



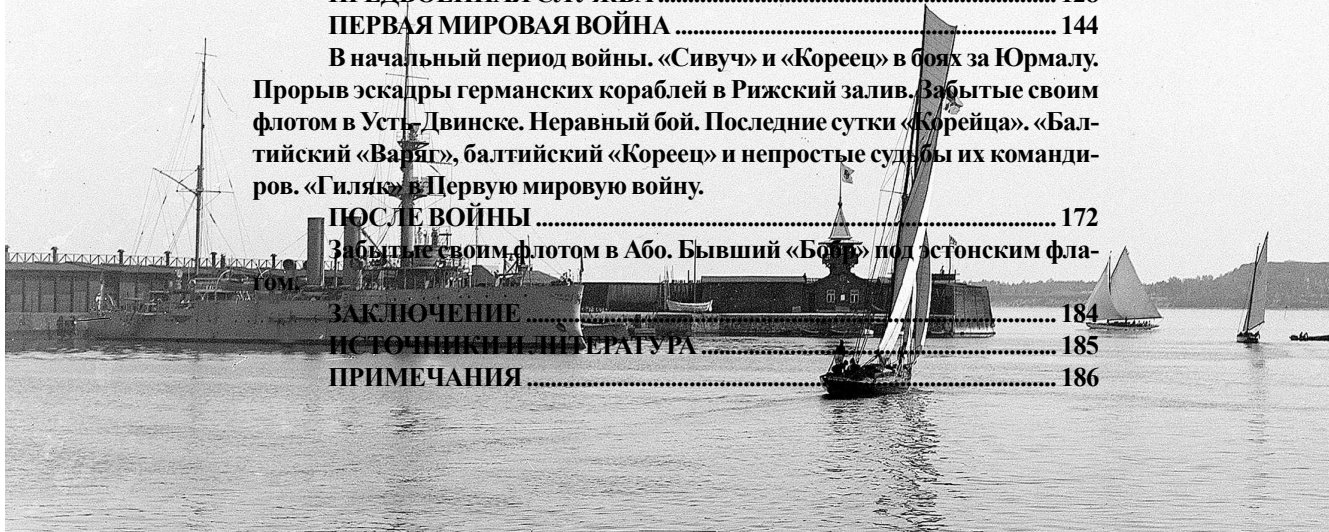
# СОДЕРЖАНИЕ

## Часть I СИБИРСКАЯ ФЛОТИЛИЯ. КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА «ГИЛЯК» (1896–1905 гг.)

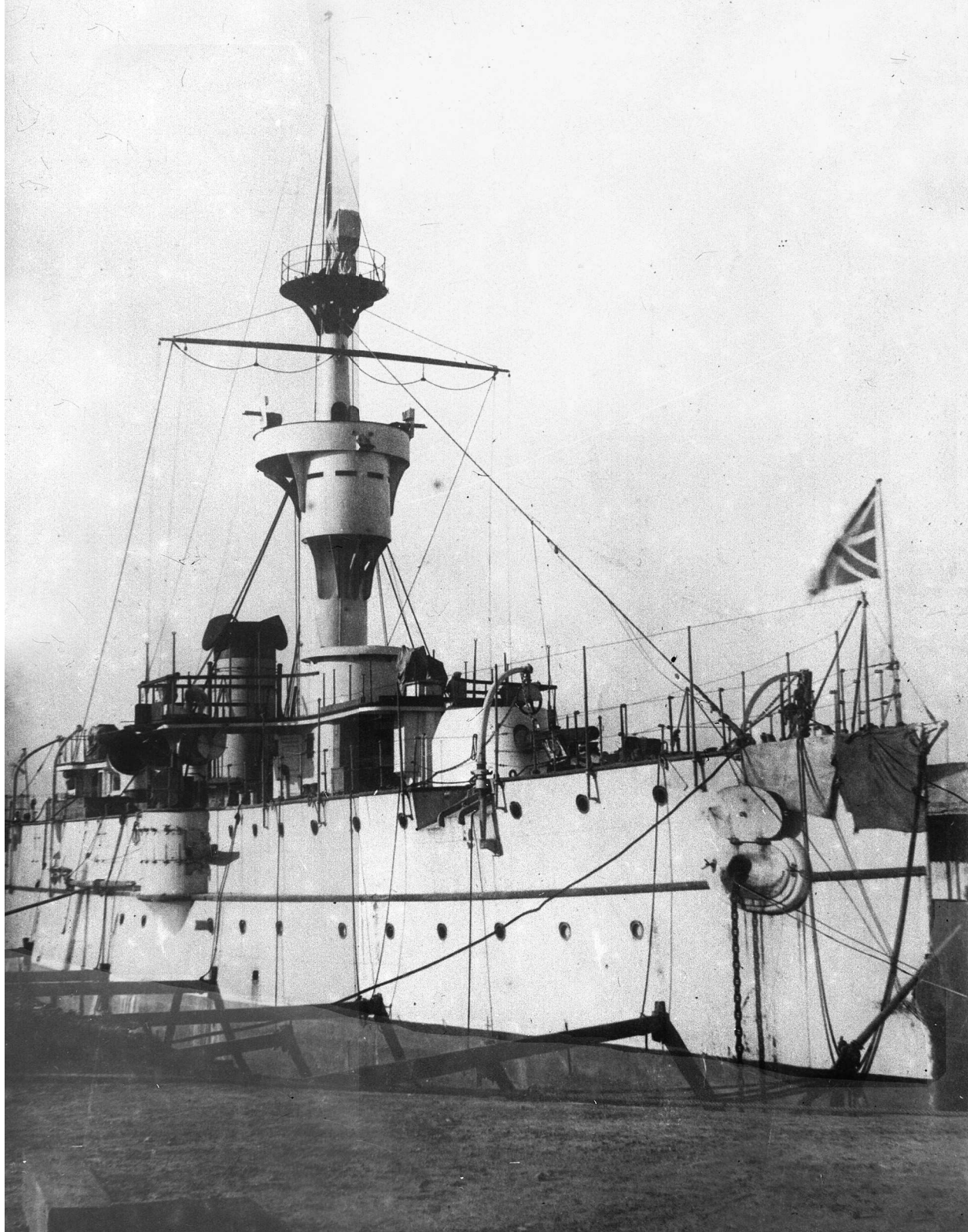
ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ	
КАНОНЕРСКИХ ЛОДОК .....	5
ПРОЕКТИРОВАНИЕ .....	9
СТРОИТЕЛЬСТВО .....	14
ИСПЫТАНИЯ .....	18
УСТРОЙСТВО .....	21
ИЗ КРОНШТАДТА В ПОРТ-АРТУР .....	26
ВОЙНА В КИТАЕ В 1900 г. ....	37
События, способствовавшие развёртыванию боевых действий, и их начало. Иностранские канонерские лодки. Диспозиция кораблей при штурме китайских фортов Таку. Ночной штурм 4 июня. После штурма. Боевые действия 5 июня — 7 декабря. Судьбы кораблей.	
ПЕРЕД ВОЙНОЙ .....	61
РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА .....	68
Порт-Артур к началу боевых действий. Первый месяц войны. Флот Тихого океана под командованием вице-адмирала С.О. Макарова. «Гиляк» «на стороже всего флота». Последние недели обороны Порт-Артура.	

