Хунчжан прилагал все усилия для быстрее пополнения флота. Учитывая его близость ко двору и возможность распоряжаться большими деньгами, можно сказать, что молодой Бэйянский флот обрел оптимального покровителя.

В конце 1885 г. в Дагу прибыли однотипные броненосцы немецкой постройки «Динъюань» и «Чжэньюань», а также крейсер «Цзююань», построенный «на сдачу» от суммы, оставшейся после заказа броненосцев. Вместе с кораблями в Дагу прибыли и немецкие инструкторы – в дополнение к капитану Зибелину, служившему при Дин Жучане в качестве фактического начальника штаба во время похода на юг в 1884 г.



Дин Жучан

* Минь – древнее название провинции Фуцзянь, использовавшееся в Китае до середины XX в. в неофициальном контексте.

** По распоряжению цинского правительства от 1874 г. местным милитаристом предписывалось распустить излишние вооруженные формирования. Под эту категорию попали и части, подчинявшиеся Дин Жучану. Дин Жучан попытался обосновать целесообразность сохранения на службе своего отряда перед своим патроном Лю Минчуанем, что и привело к их ссоре.

*** Курма – маньчжурская куртка для верховой езды. Курма желтого цвета могла носиться только императором или же с императорского разрешения за выдающиеся заслуги. Представляла собой разновидность высшей награды в цинском Китае.

**** Действительно, 4 декабря 1884 г. в Сеуле была предпринята попытка государственного переворота при поддержке Японии. В случае ее успеха Корея могла стать вассалом Японии, что могло привести к военному столкновению между империей Цин и Японией.

Выросший количественно и окрепший качественно, флот уже мог выполнять задачи по борьбе за господство в океане. Ли Хунчжан тут же решил продемонстрировать это Японии и России – первую надо было предупредить о нежелательности вмешательства в корейские дела, а на вторую надавить для скорейшего разрешения т.н. Савеловского кризиса.* В июне 1886 г. китайские корабли вошли в Токийский залив. Вид мощных китайских броненосцев живо напомнил японцам злоеущие «черные корабли» commodора Пери. Ни один из находившихся в те годы в строю японских военных кораблей не мог противостоять «Динъюаню» и «Чжэньюаню». Командовал отрядом кораблей лично Дин Жучан. По приказу Ли Хунчжана он должен был добиться аудиенции у императора Японии. Пока решались дипломатические вопросы, китайцы гордо предоставили японцам

возможность ознакомиться с кораблями. Этим тут же воспользовался начальник штаба базы ВМФ в Курэ Того Хэйхатио. Посетив эскадру, он тут же обратился к согражданам с публичным заявлением: «Я видел эти корабли и со всей ответственностью заявляю, что они не выдержат первого же боестолкновения с нашим флотом. Во время моего пребывания на корабле китайские матросы сушили свои подштанники на стволах орудий главного калибра. На нашем флоте такое невозможно». Неизвестно, происходило ли описанное в действительности, или же Того предпринял хитрый ход для успокоения японской общественности, однако история с матросским бельем быстро разлетелась по миру и сильно подпортила имидж цинских ВМС в глазах военных и дипломатов великих держав.** Тем не менее, японцам было над чем призадуматься.

Организационная структура флота

Создатели Бэйянского флота отнюдь не ограничивались увеличением его численности и строительством баз. Одновременно велась активная работа по формированию организационной структуры флота, подготовке нормативных документов и возвращению квалифицированных командных и технических кадров. К сентябрю 1888 г. был разработан проект устава флота, который предусматривал создание ряда тыловых служб и управлений – (Хоулу). Тыл включал в себя военно-морское депо и артиллерийское управление в Люйшунью, небольшой ремонтный завод в Вэйхайвэе, а также арсенал, управление береговой обороны и артиллерийское управление в Тяньцзине, а также контору главного инспектора по делам флота. Все эти службы подчинялись Ли Хунчжану, а он регулярно отчитывался перед Военно-морским департаментом империи.

Оперативное руководство флотом было сосредоточено в руках Дин Жучана. Его воинский чин тиду можно считать условно соответствующим европейскому званию «адмирал флота»***. Командиры броненосцев являлись одновременно вице-адмиралами (цзунбинами), подчиняясь непосредственно командующему и возглавляя левое и правое крыло эскадры.**** Уроженец Фуцзяня и выпускник училища в Фучжоу Линь Тайцэн командовал броненосцем «Чжэньюань», а его земляк и однокашник Лю Бучань командовал «Динъюанем». В действия этой тройки не должен был вмешиваться никто, кроме Ли Хунчжана, причем верховную власть на флоте имел только Дин Жучан – его заместители должны были точно исполнять его приказы.*****

Весь флот был разделен на 7 отрядов. Каждый корабль представлял собой отдельную часть – экипаж (ин). На походе основные боевые корабли флота строились тремя звеньями по три судна в каждом, при этом броненосцы возглавляли левое и правое крыло. Оставшиеся суда образовывали четыре отряда специального и вспомогательного характера: минный отряд, учебный отряд, транспортный отряд и отряд портовых судов.

