

**СЕРГЕЙ НЕСОЛЕНЬ**

---

**КАНОНЕРКИ  
ПОРТ-АРТУРА**

---

**ЗАБЫТЫЕ ГЕРОИ  
РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ**



Москва  
2025

УДК 623.8(47)''1904/05''  
ББК 68.54(2)  
Н55

**Несолёный, Сергей Валерьевич.**

Н55 Канонерки Порт-Артура : забытые герои Русско-японской войны / Сергей Несолёный. — Москва : Яуза-пресс, 2025. — 160 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-9955-1256-1

Новая книга ведущего историка морских сражений Русско-японской войны 1904—1905 гг. впервые во всех подробностях рассказывает о проектировании, постройке, конструкции и боевых действиях канонерских лодок Российского флота при обороне крепости Порт-Артур. Издание иллюстрировано уникальными чертежами и фотографиями кораблей.

**УДК 623.8(47)''1904/05''**  
**ББК 68.54(2)**

# СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	4
Глава I	
Проектирование и постройка.....	6
Часть I	
Канонерские лодки	
«Бобр» и «Сивуч» .....	6
Часть II	
Канонерские лодки	
«Кореец» и «Манджур» .....	19
Часть III	
Канонерские лодки	
«Гремящий» и «Отважный» .....	31
Часть IV	
Канонерские лодка «Гиляк» .....	44
Глава II	
Служба .....	55
Часть I	
1880–1903 гг. ....	55
Часть II	
Русско-японская война.	
1904–1905 гг. ....	82
Заключение .....	132
Литература и источники .....	133
Приложения .....	136

# Введение

**В приведенных материалах использовались следующие меры длины и веса:**

1 дюйм = 25,4 см; 1 фут = 0,305 м; 1 сажень = 1,83 м (морская шестифутовая); 1 миля = 1852 м; 1 кабельтов = 185,2 м; 1 пуд = 16,38 кг; 1 фунт = 0,41 кг.

Все даты, если это не оговорено особо, приводятся по старому стилю.

В исследованиях, посвященных истории военно-морского флота конца XIX — первой половины XX века, главное место принадлежит крупным кораблям — линкорам, крейсерам, авианосцам. Особенной любовью у историков пользуются тяжелые артиллерийские корабли — броненосцы и линкоры. Это неудивительно: гиганты, заключающие в себе последние достижения науки и техники, вооруженные десятками орудий, закованные в броню и страшно дорогие, всегда олицетворяли собою мощь государства, которому они принадлежали. Но эти бронированные мастодонты большею частью пошли на слом, так и не сделав по противнику ни одного выстрела, а если некоторым все же приходилось погибнуть в бою, то смерть их была действительно громкой — со страшными взрывами и гибелью сотен человек команды. Именно так погибли три английских линейных крейсера в Ютландском бою. Правда, вреда от этого противнику — никакого.

Линейному крейсеру «Худ» посвящено множество публикаций. А чем он прославился, помимо своей стоимости и размеров? Гигант в 262 метра длиной и водоизмещением более чем в 40000 тонн взлетел на воздух во втором своем бою (первым был расстрел французского флота в Мерсэль-Кебире) со всем экипажем (из 1421 человек спаслось лишь трое). Утопивший его «Бисмарк» — гордость немецкого флота — также погибнет через три дня (27 мая 1941 г.) в своем первом походе почти со всем экипажем. Расстрелянный английскими линкорами, «он представлял собой охваченную пламенем и дымом груды искоренного металла, каким-то чудом еще оставшуюся на плаву. Лишь несколько торпед, выпущенных с крейсера, окончательно добились его. В 10 ч. 40 мин. он опрокинулся и навеки исчез в бушующих волнах. Почти 2 тысячи героически сражавшихся немецких моряков, в том числе их адмирал, нашли себе могилу в холодной

морской пучине. В живых осталось только 110 человек»<sup>1</sup>.

Красиво сказано, вот только в своем последнем бою «Бисмарк» в силу ряда обстоятельств не нанес никаких повреждений английским линкорам, более часа упражнявшихся на нем в стрельбе.

Действия легких сил флота меньше привлекают внимание исследователей, а ведь это абсолютно несправедливо. Анализ морских конфликтов конца XIX — начала XX века убедительно доказывает, что основная тяжесть войны на море ложилась на плечи легких сил флота — миноносцев, канонерок, минных заградителей, позднее — подводных лодок.

Не является исключением и история российского военно-морского флота — и в частности его действия в период обороны Порт-Артура в Русско-японской войне 1904–1905 гг. Оборона Порт-Артура, несомненно, является одной из самых ярких страниц в военной истории России. Осаде крепости посвящены десятки монографий отечественных и зарубежных исследователей. Опубликованы воспоминания очевидцев и непосредственных участников кровавых схваток на Квантунском полуострове и бастионах крепости. Все исследователи отмечают важную роль флота — как русского, так и японского — в борьбе за Порт-Артур.

«Оборона крепости во многом была обязана флоту. Корабли оказали большую помощь живой силой, артиллерией, снятой с кораблей, и огнем своих тяжелых орудий»<sup>2</sup> — эта истина несомненна и никогда не будет пересмотрена. Действия флота были исследованы в работах многих историков. При этом всем крупным кораблям Порт-Артурской эскадры посвящены прекрасные монографии. Но все дело в том, что весь период обороны крепости (она длилась 329 дней, в т. ч. тесная осада крепости — 157) самыми активно действующими кораблями русского флота были канонерские лодки и миноносцы.

Канонерки охраняли вход на внутренний рейд Порт-Артура, обстреливали

<sup>1</sup> Типпельскирх К. История Второй мировой войны. СПб., 1998. С. 225.

<sup>2</sup> История СССР. Т. II. М., 1965. С. 384–385.

неприятельские войска, охраняли тралящий караван, выходили в море для поддержки миноносцев. При этом, несмотря на тяжелую и напряженную боевую службу, их команды постоянно привлекались для выполнения разного рода задач на берегу (починка тралов, разгрузка снарядов и т. п.). По воспоминаниям очевидцев, экипажи канлодок несли службу на пределе человеческих возможностей. Броненосцы же и крейсера редко выходили в море. Чудовища в 11000–13000 тонн водоизмещения, вооруженные десятками орудий и стоимостью в миллионы рублей, по воле преступного командования были потоплены японской осадной артиллерией и затем подняты неприятелем, отремонтированы и введены в состав своего флота. Из семи русских броненосцев, базировавшихся в Порт-Артуре, уцелел лишь один «Цесаревич», два погибли — «Петропавловск» и «Севастополь», а четыре были захвачены противником — «Пересвет», «Победа», «Полтава» и «Ретвизан» — и еще долго плавали под японским флагом.

Из семи канонерских лодок русского Тихоокеанского флота уцелела лишь одна — «Манджур», остальные погибли, но ни одна не плавала впоследствии под флагом врага. Однако именно канонерские лодки Порт-Артура были обделены вниманием историков — им посвящены

монография историка Н. Н. Афонина<sup>3</sup> и ряд статей в периодических изданиях. Книга прекрасно издана, содержит ценнейший иллюстративный и фактический материал, но, к сожалению, слишком кратко описывает их проектирование, постройку и службу. Кроме того, историю проектирования и постройки канонерских лодок типа «Бобр», «Кореец» и «Гремящий» рассматривал Р. М. Мельников в своей работе «История отечественного судостроения» (СПб., 1996), но опять же очень кратко.

Поэтому автор попытается более подробно описать историю маленьких героических кораблей, долго служивших Отечеству в водах Тихого океана и там нашедших себе могилу. При этом особое внимание мне хотелось бы уделить действию русских канонерок при подавлении волнений в Китае в 1900 году. Война в Китае советской исторической наукой была объявлена «несправедливой» и «захватнической». Подвиги русских офицеров, солдат и матросов на долгое время были забыты, а сама война «фактически вычеркнута из народной памяти»<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Афонин Н. Н. Канонерские лодки типов «Сивуч» и «Грозный». СПб., 2011.

<sup>4</sup> Янчевецкий Д. Г. Русские штурмуют Пекин. М., 2008. С. 4.