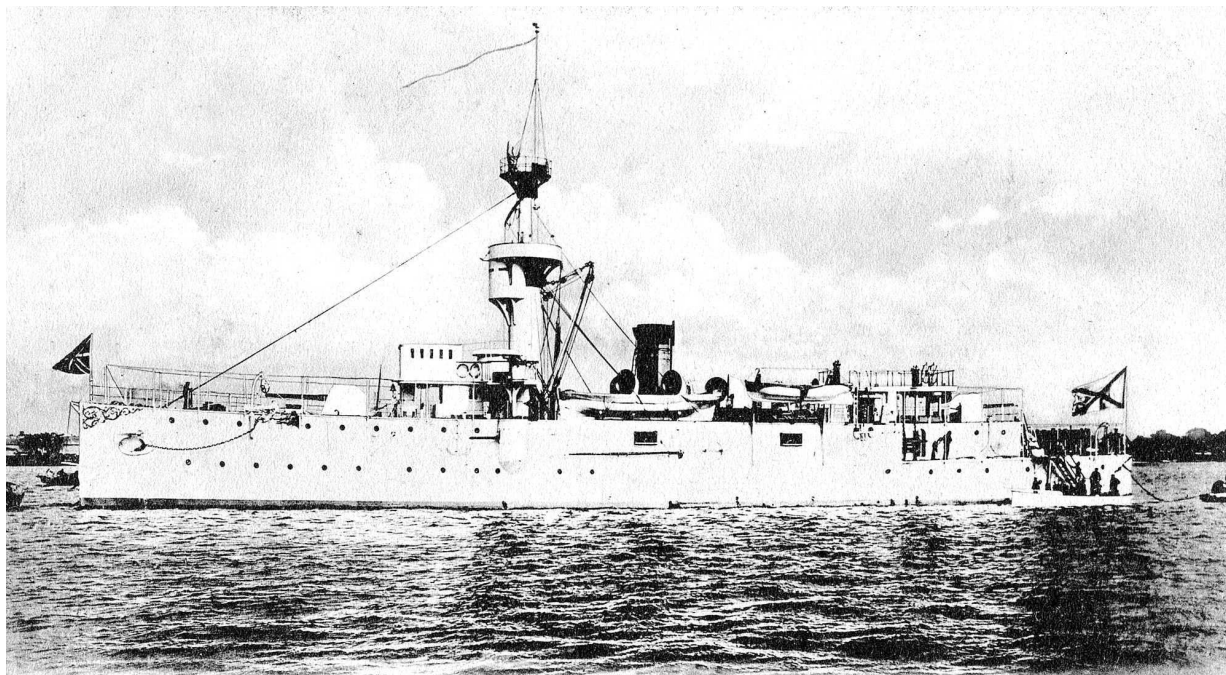
## Часть II БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ. КАНОНЕРСКИЕ ЛОДКИ ТИПА «ГИЛЯК» (1905–1926 гг.)

ПРОЕКТИРОВАНИЕ .....	89
Решение о формировании Амурской военной флотилии и выбор типов боевых кораблей для нее. Проект мореходной канонерской лодки для бассейна реки Амур.	
СТРОИТЕЛЬСТВО .....	106
НЕОСУЩЕСТВИВШИЙСЯ ПЕРЕХОД	
НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК .....	118
ПРЕДВОЕННАЯ СЛУЖБА .....	128
ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА .....	144
В начальный период войны. «Сивуч» и «Кореец» в боях за Юрмалу. Прорыв эскадры германских кораблей в Рижский залив. Забытые своим флотом в Усть-Двинске. Неравный бой. Последние сутки «Корейца». «Балтийский «Варяг», балтийский «Кореец» и непростые судьбы их командиров. «Гиляк» в Первую мировую войну.	
ПОСЛЕ ВОЙНЫ .....	172
Забытые своим флотом в Або. Бывший «Бобр» под эстонским флагом.	
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	184
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА .....	185
ПРИМЕЧАНИЯ .....	186



**Канонерская лодка «Гиляк» в доке после  
шторма фортов Таку исправляет получен-  
ные 4 июня повреждения. Таку, 1900 г.**





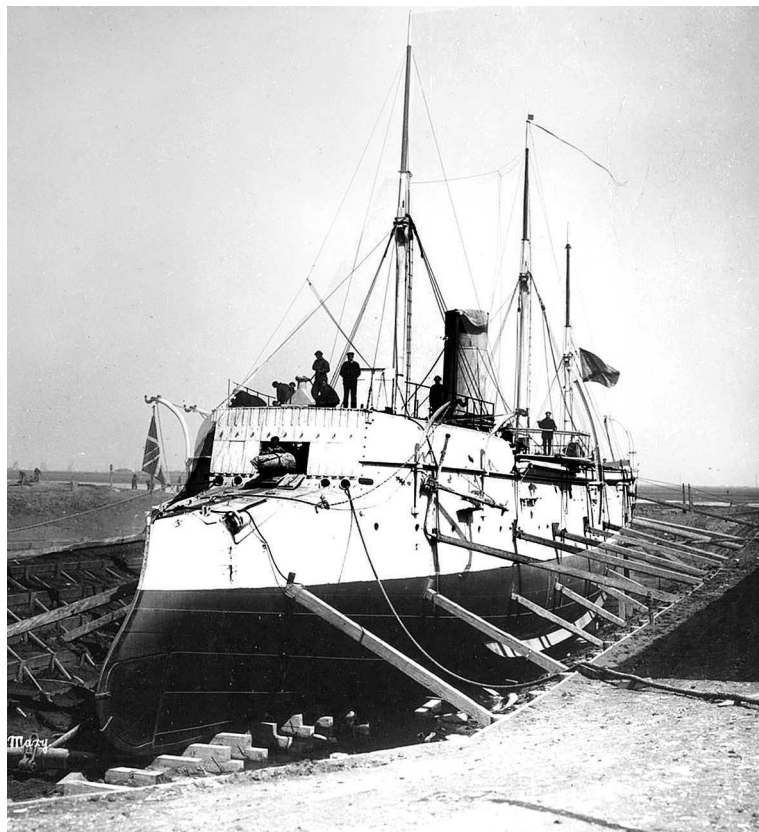
Часть I  
СИБИРСКАЯ ФЛОТИЛИЯ  
**КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА «ГИЛЯК»**  
(1896-1905 гг.)

**ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ  
КАНОНЕРСКИХ ЛОДОК**

История отечественных канонерских лодок берет свое начало со времен становления флота России, со времен его создателя — императора Петра Великого. В годы Северной войны наряду с крупными парусными кораблями в составе Балтийского флота состояло и большое количество галер, полугалер, скампавей — малых парусно-гребных кораблей, предназначенных для действий в обширных шхерных районах Балтики. Кроме них, для тех же целей использовали и совсем малые из боевых судов — лодки, но достаточно крупных размеров, позволявших размещать артиллерийское вооружение.