Минный отряд состоял из кораблей левой (цзо), центральной (чжун) и правой (ю) групп, при этом отдельные корабли обозначались номерами. Например,

«Цзои» – миноносец левого крыла № 1. Или «Юэр» – миноносец правого крыла № 2.*****

Учебный отряд насчитывал 3 корабля. В малых минных депо для обучения личного состава использовали корабли, относящиеся к транспортному отряду. Статус отряда «алфавитных» канонерских лодок в настоящее время не ясен.

В общей сложности транспортный отряд флота насчитывал 23 разнотипных корабля. Доступные сведения о большинстве из них ограничиваются названием судна.

Наконец, в распоряжении баз имелось 9 портовых судов постройки 1880-1887 гг. – буксиры и катера, – а в Люйшунью еще и мощный плавучий земснаряд германской постройки «Даохай», предназначенный для дноуглубительных работ. Они постоянно требовались для поддержания внутреннего рейда базы Люй-

* Савеловский кризис имел место в 1886 г. в связи с ошибкой русских властей при размещении корейских поселенцев. Основанная для них деревня Савеловка оказалась на территории Цинской империи в связи с нечеткой демаркацией границы на местности. Случайно обнаружившие это цинские власти потребовали депортации корейцев и передачи им Савеловки. В результате работы двусторонней пограничной комиссии вопрос был решен в соответствии с принадлежностью территории де-юре и Савеловка была передана Цинам.

** Большинство цинских морских офицеров прошли практику во флоте Великобритании и перенесли его традиции на китайскую почву. Сложно предположить, что воспитанные в британском духе офицеры могли позволить такой беспорядок на кораблях во время визита на эскадру представителей иностранной державы.

*** Тиду – первоначально должность командующего провинциальной дивизией Зеленознаменных войск, состоявших из этнических китайцев. После Тайпинской войны эта должность стала эквивалентна европейским званиями генерал в армии и адмирал на флоте.

**** «Цзои» и «Юи» – левое и правое крыло соответственно – дань маньчжурской традиции, когда войска делились на части левого и правого крыла, а также центр.

***** Это правило выдерживалось далеко не всегда – например, в начале войны хунаньский милитарист У Дачэн просил передать ему командование всеми вооруженными силами, как сухопутными, так и морскими, но получил отказ. В то же самое время Цзунли ямзнь своим распоряжением запретил Дин Жучану действовать к востоку от линии Вэйхайвэй – устье реки Ялу, чем сковал его действия и не дал развить японский флот в самом начале войны.

***** Добавляемое иногда к названию миноносцев слово «хао» обозначает «номер» и может опускаться. В любом случае, если в одном источнике написано миноносец «Ю сань хао», а в другом – «Юсань», то это одно и то же.

шуньюкоу в состоянии, пригодном для приема броненосцев.

С 1888 г. всеми вопросами флота ведало Главное управление по военно-морским делам при ставке Ли Хунчжана. Адмирал Дин Жучан был подконтролен только этому органу. Подчиненный же ему штаб Бэйянского флота, помимо цзунбинов Лю Бучана, Линь Тайцэна и Дэн Шичана, включал начальников кадрового, инженерного и интендантского управлений, а также управления вооружений.

Корабельный состав флота был очень велик – традиционно в общих работах по истории Китая пишут о 25 кораблях под командованием Дин Жучана. Эта цифра перекочевала и во многие популярные статьи, посвященные истории Бэйянского флота. Происходит она из текста проекта устава флота, переданного Ли Хунчжаном на рассмотрение Военно-морского департамента в 1888 г. Традиционно также считается, что после 1888 г. ни одно боевое судно больше не было заказано. Однако это не совсем верно.

На деле флот насчитывал не менее 60 судов – так, в хронике «Гайпинсянь чжи» («Описание уезда Гайпин»), составленной вскоре после падения империи Цин, говорится: «Что касается военно-морского флота, то это считалось временем его процветания, в Наньянской и Бэйянской эскадрах вместе насчитывалось 20 с лишним батальонов.* Больших и малых кораблей – 70-80, кораблей же с водоизмещением несколько тысяч тонн, было восемь.** Их называли «Восемь больших Юаней»: «Динъюань», «Чжэньюань» и т.д. Общее водоизмещение составляло более 90 тысяч тонн. В то же самое время суммарное водоизмещение японского военно-морского флота не превышало 50 тысяч тонн».