# Глава I

## Проектирование и постройка

---

### Часть I

#### Канонерские лодки «Бобр» и «Сивуч»

Начало работ над проектом этих лодок приходится на достаточно сложное для морского ведомства время. В начале 80-х гг. XIX века Морское министерство за короткое время поменяло трех управляющих — на смену С. С. Лесовскому 23 июня 1880 года был назначен А. А. Пещуров, а его в свою очередь 11 января 1882 года сменил И. А. Шестаков.

Главный начальник флота и морского ведомства генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, брат Александра II, 14 июля 1881 г. был отстранен от должности, на смену ему пришел великий князь Алексей Александрович, брат нового царя. Кроме того, в июне 1881 года от должности председателя Кораблестроительного отделения МТК был отстранен вице-адмирал А. А. Попов<sup>1</sup>.

Морское министерство постоянно испытывало нехватку средств, и в то же время стремительный научно-технический прогресс приводил к постоянному удорожанию строящихся судов. Вновь закладываемый на верфях корабль всегда оказывался дороже построенного буквально за два-три года до него корабля аналогичного класса и водоизмещения. Кроме того, быстрое развитие науки и техники в последней трети XIX века привело к тому, что «нередко даже английские, французские, итальянские корабли устаревали прежде, чем успевали войти в строй, и нуждались в срочных переделках. В России же с ее слаборазвитой промышленностью все проблемы усугублялись». Поэтому и на стадии проектирования, и в процессе постройки постоянно вносились различные изменения, чтобы хоть как-то «дотянуть» корабль до все более высоких требований. Но это, в свою очередь, приводило к удорожанию

корабля и к удлинению сроков постройки. Получался какой-то замкнутый заколдованный круг. Сделать корабли дешевле можно было при условии постройки их крупными сериями, но у правительства не было средств для таких заказов.

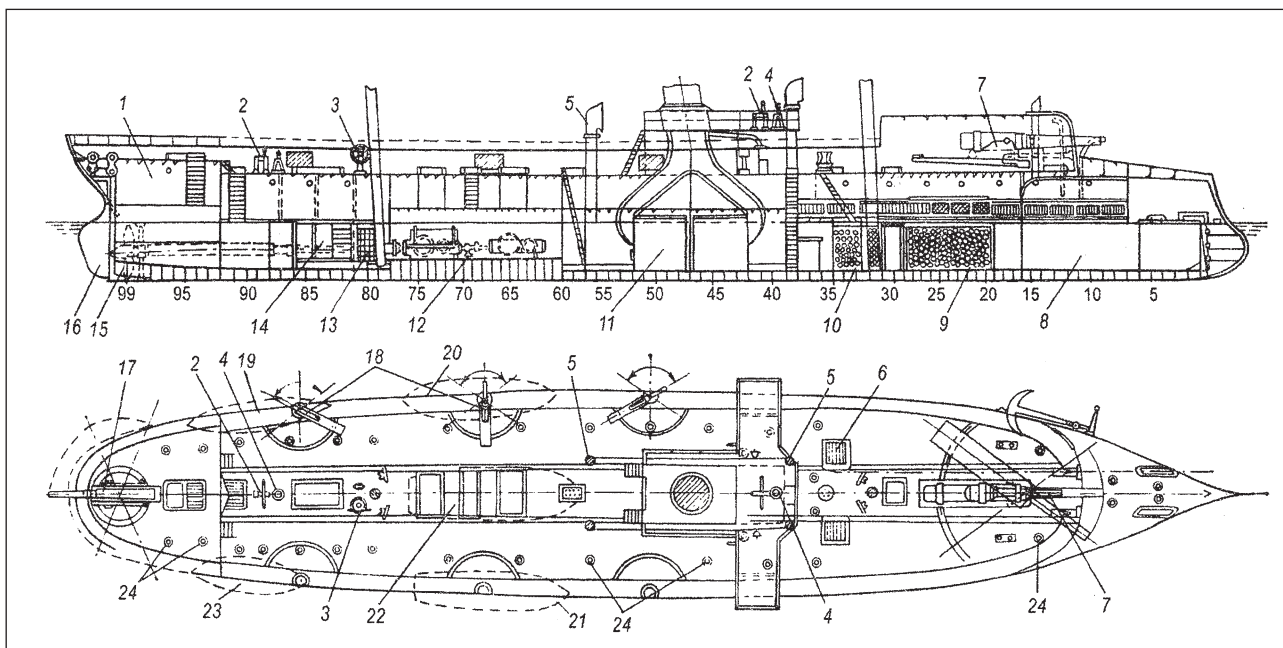
Разработка проекта лодок типа «Бобр» является ярким примером обычного для военного кораблестроения России конца XIX — начала XX века явления, когда задания на проектирование менялись по несколько раз — и в результате воплощенный в металле корабль абсолютно не походил на первоначальный вариант.

11 апреля 1880 года Канцелярия Морского министерства передала в Кораблестроительное отделение МТК приказание С. С. Лесовского о составлении проекта канонерских лодок для Сибирской флотилии по типу английских канонерок «Alpha» и «Beta».

23 апреля исполняющий должность начальника Кораблестроительного отделения МТК генерал-майор О. О. Пельциг (замещал А. А. Попова в связи с болезнью последнего) писал военно-морскому агенту России в Англии вице-адмиралу И. Ф. Лихачеву о том, что в МТК не имеется теоретических и практических чертежей лодок типа «Alpha» и желательными их было бы приобрести у англичан. 6 июня и 23 июня Кораблестроительное отделение вновь напомнило И. Ф. Лихачеву о необходимости доставки чертежей, но безрезультатно.

Чертежи так и не были получены, единственное, чем располагало МТК, — это измерениями и приблизительными техническими характеристиками английских канонерок. Так, по данным МТК, особенностью этих кораблей было их вооружение — одно тяжелое 38-тонное орудие, поставленное на неподвижной платформе в носовой части верхней палубы, два 12-фунтовых орудия Армстронга, установленные на

<sup>1</sup> Мельников Р. М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 161.



**Канонерская лодка для Сибирской флотилии. Проект 1883 г. (продольный разрез и вид сверху):**  
**1 — командирская каюта; 2 — штурвал; 3 — помпа Даунтона; 4 — компас; 5 — вентиляционный рас-**  
**труб; 6 — сходной люк; 7 — 229-мм орудие; 11 — котельное отделение; 12 — машинное отделение;**  
**13, 14 — бомбовый погреб и крыйт-камера 152-мм орудия; 15 — гребной винт; 16 — перо руля, 17 — 152-**  
**мм орудие; 18 — 107-мм орудие; 19 — вельбот; 20 — паровой катер; 21 — гребной катер; 22 — барказ;**  
**23 — ял; 24 — палубный вентилятор**

шканцах, и одна скорострельная пушка Гатлинга.

Тем не менее работа над проектом велась.

13 июня 1880 года лично генерал-адмирал Константин Николаевич приказал Кораблестроительному отделению МТК составить проект для Сибирской флотилии «нового железного судна с ходом от 10 до 11 узлов и с двумя 6-дюймовыми орудиями»<sup>2</sup>.