После смерти Петра в течение XVIII века строительство парусно-гребного флота активизировалось в периоды еще двух произошедших со Швецией войн — в войну 1741-1743 гг. и в войну 1788-1790 гг. Во время последней из них из большого множества типов российских шхерных кораблей канонерские лодки оказались наиболее эффективными в боевых столкновениях с парусно-гребными кораблями шведского флота, а потому показали себя наилучшим образом подвигшими для защиты северных берегов Балтийского моря. В связи с этим произошло окончательное становление класса канонерских лодок, как самостоятельного класса боевых кораблей.

***Вверху: канонерская лодка «Гильяк» после вступления в строй. С фотооткрытки Н.Н. Апостоли***



**Канонерская лодка «Бобр» в доке Таку.  
Фото А.П. Динесса. Зима 1900–1901 гг.**

В последующие десятилетия канонерские лодки продолжали строиться, совершенствоваться, преобразившись из лодок в прямом значении этого слова в малотонажные боевые суда, и в течение второй четверти XIX века, то есть за период правления императора Николая I, стали самым массовым типом кораблей в парусно-гребном флоте.

Период «лебединой песни» боевого использования российских деревянных канонерских лодок, как впрочем, и всего некогда могущественного российского парусного и парусно-гребного флота, пришелся на времена Крымской войны 1853-1856 гг. Наши парусные линейные корабли, фрегаты и корветы не смогли препятствовать вторжению в пределы Финского залива (вплоть до Кронштадта) эскадры оснащенных паровыми машинами кораблей английского и французского флотов.

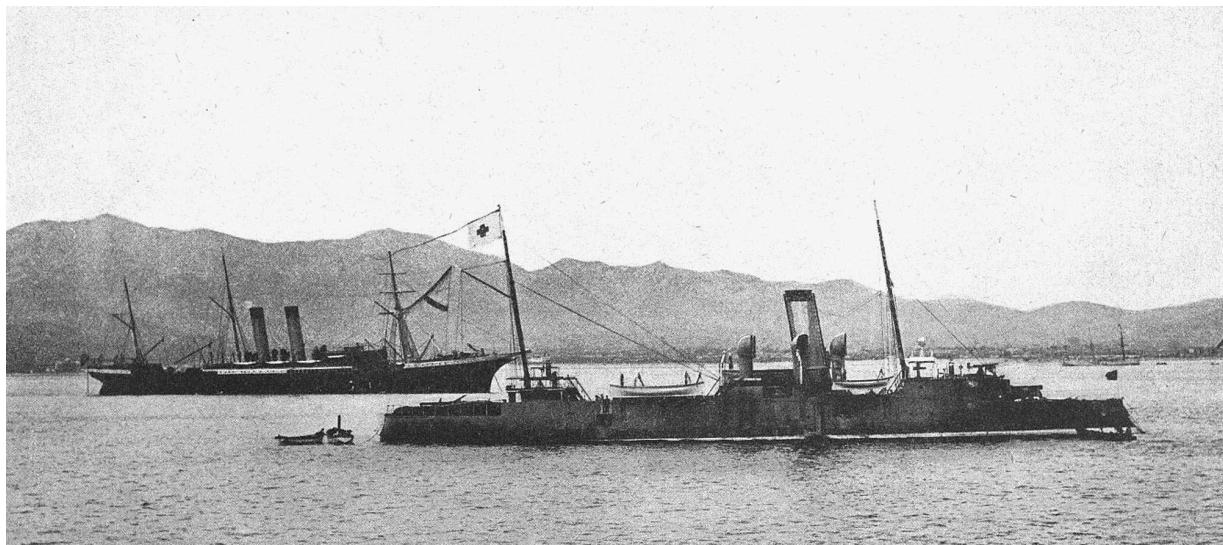
Вся тяжесть борьбы с иностранными боевыми судами легла на мелкосидящие канонер-

ские лодки, вступавшими в бой со значительно более крупными, чем они, кораблями, но также, по сути, не имевших возможности, кроме героизма своих экипажей, ничего противопоставить кораблям противника. Следствием этого стала срочная постройка на отечественных предприятиях канонерских лодок, уже оснащенных паровыми машинами (мощность около 80 л.с.), благодаря чему в августе 1855 года шесть новых деревянных кораблей типа «Осетр» водоизмещением 178 т, имевшие на вооружении по два 203-мм и одному 173-мм орудию, вступили у Толбухина маяка в Финском заливе в бой с винтовым фрегатом и двумя пароходами, и успешно вели его в течение двух часов.

Начатое во время Крымской войны строительство большой серии винтовых канонерских лодок, хорошо зарекомендовавших себя в боевых действиях и достаточно простых в постройке кораблей с паровыми машинами, продолжалось

до конца 1856 года, несмотря на уход в ноябре 1855 года из Балтики англо-французской эскадры и подписание в марте следующего года в Париже мирного договора.

В 1870–80-е годы в России произошел последний «всплеск» массового деревянного кораблестроения, который был связан с созданием именно канонерских лодок. Впервые в корпусном наборе этих деревянных кораблей присутствовало большое количество стальных деталей. Несмотря на происходивший в эти годы, рост водоизмещения канонерских лодок (до 440 т), калибра их орудий (до 280 мм) и роста мощности их паровых машин (до 300 л.с.), эти деревянные корабли всегда служили своему изначальному предназначению — береговой обороне. Они долгое время несли службу в составе Балтийского флота. Политическая ситуация двух последних десятилетий XIX века, первых лет следующего века сложилась так, что этим кораблям не довелось принять участия в каких-либо боевых действиях, и в пе-



**Приход парохода Добровольного флота «Петербург». Справа канонерская лодка «Отважный». Фото лейтенанта А.Г. Бутакова с борта крейсера «Адмирал Корнилов». Рейд Чифу, 27 апреля 1895 г.**

риод с 1902 по 1907 год, в связи с моральным устареванием и физическим износом их вывели из боевого состава.

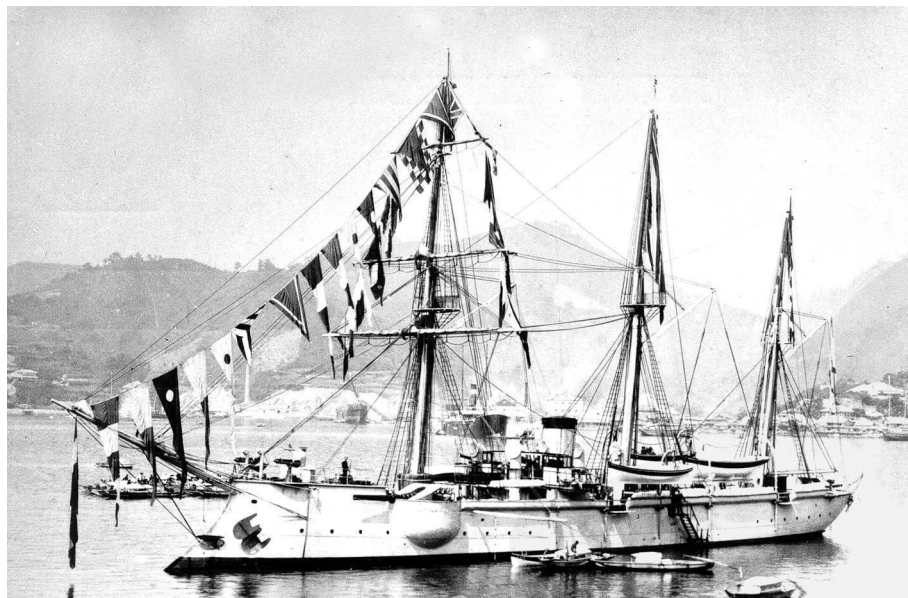
Произошедшая в 80-х годах XIX века активизация внешнеполитической деятельности России, формирование руководящими структурами военно-морского ведомства крейсерской доктрины, задачи освоения и охраны дальневосточного региона страны потребовали в числе прочего создания уже мореходных канонерских лодок, то есть малых артиллерийских кораблей, обладающих достаточной мореходностью и автономностью для совершения океанских переходов и вооруженных, наряду с одним-двумя орудиями главного калибра, и орудиями вспомогательной артиллерии.