По данным современных китайских исследователей, можно говорить о 65 кораблях различных типов (от эскадренного броненосца до лихтера) только в Бэйянском флоте. Строительство судов продолжалось и после 1888 г., однако в связи с дороговизной поставок из-за рубежа новые военные корабли строились теперь в большинстве своем на верфях в Мавэе. По-

следним судном, которое заложили там перед войной, был учебный крейсер «Тунцзи». Тогда же в Германии и Англии заказали 2 современных корабля с сильным торпедным вооружением – «Фэйтин» и «Фэйин», а также канонерскую лодку «Фуань».

Для увеличения и модернизации корабельного состава флота Ли Хунчжан неоднократно предлагал правительству перекупить броненосцы, строившиеся в Англии и Германии для латиноамериканских стран, но ему каждый раз отказывали под благовидным предлогом нехватки средств в бюджете. В 1894 г., буквально накануне войны, Ли Хунчжан потребовал выделения денег на перевооружение броненосцев новейшими скорострельными орудиями, на что по смете требовалось всего около 650 000 лян серебра. Наместнику отказали в очередной раз и он был вынужден собирать деньги со своих предприятий. К сожалению, средств не хватило – он сумел собрать только 354 000 лян, но этого было мало.

О судьбе этого проекта существуют 3 основных версии – по официозной, изложенной Чжао Эрсюнем в «Цин ши гао» («Черновой вариант истории династии Цин»), все 12 орудий были заменены в феврале-марте 1894 г. Джон Роулинсон считает, что заменили только орудия среднего калибра. Третья версия, выдвинутая создателями тайваньского исторического веб-портала «Музей ВМФ», кажется наиболее правдоподобной – собранные деньги были расхищены и орудия не были заменены. Косвенно эта версия подтверждается известным цинским литератором начала XX в. Цзэн Пу. В своем романе «Цветы в море зла», вышедшем в свет в 1903 г., он касается и японо-китайской войны, выводя под вымышленными именами реальных персонажей – У Дачэна, Дин Жучана, Не Шичэна и прочих деятелей Цинского Китая. В пассаже, посвященном У Дачэну (в романе выведен как Хэ Тайчжэнь), описывается, как сановник, требующий для своей армии срочных поставок оружия из-за рубежа, с удивлением узнает, что невозможны не только экстраординарные закупки, но и то, что заказано и оплачено намного ранее, получить очень сложно.

Базы и производственные мощности

Начало службы столь мощного военно-морского соединения было осуществлено достаточно беспечно. Вошедшие в строй крупные корабли не имели ремонтной базы и доковаться могли только в Японии или Гонконге.*** Док в Люйшуньюкоу строился под руководством французских инженеров с 1881 г., но к 1886 г. еще не был закончен.**** В то же время броненосцам требовалось доковаться дважды в год. Во время летнего похода 1886 г. было принято решение зайти на обратном пути из России в Нагасаки и встать в док там. 8 августа 1886 г. китайская эскадра бросила якорь в японском порту. Через полторы недели на берегу произошла грандиозная драка между китайскими матросами и местными жителями, с обеих стороны были убиты и раненные. В инцидент вмешалась японская полиция, но ее действия лишь подлили масла в огонь. До выяснения отношений между сторонами корабли были задержаны в Нагасаки. В результате инцидент был урегулирован, обе стороны договорились о взаимной выплате компенсаций. Но за время нахож-

дения в Нагасаки японцы получили прекрасную возможность хорошо ознакомиться с новейшими китайскими кораблями, о которых в мировой прессе писали совершенно противоречивые вещи. Так, английская «Times» писала в номере за 23 июля 1884 г., что при артиллерийских испытаниях в Свинемюнде 12-дюймо-

* «20 с лишним батальонов» – более 10 тыс. человек. Уезд Гайпин, расположенный в Маньчжурии, в 1894-1895 гг. был ареной боевых действий. Поэтому уездная хроника содержит значительное количество сведений о японо-китайской войне.

** Составитель «Гайпинсянь чжи» несколько ошибается – у Китая в Наньянском и Бэйянском флотах было не восемь, а гораздо больше боевых судов с водоизмещением в 2 тысячи тонн и выше – «Динъюань», «Чжэньюань», «Пинъюань», «Лайюань», «Цзюань», «Цзинъюань», «Чжюань», «Цзюань» в Бэйянском флоте, и, как минимум, «Наньжун», «Кайцзи» и «Наньчэн» в Наньянском флоте.

*** Малые корабли Бэйянского флота могли доковаться в Дагу, где по приказу Ли Хунчжана был построен небольшой док, первые крупные корабли – «Чаоюн» и «Янвэй» – ходили для ремонта в Шанхай.

**** Несомненно, в затягивании строительства сыграла свою роль франко-китайская война 1884-1885 гг.