Это приказание также было незамедлительно принято к выполнению (9 июля 1880 года Кораблестроительное отделение сообщало о работе над таким кораблем), но, очевидно, не вышло за стадию эскизной проработки. Надо отметить, что в то время на головы членов МТК как из рога изобилия сыпались указания на разработку новых проектов, изменения уже находящихся в работе и даже уже завершённых, утверждённых к воплощению в металл. Можно смело утверждать, что люди в МТК работали на износ. Особенной любовью к переделкам и изменениям отличался И. А. Шестаков, получивший после

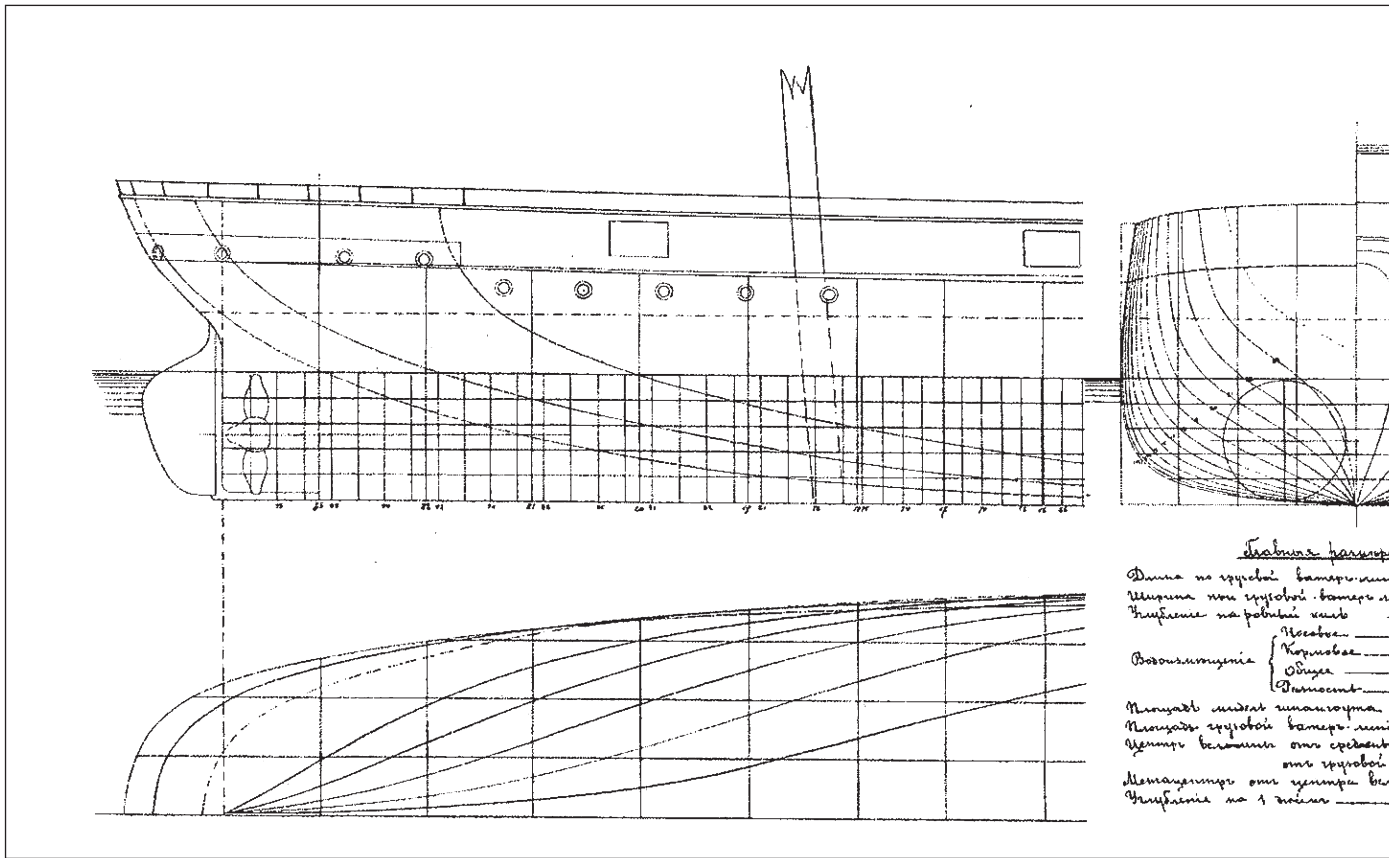
назначения на пост руководителя Морского министерства практически неограниченную власть (великий князь генерал-адмирал Алексей Александрович работой себя не утруждал, практически не вмешиваясь в дела флота).

Как отмечал известный российский историк Р. М. Мельников, «И. А. Шестаков перекраивал задания, не считаясь ни с числом вариантов, ни со стадией разработки проекта и даже постройки корабля, что приводило к перерасходам и (это было особенно ощутимо) к увеличению сроков постройки»<sup>3</sup>.

3 ноября 1880 года Кораблестроительное отделение направило в Артиллерийское отделение чертежи верхней палубы и продольного разреза предполагаемой к постройке канонерской лодки для нанесения на этих чертежах артиллерии, крыйт-камер и бомбовых погребов. 11 ноября Артиллерийское отделение вернуло чертежи «с показанием на них расположения орудий с погонами и штырями, краном для подачи снарядов, крыйт-камер и бомбовых погребов, присовокупляя к сему, что

<sup>2</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 5.

<sup>3</sup> Мельников Р. М. Указ. соч.. С. 160.



**Канонерская лодка для Сибирской флотилии. Проект 1883 г. Теоретический чертеж корпуса**

для вооружения этой лодки предполагается одна 11-дюймовая и две 9-фунтовые пушки»<sup>4</sup>.

17 ноября главный инженер-механик флота генерал-майор А. И. Соколов представил в Кораблестроительное отделение МТК чертеж расположения энергетической установки канонерской лодки с указанием его центра тяжести и массы (машины, котлы с водою и необходимые запасные части) и расчетом суточного расхода угля.

Однако 18 декабря Кораблестроительное отделение уведомило Соколова, что мощности указанной им машины (380 л. с.) недостаточно, ее следовало увеличить до 500 л. с., хотя то же Кораблестроительное отделение первоначально давало ему задание на разработку чертежей именно под паровую машину в 380 л. с. Однако делать было нечего, и инженеры начали разрабатывать новые чертежи под более мощную энергетическую установку. Тем не менее, несмотря на все трудности, к началу 1881 года в МТК были разработаны два варианта канонерской лодки для

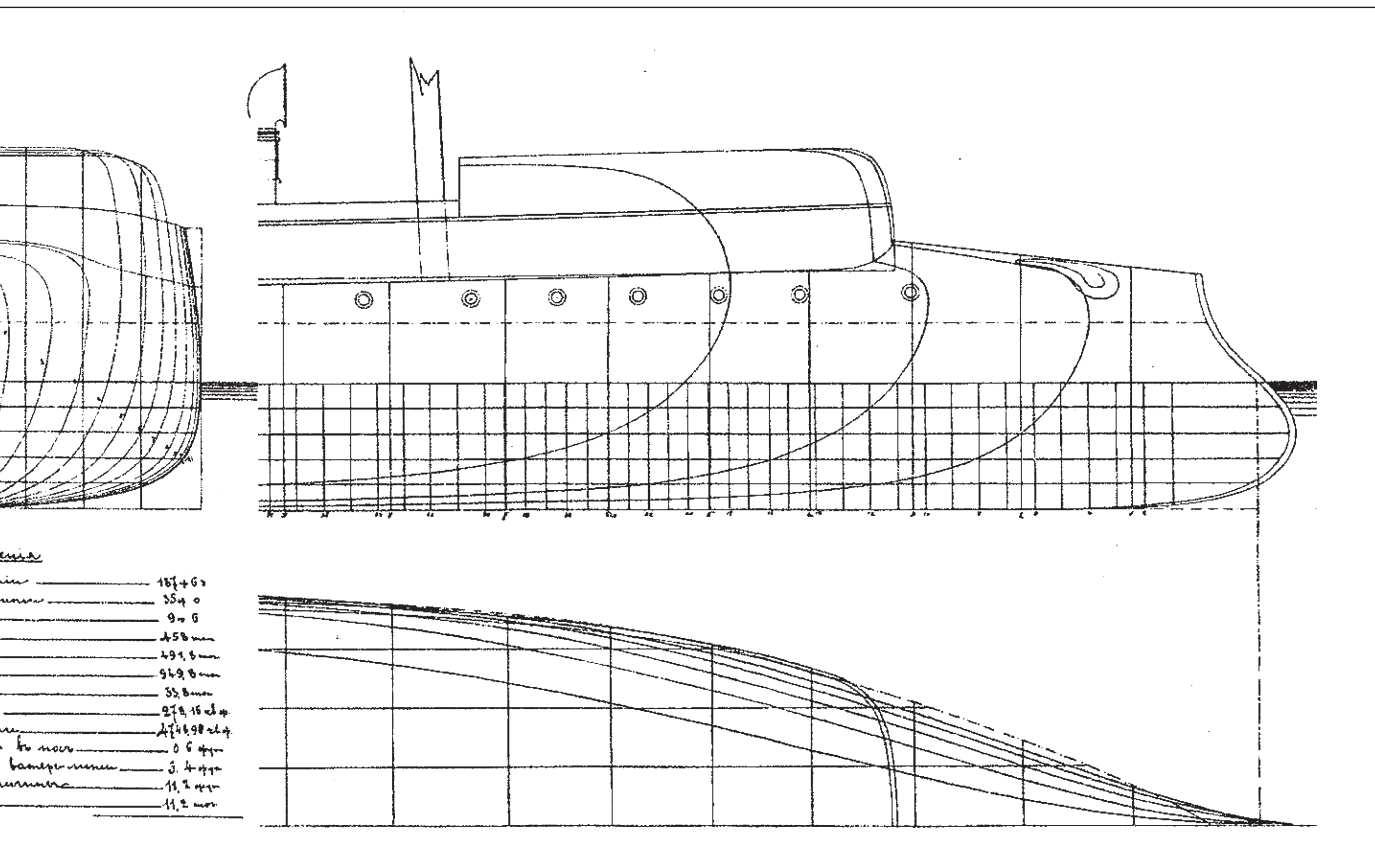
Сибирской флотилии, каждый с 11-дюймовым орудием.