Назначением таким кораблям определялась самостоятельная охрана водных районов баз флота, а также возможность действовать по всей акватории внутриконтинентальных морей (Балтийское, Черное, Средиземное) и в прибрежной зоне открытых тихоокеанских морей в составе эскадр, для защиты их от миноносцев противника и вступления, при необходимости, в артиллерийский бой главных сил. Несомненно, что строить такие корабли стало возможным лишь в связи с произошедшим переходом к стальному судостроению, дававшему в потенциале возможность, учитывая простоту конструк-

ции канонерских лодок, создавать без особых затруднений мореходные носители крупной артиллерии.

В связи с этим в обновленной в 1892 году отечественной классификации боевых кораблей класс канонерских лодок уже подразделялся на два подкласса: канонерские лодки береговой обороны и мореходные канонерские лодки. В России традиционно еще со времен Петра Великого корабли подразделялись не только на классы, но и на ранги. Мореходные канонерские лодки относились к боевым судам 2 ранга, канонерские лодки береговой обороны — 3 ранга. К 1901 году, то есть началу XX века, в составе российского флота находилось уже 15 мореходных канонерских лодок, из которых 7 лодок было сосредоточено на тихоокеанском военно-морском театре. К месту сказать, что в 1907 году, в связи с выше упоминавшимся выводом к этому времени всех канонерских лодок береговой обороны из боевого состава, разделение канонерских лодок на подклассы упразднили и мореходные канонерские лодки стали числиться канонерскими лодками.

Первой из этих семи тихоокеанских мореходных канонерских лодок была построена на судостроительном предприятии «В. Крейтона и К<sup>о</sup>» («Wt. Crichton & C<sup>o</sup>») в 1885 году в городе Або Финляндского княжества Российской импе-



**Канонерская лодка «Кореец» на рейде Нагасаки**

рии мореходная канонерская лодка «Бобр». Ее проектное водоизмещение составляло 950; главные размерения 57,1 x 10,6 x 2,9 м; суммарная мощность двух паровых машин 1000 л.с.; проектная наибольшая скорость — 11 уз; вооружение — одно 229-мм орудие в носовой части на верхней палубе в не имевшем брони каземате (на корабле было сохранено традиционное для канонерских лодок расположение главного орудия, стрельба велась через прорезанный в носовой стенке каземата орудийный порт), одно 152-мм кормовое (ретирадное) орудие (оба картузного заряжания), шесть 107-мм (9-фунтовых) образца 1877 года орудий и четыре 37-мм пятиствольных пушек Гочкиса.

Форштевень корабля имел таранную форму, а для обеспечения ведения огня в момент таранной атаки на углах снижения орудия участок палубы перед ним имел скос вниз. Изначально лодка несла парусное вооружение брига (две мачты с прямыми парусами), но позднее от парусов отказались и установили легкие мачты для производства сигналов. Экипаж состоял из 9 офицеров и 130 унтер-офицеров и нижних чинов (матросов).

Однотипным лодке «Бобр» являлся «Сивуч», построенный на Бергзундском механическом заводе («Bergsunds Mekaniska Verkstads Nya AB») в Стокгольме (Швеция). На Тихий океан

«Сивуч» и «Бобр» пришли, соответственно, в июне 1886 и августе 1887 годов.

Третьей тихоокеанской мореходной канонерской лодкой стал построенный в конце 1886 года тем же Бергзундским заводом в Стокгольме «Кореец». От «Бобра» он отличался большими размерами, скоростью хода и установкой, хотя и несколько меньшего калибра, но уже не одного, а двух главных орудий. Водоизмещение 1213 т; главные раз-

мерения 62,79 x 10,67 x 3,2 м; две паровые машины суммарной мощностью 1514 т; наибольшая скорость хода 12,5 уз; вооружение — два 203-мм картузных орудия (располагались на спонсонах по бортам в носовой части, что обеспечивало широкий — в 160° — сектор ведения огня, одно 152-мм кормовое (ретирадное) орудие, четыре 107-мм (9-фунтовых) образца 1877 года орудия, две 47- и четыре 37-мм пятиствольные пушки Гочкиса. В состав экипажа входили 12 офицеров, 25 унтер-офицеров и 137 нижних чинов. Традиционно сохранили таранную форму носовой оконечности корпуса.

Близкой к «Корейцу» считалась построенная на заводе «Бурмейстер ог Вайн» («Burmeister & Wain») в Копенгагене (Дания) в мае 1887 года лодка «Манджур». Но все же у них имелись проектные различия. Причина заключалась в том, что руководство построившего «Манджур» предприятия добились права внести некоторые изменения в первоначальный проект. К главным внешним отличиям «Манджура» от «Корейца» можно отнести таран несколько меньших размеров, установку спонсонов с 203-мм орудиями несколько дальше в корму, удлиненную почти в два раза за счет их перестановки баковую надстройку. Разнились главные размерения (у «Манджура» 66,9 x 10,67 x 3,81 м); водоизмещение



(1415 т); суммарная мощность паровых машин (1724 л.с.); наибольшая скорость хода (13 уз).

«Кореец» перешел на Тихий океан в 1888 году, «Манджур», прошедший ходовые испытания в мае 1887 года, пришел на Тихий океан в сентябре 1889 года.<sup>1</sup>

«Отважный» и «Гремящий», а так же, как и головная лодка проекта, «Грозный» строились уже на отечественных судостроительных предприятиях в Петербурге – на Балтийском заводе первая из перечисленных, две остальные в «Новом Адмиралтействе». Именно с созданием кораблей этой серии произошел качественный скачок в развитии класса мореходных канонерских лодок. Дело в том, что строились эти три лодки для службы на Балтийском море, где становилось возможным, с началом постройки мореходных броненосцев, реализовать идею свободы активных действий отечественных кораблей по всей акватории балтийского военно-морского театра.

Но реализация такой идеи требовала значительных производственных усилий и материальных вложений, и все это в ситуации, при которой Германия — наиболее вероятный противник — устойчиво опережала Россию в количестве и качестве созданных броненосцев. Несколько компенсировать отставание представлялось возможным лишь строительством, наряду с продолжением строительства эскадренных броненосцев, и малых эскадренных бронированных артиллерийских кораблей, то есть мореходных лодок, с расширенными функциями для осуществления упоминавшейся выше возможности действовать в составе эскадры крупных кораблей.