7 января 1881 года великий князь Константин Николаевич, рассмотрев представленные ему чертежи, приказал: «По двум представленным проектам канонерских лодок с 11-д орудием для Сибирской флотилии (из которых одна лодка шириною 30 футов, а другая 40 футов) начать постройку обоих судов по этим проектам не ранее осени сего года, с тем чтобы в предстоящую навигацию произвести сравнительные испытания морских качеств канонерских лодок, построенных в прошлом году: „Вихрь“, „Дождь“ и „Бурун“ или „Туча“, поручив это испытание флигель-адъютанту Новосельскому»<sup>5</sup>.

Главные размерения одного из вариантов лодки оказались следующими: длина по грузовой ватерлинии — 125 футов, ширина без обшивки — 29 футов, углубление форштевнем — 9 футов, углубление ахтерштевнем — 10 футов.

<sup>4</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 16.

<sup>5</sup> Там же. Л. 33.



Водоизмещение без обшивки — 445,05 тонны<sup>6</sup>.

Однако этим планам не суждено было реализоваться. 14 июля 1881 года Константина Николаевича на посту верховного начальствования над флотом сменил Алексей Александрович, а с 11 января 1882 года новым управляющим Морским министерством станет И. А. Шестаков.

И. А. Шестаков, несмотря на все свои недостатки, был талантливым и высокообразованным человеком с сильным и смелым характером и колоссальной работоспособностью, несмотря на возраст и начинающиеся болезни. Как вспоминал Шестаков, при назначении на пост он «послал Алексею (т. е. великому князю Алексею Александровичу. — С. Н.) записку. Откровенно и без всяких оборотов я написал ему, что очень не хотел бы кутаться в его мантию, как бы то ни было для меня выгодно; что я хочу брать на себя всю ответственность, ибо намерен действовать»<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 46.

<sup>7</sup> Цит. по: Кондратенко Р. В. Указ. соч. С. 95.

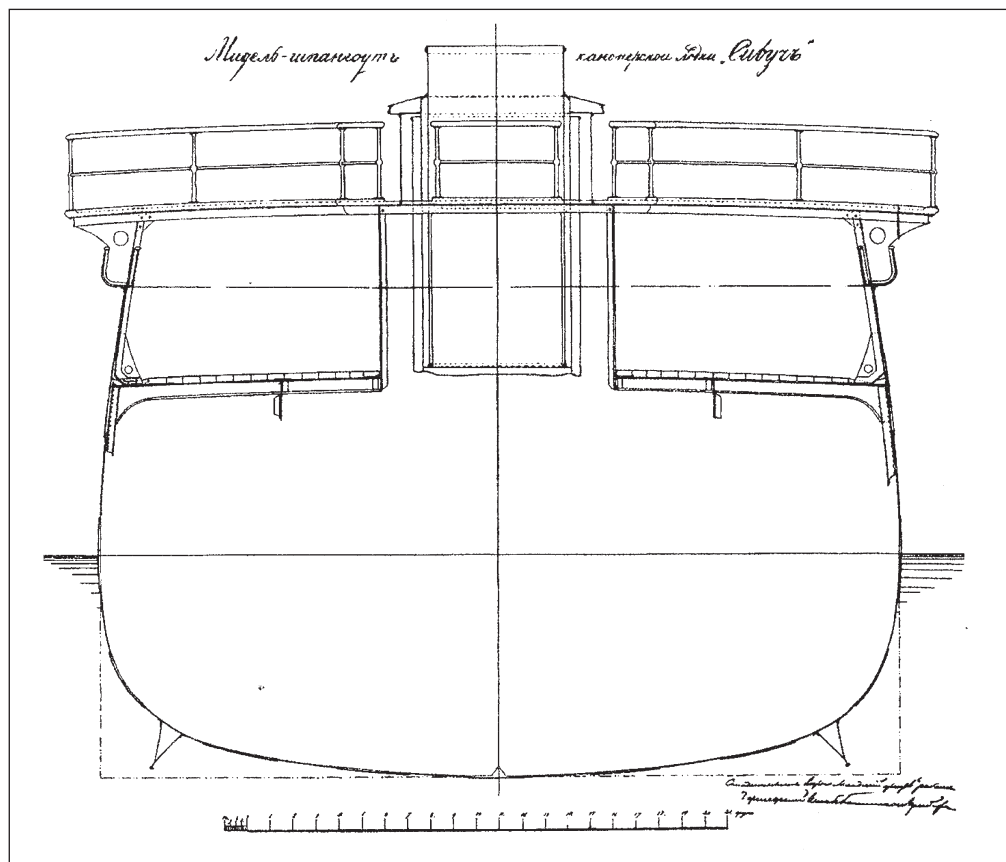
Именно при Шестакове будет разработана первая долгосрочная программа строительства отечественного военно-морского флота (с 1883 по 1902 г.).

18 мая 1882 года И. А. Шестаков собрал адмиралов и ведущих корабельных инженеров для выбора наилучших образцов кораблей основных классов, в том числе и канонерских лодок. Однако вопрос о выборе лучшего типа канонерской лодки затянулся.

Лишь 11 января 1883 года (!) в Кораблестроительном отделении МТК заслушали резолюцию управляющего Морским министерством: «Составить чертежи лодок со скоростью 9 узлов, одним 9-дюймовым орудием и 4 или 6-ю мальми, углубление 8 или 8,5 фут.»<sup>8</sup>. Шестаков всегда лично определял основные параметры предложенных к проектированию кораблей. Во исполнение этой резолюции в Кораблестроительном отделении в крайне сжатые сроки была разработана спецификация двухвинтовой канонерской лодки для Сибирской флотилии, а также

<sup>8</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 66.

**Канонерская лодка «Сивуч», 1885 г.  
Мидель-шпангоут**



подготовлен ее теоретический и практический чертеж и чертеж парусности. Ее основные характеристики были следующие: длина по грузовой ватерлинии — 135 футов 3 дюйма, наибольшая ширина — 29 футов 6 дюймов, углубление на ровный киль — 8 футов.

Водоизмещение — 508,72 тонны.

Артиллерия: 9-дюймовых — 1, 9-фунтовых — 5, Гочкиса — 2 орудия.

Топлива на 6 суток полного хода (1140 миль) с наибольшей скоростью (8,75 узла), а при 6-узловой скорости дальность плавания увеличивалась до 1960 миль.

Площадь парусности — 3489,85 кв. фута.

Экипаж — 55 чел.

Запас воды на 10 суток, провизии — на три недели<sup>9</sup>.