При главных размерениях 72,26х12,68х3,35 м, водоизмещении 1700 т, суммарной мощности двух горизонтальных паровых машин 2000 л.с. бронированные канонерские лодки типа «Грозный» развивали скорость 14,5 уз («Гремящий» на испытаниях) и несли на борту следующее артиллерийское вооружение: одно погонное в носовом каземате 229-мм, одно ретирадное 152-мм и четыре 75-мм орудия, шесть 47-мм и четыре 37-мм пушки.

Броневой бортовой пояс на протяжении 9,1 м (от форштевня до поперечного бронированного 89-мм траверза) имел толщину 102 и

114 мм (увеличение по направлению от носа к корме); на протяжении машин и котлов — 127 мм; далее в корму толщина брони последовательно уменьшалась: 114, 102 и 89 мм. Кромки бортовой брони располагались на 0,6 м ниже и 0,91 м выше конструктивной ватерлинии. Боевая рубка и настил жилой палубы в районе корабельной энергетической установки и артиллерийских погребов имели 25-мм броневую защиту. Из-за наличия лишь одного, установленного в диаметральной плоскости погонного орудия баковая надстройка на кораблях отсутствовала, что в архитектурном плане делало новые корабли схожими с первыми мореходными канонерскими лодками — «Бобром» и «Сивучем».

С сожалением приходится отмечать, что сроки создания канонерских лодок на отечественных заводах многократно превосходили сроки создания аналогичных кораблей на иностранных предприятиях: если шведы строили «Кореец» менее года, то у нас «Гремящий» строили три, «Отважный» — четыре года. Вскоре после окончания постройки «Отважного», в августе 1894 года, «Гремящий» и «Отважный» покидают Кронштадт и уходят на усиление эскадры Балтийского флота в Средиземном море (сокращенные названия — эскадра Средиземного моря и Средиземноморская эскадра), а затем, вскоре по приходе в акваторию Средиземного моря, направляются далее на Тихий океан, куда приходят в 1895 году.

И «закрывающей» из семи тихоокеанских мореходных канонерских лодок на Тихий океан 31 мая 1900 году<sup>2</sup> пришла канонерская лодка «Гиляк».

## ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Практически ровно за 8 лет до этого вышеупомянутого события, 25 мая 1892 года, контр-адмирал П.П. Тыртов<sup>3</sup> направил управляющему Морским министерством адмиралу Н.М. Чихачеву рапорт, в котором обосновывал необходимость постройки для возглавляемой им эскадры Балтийского флота в Тихом океане (сокращенные названия — эскадра Тихого океана и Тихоокеанская эскадра) «*сильных судов меньшего размера*»<sup>4</sup> — то есть канонерских лодок,





### Нагрузки масс проектов канонерской лодки-стационара

Статьи нагрузки	По рапорту П.П.Тыртова, 1892 год		По эскизному проекту МТК, 1892 год	
	т	%	т	%
Корпус	323	43,1	379	46,5
Механизмы	150	20,2	152	18,6
Топливо	130	17,4	110	13,5
Артиллерия с щитами и боезапасом	73	9,7	100	12,3
Минно-торпедное вооружение и электроустановки	12	1,6	12	1,5
Гребные суда	19	2,5	19	2,3
Команда с багажом и провизией	30	4,0	30	3,7
Итого	737	98,3	802	98,4
Запас водоизмещения	13	1,7	13	1,6
Водоизмещение	750	100,0	815	100,0

предназначенных для защиты водного района Владивостока во время действий основных сил флота на коммуникациях и у берегов противника. Для условий военных действий адмирал запрашивал двенадцать таких кораблей. Далее П.П. Тыртов писал: «в мирное время, входя в порты Китая, они могут выполнять службу стационара».<sup>5</sup> Минимальное количество для выполнения стационарной службы, по мнению адмирала, шесть канонерских лодок, причем пять из них следовало спроектировать с учетом опыта эксплуатации лодок «Манджур», «Сивуч», «Кореец» и «Бобр»; шестая же должна была иметь меньшие водоизмещение и осадку, что позволяло ей заходить в устье китайской реки Пейхо и подниматься до города Тяньцзинь для несения там стационарной службы<sup>6</sup>.

К рапорту прилагались тактико-технические обоснования обоих типов лодок: мореходной, которая должна была бы проектироваться на основе лодки «Манджур» (с увеличением водоизмещения до 1500 – 1600 т, длины до 70 м, осадки до 3,4 м и скорости до 15,5 уз), и «меньшей» водоизмещением до 750 т. Последнюю предлагалось сделать двухвинтовой с лопастями гребных винтов, не выступающими за основную плоскость, максимальная осадка на ровный киль не должна была превышать 2,6 м, так как для такой лодки-стационара «особенно важно условие свободного выхода из реки, вне зависимости от уровня воды. < . . . > Рули следует сделать достаточно большой площади для хорошей маневренности задним ходом».

Скорость определялась в 12 уз, что вполне достаточно, как считал адмирал, для условий речного плавания; проектное увеличение скорости могло привести к увеличению массы паровых машин и, следовательно, осадки, которая являлась важнейшей характеристикой данного корабля. При «умерен-

ной длине лодка должна обладать достаточной мореходностью, чтобы можно делать переходы с поручениями в порты соседних морей», а также «должна быть способна принимать пассажиров с берега». От бронирования лодки, а также от использования рангоута и такелажа адмирал предложил, в тех же целях сохранения заданной осадки, отказаться. Особо оговаривалось, что «требуется мачта с боевым марсом, крайне полезным для наблюдения за рекой и берегом, так чтобы она прошла через боевую рубку, а в мачте провести все приводы [систем управления]».

В снабжении канонерской лодки шлюпками и катерами предлагалось иметь паровой и рабочий катера, вельбот и ял. Паровому катеру уделялось особое внимание, поскольку он должен был поддерживать сообщение по реке Пейхо между канонерской лодкой, стоящей стационаром в городе Тяньцзинь, и российским посольством в Пекине. По мнению адмирала, катер должен иметь осадку в полном грузу не превышающую 0,3 м. В своем рапорте П.П. Тыртов уделил также внимание условиям обитаемости экипажа, которому предстоит нести стационарную службу в различных климатических условиях, для чего предлагалось расположить офицеров в одноместных каютах, предусмотреть запасные каюты для дипломатических представителей, разработать эффективную вентиляцию и систему отопления помещений корабля, а также предусмотреть опреснители забортной воды, «так как реки Китая не пригодны для питья».