Однако 14 февраля 1883 года председатель Кораблестроительного отделения генерал-майор Пельциг сообщал главному инженер-механику флота, что «Управляющий Морским министерством выразил мне свое мнение, что он

находит более удобным иметь для службы в Восточном океане лодки больших размеров, вооруженных каждая одною 9д и двумя 6д пушками при углублении в грузу до 10 футов. Его превосходительство высказался, что машина для этой лодки будет заказана заводчику Крейтону, которого и просит составить чертеж машины по тем данным, которые будут выработаны Кораблестроительным отделением»<sup>10</sup>.

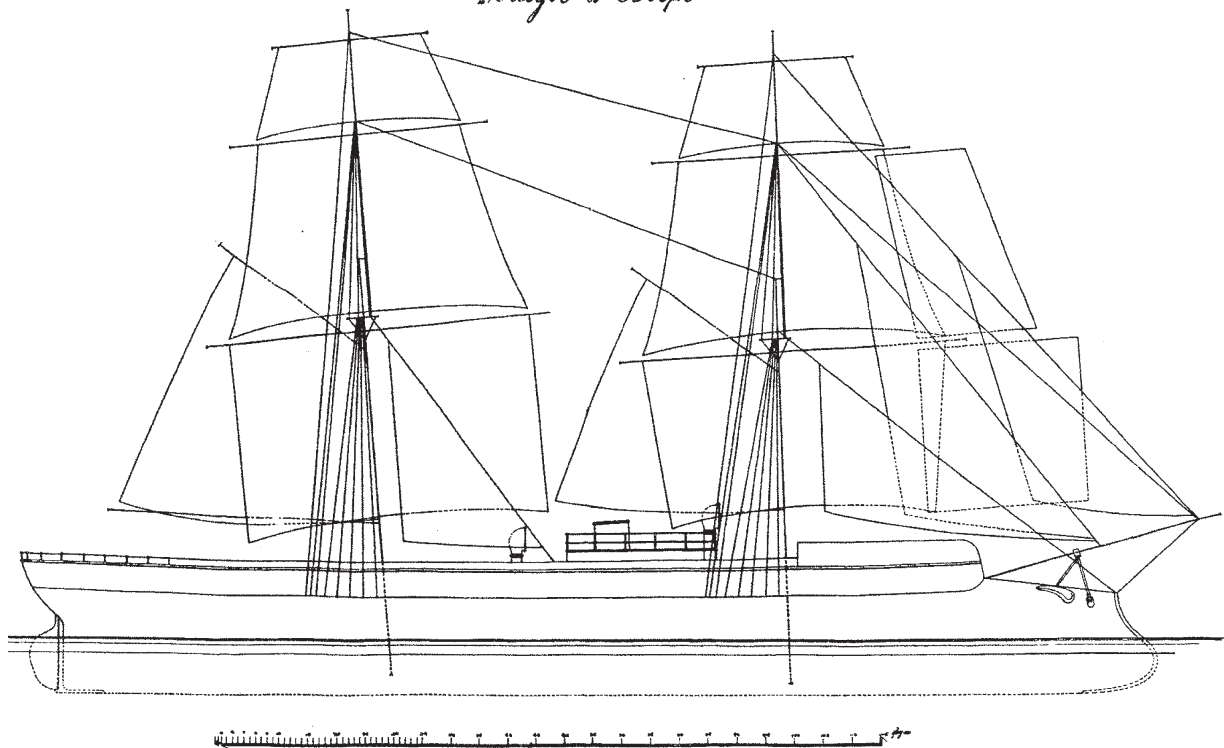
Надо отметить, что решение И. А. Шестакова об увеличении водоизмещения и вооружения канонерских лодок, предназначенных для службы в Тихом океане, было полностью обоснованным.

В МТК быстро переработали проект, доведя его водоизмещение до 948 тонн и добавив одно 6-дюймовое орудие. Уже 19 февраля 1883 года заводу «Крейтон и Ко» в г. Або (Финляндия) Кораблестроительным отделением МТК было сообщено: «Машина должна быть двухвинтовая совокупной силы 1000 индикатор, с гребными винтами с лопастями Бевина. Проектируемая лодка имеет длину 186 футов, ширину 35 футов.

<sup>9</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 66 об.

<sup>10</sup> Там же. Л. 80.

*Рангоут и паруса канонерских лодок для Сибирской флотилии  
«Сивуч» и «Бобр»*



Углубление на ровный киль 9,5 футов. Водоизмещение 947 тонн. Глубина интрюма 14 футов. Другие же необходимые для вас сведения, равно как и чертежи судна, могут быть получены из Кораблестроительного отделения по востребованию»<sup>11</sup>.

2 апреля 1883 года в МТК был рассмотрен проект канонерской лодки для Тихого океана, переработанный с учетом замечаний, высказанных И. А. Шестаковым. Итогом стала следующая резолюция: «Представить Управляющему Морским министерством, что по рассмотрении в Соединенном собрании Кораблестроительного и Артиллерийского отделений и Главного инженер-механика флота чертежей канонерской лодки для Восточного океана Соединенное собрание нашло их соответствующими заданной программе и потому чертежи эти и спецификацию лодки одобрило»<sup>12</sup>. На это И. А. Шестаков лично наложил резолюцию:

«Согласен, но винтов Бевина иметь ни к чему, так как лодка под одними парусами ходить не может»<sup>13</sup>.

Таким образом, проектирование было завершено, предстояло выполнить задуманное в металле. При этом надо отметить, что окончательный вариант лодки был выработан после внимательного изучения иностранных канонерских лодок — как находящихся в строю, так и предполагаемых к постройке, причем ни один из них в конечном итоге не удовлетворял требованиям МТК. Даже 21 апреля 1883 года (т. е. после утверждения собственного проекта) в МТК были рассмотрены чертежи шведской канонерской лодки «Rota». Тщательно проанализировав их, в МТК пришли к выводу, что мореходные качества этой лодки неудовлетворительны, корпус недостаточно крепок, вооружение слабое<sup>14</sup>.

Таким образом, отечественный проект создавался не только на основе собственного опыта строительства кораблей

**Канонерские лодки «Сивуч» и «Бобр», 1885 г. Схема расположения рангоута и парусного вооружения**

<sup>11</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 81-81 об.

<sup>12</sup> Там же. Л. 85-85 об.

<sup>13</sup> Там же. Л. 84.

<sup>14</sup> Там же. Лл. 88-89.



**В каземате  
229-мм орудия на  
канонерской лод-  
ке «Сивуч»**

данного класса, но и с учетом опыта зарубежных стран — «и в результате был разработан проект крупного корабля ударного действия, в котором прежние требования достаточной мореходности, автономности плавания (под парусами) и малой осадки соединялись с новыми задачами повышения маневренности огня, использования таранной тактики с одновременной защитой от огня из ружей и скорострельных пушек»<sup>15</sup>.

28 мая 1883 года с заводом Крейтона в Або был заключен договор на постройку канонерской лодки, впоследствии получившей название «Бобр». Корпус должен был строиться в соответствии с чертежами и спецификацией, утвержденной в МТК 2 апреля 1883 года. Машины с котлами должен был разработать завод Крейтона. Согласно контракту судно должно было быть построено «самым тщательным образом, из самых лучших и исключительно русских, финляндских или шведских материалов».

Завод должен был «окончательно отделать корпус лодки со всеми устройствами, необходимыми для полного ее вооружения и для службы в море, с паровым механизмом и котлами к нему, кроме рангоута, такелажа, цепных штуртросов, парусов, якорей с цепными канатами, камбузов, водопреснительных аппаратов, медных погонов под станки орудий, фонарей и вообще осветительных принадлежностей, посуды, не поименованной в спецификации,

<sup>15</sup> Мельников Р. М. Указ. соч. С. 228.

компасов, навигационных устройств и всех таких предметов, которыми суда снабжаются на компанию»<sup>16</sup>. Стоимость постройки была определена в 580125 рублей, из них корпус — 420375, машины с котлами — 159750 рублей. Завод должен был сдать лодку заказчику не позднее 31 мая 1885 года.

Образцы всех сортов стали, идущих на постройку лодки, должны были быть сначала испытаны в мастерских Кронштадтского порта, и только после утверждения их соответствия требованиям МТК разрешалось использовать их при постройке корабля. В контракте особо оговаривалось, что вес корпуса и машины не должны превышать проектного, допускалось уменьшение его до 4 %, но отнюдь не увеличение. Наблюдающим за постройкой лодки на завод Крейтона в Або назначили корабельного инженера штабс-капитана И. Е. Федорова.