**Тактико-технические элементы проектов  
канонерской лодки-стационара и британской лодки «Torch»**

Тактико-технические элементы	По рапорту П.П. Тыртова 1892 год	Эскизный проект МТК, 1892 год	Проект МТК, 1894 год	«Torch», Великобритания
<b>ВООРУЖЕНИЕ</b>				
Артиллерийское: количество орудий — калибр, мм	4 — 120, 4 — 47, 4 — 37, 1 — 63,5	4 — 120, 4 — 47, 4 — 37, 1 — 63,5	4 — 120, 4 — 47, 4 — 37, 1 — 63,5	6 — 102, 4 — 47, 2 митральезы
Торпедное: количество торпедных аппаратов	2	1	1	•
Минное: количество мин заграждения	10	10	10	•
<b>КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ</b>				
Водоизмещение, т	До 750	815	926	960
Главные размерения, м:				
длина по ватерлинии	До 51,8	56,4	58,6	54,9
ширина по ватерлинии	9,75	10,05	10,66	9,94
осадка на ровный киль	2,6	2,6	2,6	3,5
Отношение длины к ширине	5,31	5,61	5,49	5,52
Коэффициент общей полноты	0,568	0,549	0,560	0,500
Скорость хода, уз	До 12	12	12	12,25
Экипаж (из них офицеры), чел	108 (8)	108 (8)	108 (8)	105 (•)

Вооружение такой лодки следовало, по мнению адмирала, ориентировать на бой в речных условиях с сухопутными войсками противника: оно *«должно быть скорострельным и легкоуправляемым, но при этом необходимо наличие орудий большего калибра для боя с равными кораблями, сами орудия должны быть прикрыты щитами, причем бортовые орудия должны быть установлены на спонс[он]ах, а также необходим запас сферических мин на якорях для защиты отступающей по реке лодки»*.

Основные элементы корабля предлагались следующие: длина 52 м; ширина 9,8 м; максимальная осадка 2,6 м; водоизмещение до 750 т; артиллерия: четыре 120-мм орудия, четыре 47-мм одноствольные и четыре 37-мм револьверные пушки Гочкиса, одна 63,5-мм десантная пушка системы Барановского, пулеметы; минно-тор-

педное вооружение: два торпедных аппарата, десять сферических мин с якорями. Главная энергетическая установка включала две вертикальные паровые машины двойного расширения, четыре паровых котла обычного типа. Запас угля составлял 130 т. Численность экипажа — 8 офицеров, 100 нижних чинов. К рапорту прилагались эскизы предлагаемой компоновки обоих типов канонерских лодок.

Для уяснения причин создания подобной лодки-стационара для китайского города Тяньцзинь обратимся к воспоминаниям российского, а, затем, и советского дипломата Ю.Я. Соловьева<sup>7</sup> о его поездке в Пекин в 1895 году: *«Прибыв в Чифу<sup>8</sup> на весьма скверном пароходе, я остановился < . . . > в нашем вице-консульстве. Там я познакомился с А.И. Павловым, назначенным первым секретарем [посольства] одновременно со мной. Делавший в то*



**Проектная дальность плавания канонерской лодки-стационара (будущего «Гиляка»). Октябрь 1895 года.**

Скорость хода, уз	Запас угля, т	Длительность плавания, сутки	Дальность плавания, мили
12	70	2	808
12	168	6	1940
9	70	4	969
9	168	10	2325

**Нагрузки масс проектов канонерской лодки-стационара и американской канонерской лодки «Penguin»**

Статьи нагрузки масс	«Penguin», США		Проект МТК март 1894 года		Проект МТК декабрь 1895 года	
	т	%	т	%	т	%
Корпус (с дельными и столярными вешами)	778	56,0	429	46,3	524	54,4
Механизмы и котлы (с запасом воды 10 т)	200	14,4	155	16,8	155	16,1
Топливо (нормальный запас)	100	7,2	100	10,7	70	7,3
Артиллерия с щитами	71	5,1	94	10,2	82	8,6
Минно-торпедное оружие и электроустановки	46	3,3	31	3,3	31	3,2
Бронирование	22	1,6	46	5,0	30	3,1
Снабжение (в том числе гребные суда и катер)	138	9,9	71	7,7	71	7,3
Запас водоизмещения	35	2,5	0	0	0	0
<b>Итого</b>	<b>1390</b>	<b>100</b>	<b>926</b>	<b>100</b>	<b>963</b>	<b>100</b>

личиваются длина и ширина, а осадка остается прежней, как основной элемент, определяющий боевые возможности корабля. В своем отзыве он пишет: «Я пришел к заключению, что по некоторым статьям нагрузки (особенно артиллерии с щитами) предусмотренного водоизмещения в 750 тонн недостаточно и обнаружилась бы перегрузка судна против заданных 2,6 метра». Гуляев считал также, что коэффициент общей полноты, равный 0,568, взят Тыртовым с боль-

шим завышением, так как подобного не имеет ни одна существующая канонерская лодка. В доказательство в отзыве приводились данные сопоставления раскладов масс по статьям нагрузки.

МТК согласилось с доводами Э.Е. Гуляева на увеличение водоизмещения проектируемого корабля. При дальнейшей проработке проекта к октябрю 1893 года водоизмещение увеличилось еще на 100 т с увеличением длины и ширины.

Через месяц Гуляев, рассмотрев полученные из Великобритании данные строящихся там, также для службы в тихоокеанских морях и в устьях китайских рек, однотипных канонерских лодках «Torch» и «Alert» водоизмещением 960 т, представил в МТК заключение, что «не нашел в [британских] лодках каких-нибудь существенных преимуществ по сравнению с проектируемым у нас» и предложил «продолжить проектирование на установленных основаниях». В марте 1894 года проектное водоизмещение достигает 926 т без изменения размерений и осадки.

В ноябре того же 1894 года в Россию из США поступили спецификации и чертежи строящихся в Ньюпорте канонерских лодок «Albatross», «Penguin» и «Porpoise», предназначенных для службы у берегов Китая. После ознакомления с ними, в МТК под руководством

время быструю карьеру, Павлов к началу японской войны был уже посланником в Корею.<sup>9</sup> < . . . > Из Чифу в Тяньцзинь мы прибыли, сделав пересадку в Дагу. Устье Байхе не было в то время углублено, и, хотя «Гремящий» был плоскодонной канонерской лодкой, войти в реку он не мог.<sup>10</sup> Нам пришлось перейти на паровой катер, который доставил нас на берег. Из Тяньцзина мы продолжили путь по реке в китайских джонках, которые тянули бечевой китайские кули. Подобное путешествие [в джонках] вверх по крайне извилистой реке занимало свыше сорока восьми часов, причем достигаемый по реке пункт Тунчжоу отстоит от Пекина на 20 верст и требуется далее полдня конного перехода».

В августе 1892 года рапорт П.П. Тыртова с техническими заданиями был передан в Морской технический комитет (МТК), а там направлен члену МТК старшему судостроителю Э.Е. Гуляеву<sup>11</sup> для разработки проектов канонерских лодок водоизмещением 1500 и 750 т.