5 сентября в Стокгольме заключили договор на постройку другой однотипной лодки, позднее получившей наименование «Сивуч». Строил «Сивуча» Бергундский механический завод. Стоимость постройки была определена в 715000 шведских крон, из них корпус — 480000, машины с котлами — 235000 крон<sup>17</sup>.

Сдать лодку в казну шведы должны были к 1 августа 1884 года, т. е. на постройку отводилось меньше года, что для корабля таких размеров являлось очень малым сроком. Причем еще до официального заключения контракта — 25 августа — директор Бергундского завода обратился к председателю МТК с просьбой «представить инженеру, наблюдающему за постройкой, право допускать замену назначенных по спецификации на постройку корпуса лодки размерений стали, не выделяемых в Швеции, близко подходящими размерами одинаковой прочности»<sup>18</sup>. Это право было получено — при условии, чтобы обо всех изменениях немедленно докладывать в Кораблестроительное отделение МТК.

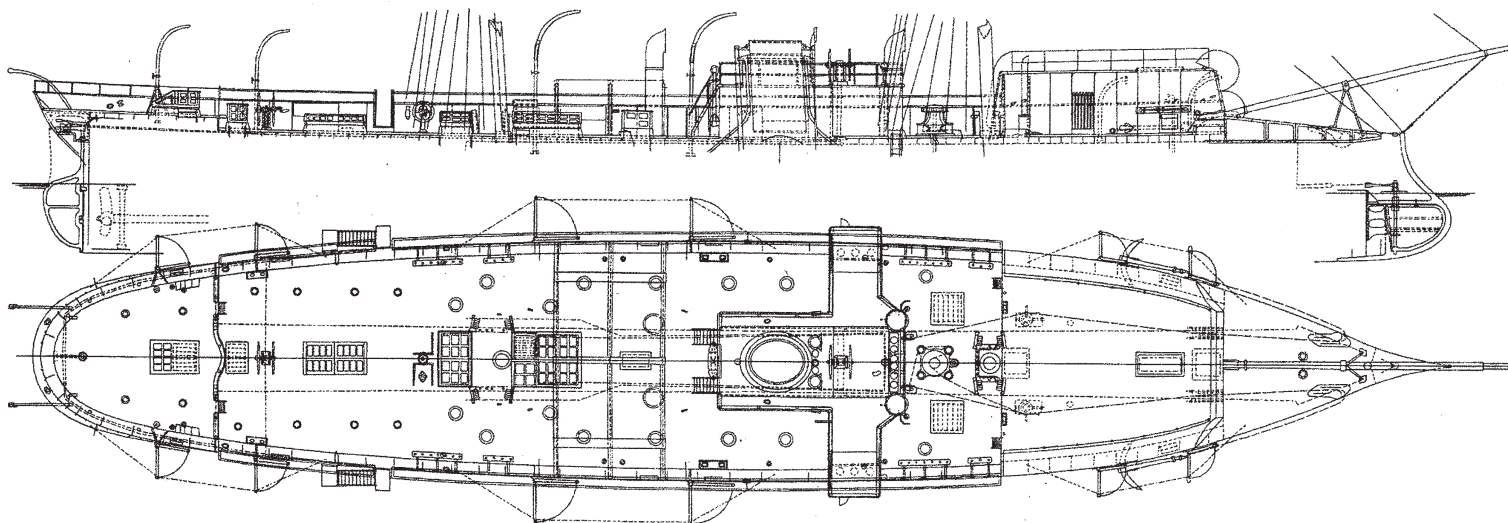
Наблюдателем за постройкой канонерской лодки в Швеции был назначен подпоручик Берг, знавший шведский язык. Выбор шведского предприятия, видимо, обуславливался стремлением министерства не только воспользоваться достижениями зарубежной техники, но и сократить сроки ввода судна в строй (шведы обещали построить лодку значительно быстрее).

<sup>16</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 99.

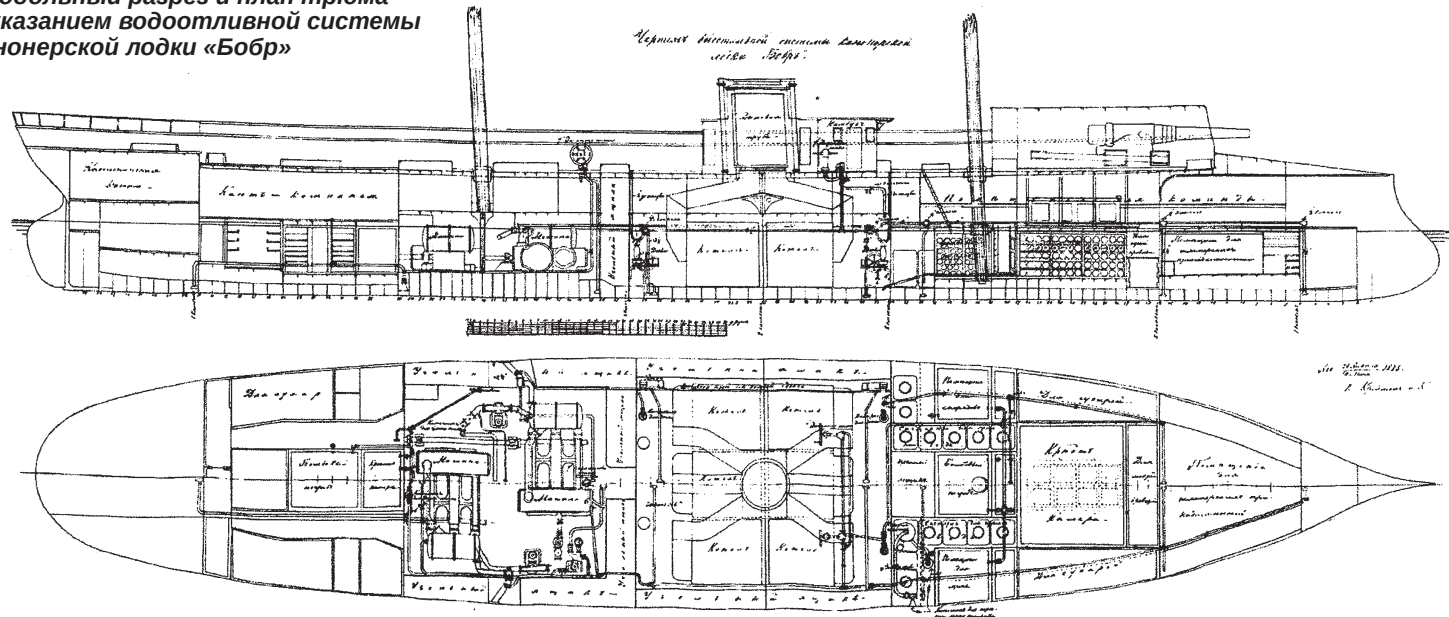
<sup>17</sup> Там же. Л. 146.

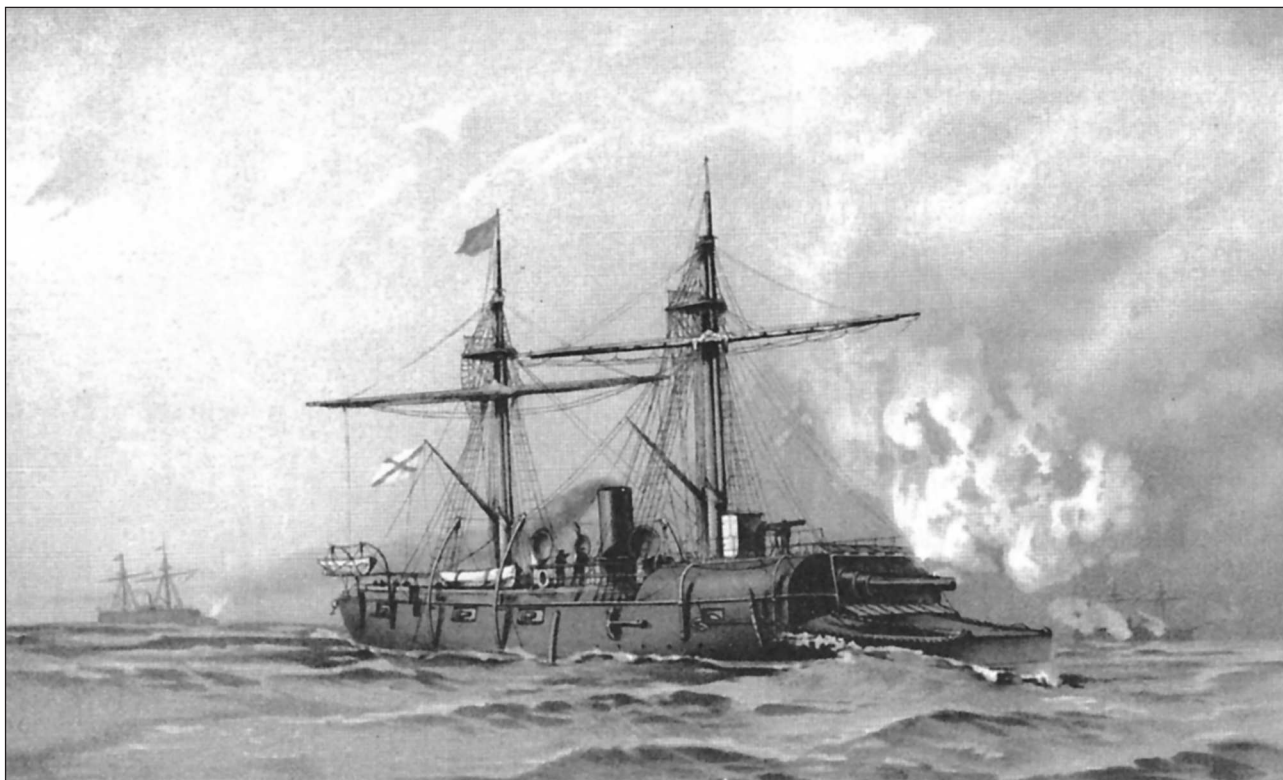
<sup>18</sup> Там же. Л. 114

Продольный разрез с указанием устройств на верхней палубе и план верхней палубы канонерской лодки «Сивуч»



Продольный разрез и план трюма с указанием водоотливной системы канонерской лодки «Бобр»





**Канонерская лодка «Бобр».**  
Из альбома рисунков лейтенанта В. Игнациуса «Русский флот», изданном в Санкт-Петербурге в 1892 г. под редакцией великого князя Александра Михайловича

Согласно спецификации лодка «Бобр» имела следующие характеристики («Сивуч», как уже отмечалось выше, был с ней однотипен): длину по грузовой ватерлинии — 187 футов 6 дюймов, ширину без обшивки — 35 футов, осадку — 9 футов 6 дюймов, водоизмещение — 950 тонн.

Две горизонтальные паровые машины общей мощностью 1000 л. с. должны были обеспечить кораблю ход в 11 узлов. Пар для них вырабатывали шесть паровых котлов, их дымоходы выводились в одну трубу телескопического типа (чтобы не мешать парусам). Запас топлива для котлов — 162 тонны. Вооружение лодки состояло из одного 9-дюймового орудия в носовой части в закрытом небронированном помещении, одного 6-дюймового орудия в кормовой части и шести 9-фунтовых (калибр 107 мм) пушек по бортам. Боезапас — 125 снарядов на 6- и 9-дюймовки, 150 — на 9-фунтовые.

В процессе службы вооружение лодок усилили несколькими 37–47-мм скорострельными орудиями.

Экипаж — 9 офицеров и 130 матросов.

Лодка имела два руля — носовой и кормовой.

Форштевень был из кованой железной полосы 7 на 3 дюйма, ахтерштевень — также

из кованой железной полосы 7 на 2 дюйма. Они крепились к обшивке двумя рядами заклепок. Плоский (горизонтальный) киль состоял из стальных листов толщиной  $\frac{15}{32}$  дюйма, в носовой части судна он был склепан с входящим в него форштевнем. Вертикальный киль изготовлялся из стальных листов 18 дюймов шириной, толщиной  $\frac{9}{32}$  дюйма. Вертикальный киль, идя во всю длину судна, оканчивался у поперечной переборки позади носового руля<sup>19</sup>.

Корпус лодки делился водонепроницаемыми приборами на 8 отделений, что должно было обеспечить кораблю высокую живучесть. Поперечные переборки имели толщину  $\frac{3}{16}$  дюйма. Толщина стальной обшивки корпуса была различной: плоский киль, пояса на скуле, к которым крепились наружные боковые кили, ширстрек (верхний пояс обшивки) —  $\frac{15}{32}$ , смежные с ними —  $\frac{7}{16}$ , остальные листы обшивки —  $\frac{3}{8}$  дюйма. Обшивка корпуса была положена край на край, пазы склепаны одним, а стыки двойным рядом заклепок<sup>20</sup>.

Фальшборт (также стальной) имел толщину  $\frac{3}{16}$  дюйма. Продольный набор корпуса состоял из 6 стрингеров: 2 днищевых,

<sup>19</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594.. Л. 103.

<sup>20</sup> Там же. Л. 104.

2 нижней палубы и 2 верхней палубы. Днищевые стрингеры состояли из длинных стальных листов толщиной  $\frac{1}{4}$  дюйма. К наружной обшивке стрингеры крепились непрерывными полосами угловой стали, положенными с одной стороны.

Стрингеры нижней палубы были сделаны из стальных листов толщиной  $\frac{1}{16}$  дюйма (ширина листа 24 дюйма) и соединялись с обшивкой корпуса кусками угловой стали 2 на 2 и  $\frac{1}{2}$  дюйма, положенными между шпангоутами.

Стрингеры верхней палубы были шириной 26 дюймов и толщиной  $\frac{15}{32}$  дюйма. Они были скреплены с ширстрекром полосами угловой стали 3 на 2,5 дюйма. Поперечный набор корпуса состоял из шпангоутов, сделанных из угловой стали 3,5 на 3 и толщиной  $\frac{3}{8}$  дюйма. Обратные шпангоуты были из угловой стали 3 на 2,5 дюйма, толщиной  $\frac{1}{32}$  дюйма. Расстояние между шпангоутами было 2 фута, а в районе машинного отделения и под носовым орудием — 1 фут 6 дюймов<sup>21</sup>.

Нижняя палуба над машинами, котлами, кормвою и носовую кюйт-камерами состояла из двух слоев стальных листов толщиной  $\frac{1}{4}$  дюйма каждый. Такая палуба (общая толщина  $\frac{1}{2}$  дюйма, или 12,7 мм) обеспечивала защиту от осколков и снарядов малокалиберной артиллерии. В носу и корме нижняя палуба состояла из 1 листа  $\frac{1}{4}$  дюйма толщиной.

С бортов машины и котлы были защищены угольными ямами. Впоследствии практика покажет, что уголь в ямах являлся достаточно надежной защитой от снарядов мелкого и среднего калибра. Продольные переборки — из стальных листов толщиной  $\frac{3}{16}$  дюйма. Все двери и горловины для подачи угля в продольных переборках были водонепроницаемые<sup>22</sup>.

Стальная настилка верхней палубы была толщиной  $\frac{5}{16}$  дюйма, ее края были склепаны с палубным стрингером. Настилка гласиса 9-дюймового орудия состояла из стальных листов в  $\frac{3}{8}$  дюйма толщиной.

Корпус лодки окрашивался снаружи и внутри масляной краской с суриком три раза. Надводная часть снаружи, кроме того, шпаклевалась и красилась в два слоя черной краской. Для уменьшения бортовой качки лодка имела наружные боковые кили. Они были сделаны из двух стальных листов толщиной по  $\frac{3}{16}$  дюйма, склепанных между собою двумя рядами заклепок

и укрепленных к наружной обшивке длинными полосами угловой стали 2 на 2,5 дюйма. Протяжение боковых килей — около 100 футов.