17 ноября 1892 года Э.Е. Гуляев представил на заседании МТК отзыв, по которому, на основании разработанного под его руководством эскизного проекта «меньшей» канонерской лодки, водоизмещение ее составит 815 т, при этом уве-



**Тактико-технические элементы проектов американских канонерских лодок  
и канонерской лодки «Гиляк»**

Тактико-технические элементы	«Albatross», США	«Penguin», США	Проект МТК, 1895 год	«Гиляк» 1899 год. (по результатам испытаний)
<b>ВООРУЖЕНИЕ</b>				
Артиллерийское: количество орудий — калибр, мм	8 — 102 4 — 57 2 — 37 2 десантных	8 — 102 6 — 57 2 — 37 2 десантных	1 — 120 5 — 75 4 — 47 2 — 63,5 4 пулемета	1 — 120, 5 — 75 4 — 47 2 — 37 2 — 63,5 2 пулемета
Торпедное: количество торпедных аппаратов	1	—	1	1
Минное: количество мин заграждения	—	—	10	16
<b>КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ</b>				
Водоизмещение, т:				
нормальное	1261	1313	963	1239
полное	•	•	1061	1300
Главные размерения, м:				
длина по ватерлинии	67,1	76,4	63,09	63,09
ширина по ватерлинии	10,96	12,0	11,15	11,15
ширина наибольшая	10,97	12,2	11,28	11,28
осадка при нормальном водоизмещении:				
носом	3,35	2,69	2,59	2,88
на миделе	3,35	2,69	2,59	3,04
кормой	3,35	2,69	2,59	3,20
осадка при полном водоизмещении:				
носом	•	•	2,85	3,02
на миделе	•	•	2,85	3,16
кормой	•	•	2,85	3,30
Отношение дли к ширине	6,12	6,36	5,66	5,66
Коэффициент общей полноты	0,512	0,532	0,529	0,579
Скорость хода, уз	14,0	13,0	12,0	11,64
Экипаж (из них офицеры), чел	150 (11)	150 (11)	158 (8)	156 (7)

Э.Е. Гуляева приступили к разработке проекта заново, используя в первую очередь теоретические обводы лодки «Penguin», с подгонкой осадки под 2,6 м при пропорциональном изменении основных размерений и соответствующем изменении водоизмещения с учетом статей нагрузки масс.

Испытания модели в опытовом бассейне показали возможность достижения скорости в 12 уз при мощности машин в 800 л.с. Характер-

ными особенностями обводов корпуса стали: вертикальный форштевень без тарана; протяженный кормовой подзор с туннельными образованиями, что позволило поднять диски вращения двух трехлопастных винтов диаметром 1,83 м выше основной плоскости; сложный рулевой комплекс, состоящий из двух подвесных балансирных рулей большой площади, расположенных в диаметральной плоскости (ДП) в ахтерштевне с двумя рудерпостами, расположенными друг за



другом, причем килевая линия имела значительный подъем в корму от 61 шпангоута и в нос от 12 шпангоута. Корпус в средней части был с довольно большим завалом бортов — характерная особенность боевых кораблей того времени.

«Американская» «башнеподобная» мачта доминировала во внешнем облике корабля и была, по сути, новым явлением в корабельной архитектуре российского флота. В остальных конструктивных элементах и компоновочных решениях проект напоминал бронепалубные крейсера того времени.

Заданная осадка в 2,6 м обеспечивалась в проекте при массе корабля не более 963 т. Прочитывая статьи массовых нагрузок, конструктора несколько изменили состав артиллерийского вооружения корабля: теперь он включал одно 120-мм орудие; пять 75-мм орудий; четыре 47-мм пушки Гочкиса; четыре 37-мм одноствольные пушки Гочкиса; одно 63,5-мм десантную пушку системы Барановского. Расчетный запас угля, помещавшийся в нижних угольных ямах, пришлось уменьшить с 130 до 70 т; проектная емкость полностью загруженных ям, что представители МТК считали перегрузом корабля, составляла 168 т.

28 октября 1895 года председатель МТК вице-адмирал К.П. Пилкин доложил управляющему Морским министерством адмиралу Н.М. Чихачеву об окончании проектирования «канонерской лодки для китайских вод водоизмещением 963 тонны» и готовности передать заводу-строителю проектные чертежи и спецификационную ведомость.

Н.М. Чихачев приказал командиру Санкт-Петербургского порта вице-адмиралу В.П. Верховскому заложить новый корабль в малом каменном эллинге Нового Адмиралтейства, освободившемся в эти дни после спуска канонерской лодки «Храбрый». В течении двух месяцев В.П. Верховский неоднократно обращался к председателю МТК с просьбой срочно передать на завод проектные документы для быстрого начала плазовых работ, заказа материалов и оборудования, но П.Е. Черниговский<sup>12</sup>, назначенный строителем лодки, получил требуемое только в канун нового 1896 года, поскольку в МТК продолжалась доработка проек-

та. Так, в ноябре, на основании дальнейших испытаний модели в Опытном бассейне МТК, для уменьшения продольной качки и предотвращения эффекта слеминга кормового подзора о поверхность при волнении<sup>13</sup> туннельные обводы были заглублены, и зазор между винтом и днищем вместо 0,61 м стал 0,38 м, а затем, как на американской лодке, 0,3 м.

Последнее значительное, но реализованное лишь частично изменение, сделанное по предложению Артиллерийского отдела Морского технического комитета, было внесено на заседании МТК 19 декабря 1895 года, на котором утверждался проект. Оно заключалось в следующем: две 37-мм пушки на крыльях носового мостика предлагалось заменить на две 63,5-мм десантные пушки системы Барановского, установленные на колесных лафетах, а две 37-мм пушки на марсе заменить на четыре пулемета армейского образца. Это обосновывалось тем, что одним из предназначений лодки являлся бой с сухопутными войсками, а для этого более приспособлены 63,5-мм десантные пушки и пулеметы, чем морские 37-мм пушки, не имеющие к тому же шрапнельных снарядов. Артиллеристы также обращали внимание МТК на то, что и для 75-мм морского орудия не разработаны снаряды того же назначения. Поскольку управляющему Морским министерством Н.М. Чихачеву доложили о готовности проекта «канонерской лодки для китайских вод 963-х тонн водоизмещения» еще за полтора месяца до заседания, то пришлось тут же на заседании МТК уменьшить массу корпуса в соответствии с увеличившейся массой артиллерии и боезапаса, подгоняя итог под «заветные» 963 т.

## СТРОИТЕЛЬСТВО

Получив 30 декабря 1895 года проектную документацию и надеясь спустить корпус уже 20 мая 1896 года, вице-адмирал В.П. Верховский стал торопить Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКиС) сделать заказ на энергетическую установку корабля. На разосланные ГУКиС запросы первыми ответили Франко-Русский, Путиловский и Балтийский заводы, назначившие разные сроки изготовления машин; за изготовление же котлов и монтаж



всей установки на корабле они не брались, ссылаясь на занятость другими заказами. Вопрос о заводе-изготовителе решился только в начале апреля, когда из Або (Финляндия), с завода «В.Крейтон и К°», пришло сообщение, что фирма готова выполнить заказ в полном объеме.

В перечень входили следующие работы: изготовление и монтаж на корабле главных и вспомогательных машин, котлов, холодильников, дымовой и вентиляционных труб со всеми крепежными тягами, валов, подшипников, дейдвудных труб, гребных бронзовых винтов, запасного инструмента и комплектующих. Фирма обязалась уложиться в требуемую ГУКиС массу установки 143 т при наполненных водой котлах, питательных цистернах и холодильниках. Задержка же с ответом на запрос ГУКиС объяснялась тем, что представители Крейтона во Франции вели в это время переговоры с руководителями механического завода «Делоне, Бельвиль и К°» («Delaunay, Belleville & C°»)<sup>14</sup> и получили их согласие на изготовление котлов нового корабля. Такой ответ из города Або вполне устроил Морское министерство, поскольку важный объем работ брала на себя одна фирма.