В отделке корпуса лодки достаточно широко применяли дерево. Поверх стальных листов верхней палубы были положены сосновые доски толщиной 3,5 дюйма, там, где проходили якорные цепи, и под носовым 9-дюймовым орудием толщина досок увеличивалась до 4 дюймов. Нижняя палуба также была покрыта сосновыми досками в 2,5 дюйма.

Трюм и борта между палубами были покрыты разборными сосновыми щитами. Над входными люками были сделаны рубки из тика или красного дерева. Из этой же древесины изготовлялись световые люки. Каютные переборки были из сосны. Трапы также были из дерева: в отделении для команды — из ясеня, в капитанской каюте, кают-компании и на мостике — из красного дерева. Каюты капитана и офицеров были снабжены мебелью из красного дерева. Кюйт-камеры были оборудованы системами вентиляции и затопления.

Помимо помп в машинном и кочегарном отделениях устанавливались две помпы Даунтона, приспособленные для откачивания воды из трюма, мытья палубы и тушения пожара. Помещения для экипажа имели паровое отопление.

Первоначально лодка имела парусность шхуны и площадь главных парусов 4505 кв. футов. В окончательном варианте лодка имела парусное вооружение брига, в носовой части устанавливался убирающийся бушприт<sup>23</sup>. При этом площадь главных парусов увеличилась до 7846 кв. футов.

Корабль снабжался четырьмя шлюпками: гребным 14-весельным баркасом длиной 28 футов, 10-весельным катером длиной 28 футов, 6-весельным вельботом и 6-весельным ялом.

Несмотря на все усилия, оба завода — и Крейтона, и Бергзундский — не смогли уложиться в установленные контрактом сроки.

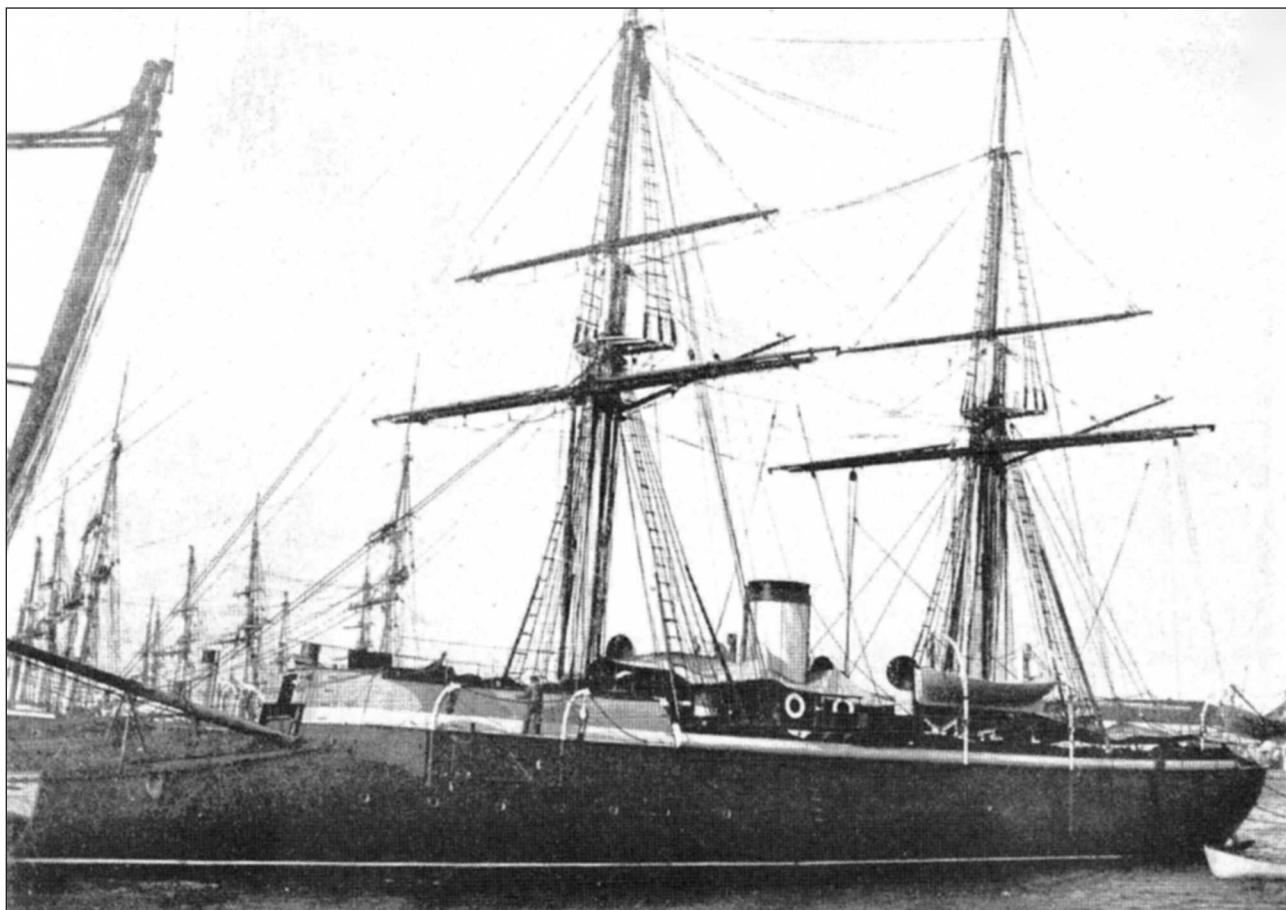
«Бобр» был спущен на воду 10 апреля 1885 года, и лишь 16 октября 1886 г. он прибыл в Кронштадт, проведя по пути ходовые испытания. 30 октября во время официальных проб он покажет на мерной миле наибольшую скорость 12,14 узла<sup>24</sup>.

<sup>21</sup> ТРГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 594. Л. 103–103 об.

<sup>22</sup> Там же. Л. 103 об.

<sup>23</sup> Афонин Н. Н. Канонерские лодки типов «Сивуч» и «Грозный». СПб., 2011. С. 12.

<sup>24</sup> Там же. С. 14.



**На с. 16–17:  
канонерская лодка «Сивуч» вскоре после вступления в строй, 1890-е гг.**

Шведы «Сивуч» построили значительно быстрее, хотя контракт с ними был заключен позже, нежели с заводом Крейтона. 20 июля 1884 г. он сошел на воду, 4 октября вышел на ходовые испытания, показав наибольшую скорость 12,53 узла, а 20 октября прибыл в Кронштадт<sup>25</sup>.

Задержка с вводом кораблей произошла по нескольким причинам. Во-первых, даже такие небольшие корабли в процессе постройки не избежали изменений и переделок относительно первоначального проекта. Это, несомненно, отрицательно сказывалось на сроках постройки. При этом надо отметить, что часто инициатором изменений был не МТК, а заводы-изготовители. Решения по их предложениям в МТК принимались после тщательного анализа и изучения. Ясно, что на это требовалось время. Так, Бергзундский завод просил разрешения заменить три сорта угло-бимсовой стали, указанные в спецификации,

<sup>25</sup> Афонин Н. Н. Канонерские лодки типов «Сивуч» и «Грозный».

сталью другого сечения и изменить обводы кормовой части лодки. Рассмотрев доставленные заводом чертежи измененных обводов кормы и сечений новых сортов стали, Кораблестроительное отделение МТК решительно отказало в этой просьбе, потребовав строго придерживаться первоначальной спецификации.

Более того, МТК, заинтересованный в скорейшей постройке лодки, порою вынужден был отказываться от некоторых изменений проекта, несмотря на то, что они могли существенно улучшить технические характеристики лодок. Так, в процессе постройки было предложено поставить 9- и 6-дюймовые орудия на станках, вращающихся на центральном штыре, вместо предусмотренных первоначально станков на переднем штыре, что позволяло увеличить углы обстрела (например, из 9-дюймовки он увеличивался до 240°!). Однако лично И. А. Шестаков, ознакомившись с предложением и «видя, к каким переделкам поведет установка орудий на центральном штыре... и не желая, ради сомнительных перемен, откладывать изготовление