Определившись с заводом-поставщиком машин и котлов, министерство 30 апреля 1896 года произвело официальную закладку корабля; десятью днями ранее, 20 апреля, канонерская лодка получила имя «Гиляк».<sup>15</sup>

Создание канонерской лодки шло в соответствии с судостроительной программой 1895 года, предполагавшей, в том числе, строительство еще одного корабля водоизмещением 963



**«Гиляк» на достройке. 1898 г.**

т, а также трех морских лодок. Однако промышленность оказалась не в состоянии выполнить всю программу, и Морскому министерству пришлось отказаться от строительства этих четырех кораблей. В результате этого создать боевое соединение канонерских лодок, построенных по единым проектам, для охраны баз Тихоокеанской эскадры не удалось. На Тихий океан из задумывавшихся двух построочных серий больших и меньших канонерских лодок пришел только построенный в единственном экземпляре «Гиляк».



Проблемы же с энергетической установкой корабля продолжались, так как первый вариант котлов, предложенный заводом Бельвиля, Морское министерство отклонило из-за их сложности. На разработку нового проекта и соответствующую переписку ушло более трех месяцев. Эта и ряд других причин привели к тому, что договор с заводом Крейтона был подписан только 6 сентября 1897 года, когда машины, опробованные ручным проворачиванием, уже месяц находились в Новом Адмиралтействе, а во Франции готовились испытывать котлы.

Все эти задержки с заключением договора и изготовлением машин и котлов, безусловно, в той или иной степени тормозили строительство корабля, которое и без этого продвигались не настолько быстро, как хотел В.П. Верховский, — на формирование корпуса на стапеле ушло более полутора лет (считая со дня получения чертежей заводом) вместо пяти месяцев, на которые рассчитывал адмирал в январе 1896 года. Только с мая 1897 года П.Е. Черниговский начал проводить испытания отсеков корабля на водонепроницаемость с общим направлением из носа в корму. За летний сезон удалось проверить практически все отсеки; последнее испытание (междудонные отсеки от 41 до 56 шпангоута и бортовые от 51 до 56 шпангоута) прошло 9 сентября.

Проблемы, не связанные напрямую со стапельными работами, возникли также при заказе парового катера той же фирме Крейтона, незадолго до этого изготовившей катер для канонерской лодки «Храбрый». Поскольку «Гиляк» фактически создавался как речной вооруженный пассажирский пароход, обслуживающий дипломатов, а катер для него был, в отличие от катеров других боевых кораблей, пассажирским транспортным средством для движения по речным мелководьям, то имелись особые требования: осадка в полном грузу не более 0,3 м, водоизмещение не более 4 т. 5 сентября представитель Крейтона в Петербурге статский советник Ф.В. Мартинсон сообщил В.П. Верховскому главные размерения спроектированного на заводе в Або парового катера «с турбинным винтом [турбинным винтом назывался винт в кольцевой насадке], ввиду требований малой осадки»: длина 9,14 м; ширина 2,13 м; осадка с 750 кг на-

грузки (запасы и экипаж 3 человека) 0,38 м; скорость 6 уз.<sup>16</sup> Несмотря на явное превышение осадки при недостаточной грузоподъемности, ГУКиС запросил у завода чертежи, оговорив, правда, условием осадки в 0,38 м загрузку катера не только с запасами и экипажем, но и пассажирами и их багажом. В ответ представитель Крейтона потребовал отсрочку, необходимую на новое проектирование «в связи с [якобы] вновь открывшимися требованиями» заказчика.

В ноябре 1896 года Морское министерство получило из Або чертежи на катер с теми же длиной, шириной и осадкой, что были сообщены еще 5 сентября, а за якобы выполненную переделку проекта завод поднял цену на катер. Присланные чертежи фактически оказались чертежами парового катера для канонерской лодки «Храбрый», никоим образом не подходившего для «Гиляка». После этого фирма вынуждена была наконец заняться разработкой требуемого проекта катера, чертежи которого получили в Петербурге в феврале 1897 года. Теперь катер имел водоизмещением 4,25 т, длину 9,14 м, ширину 2,9 м, осадку 0,3 м, трехлопастный винт диаметром 0,46 м в кольцевой насадке, расположенной в туннеле наружной обшивки в ДП, причем винт работал в полупогруженном режиме.

Полученный проект вызвал возражения в техническом комитете у Э.Е. Гуляева, поскольку, по его мнению, слишком большое отношение ширины к осадке, равное 9,5, при метацентрической высоте, равной 1,8 м, было вызвано неверной подгонкой теоретического чертежа парового катера большей осадки под заданную. В своем рапорте он предупреждал о том, что у реального катера осадка будет больше проектной, что приведет к уменьшению запаса плавучести, усугубляемому отсутствием воздушных ящиков. Несмотря на предупреждение Э.Е. Гуляева, МТК дал согласие на заказ катера на заводе Крейтона.

Эта история с подгонкой осадки катера напоминает в чем-то ту работу, которой занимались конструкторы МТК под руководством того же Э.Е. Гуляева при пересчете обводов американского корабля, подгоняя его параметры под требуемую осадку без достоверного, как позднее оказалось, просчета статей массовых нагрузок.



Проектную ошибку можно выразить цифрами: нормальное водоизмещение «Гиляка» превысило проектное на 276 т (29%), реальное же, то есть полное водоизмещение корабля, превысило проектное водоизмещение на 337 т (35%), при этом осадка кормой на 27% превышала допустимую осадку из технического задания П.П. Тыртова.

Тем временем, когда шла переписка по поводу катера, в Новом Адмиралтействе продолжалось строительство корпуса лодки. В сентябре 1897 года, незадолго до спуска, много проблем строителю создала задержка утверждения техническим комитетом чертежей водоотливной системы, но, тем не менее, 20 сентября комиссия осмотрела спусковое устройство, а 22 сентября *«состоялся благополучный спуск корабля: осадка носом 3 фута, 3 дюйма [99 см]; кормой 8 футов, 7 дюймов [2,62 м]; воды в трюмах не оказалось»*.

Достроить корабль на плаву планировалось в течение весны следующего года. Для ускорения работ к их выполнению привлекался экипаж, состоявший к моменту спуска из пяти офицеров и 117 унтер-офицеров и нижних чинов. Сразу же была начата сборка и установка броневой рубки, в течение октября смонтировали мачту. Установка «американской» мачты столь нового для российских моряков облика вызвала сомнения в остойчивости корабля, что высказал командир лодки в рапорте от 20 октября. Рассмотрев этот вопрос 11 ноября того же 1897 года, участники заседания МТК пришли к выводу, что для речной лодки с метацентрической высотой 2,55 м такая мачта необходима для обеспечения плавной качки в морских переходах.

Все новое вызывает сомнения. Канонерская лодка «Гиляк» — один из первых кораблей отечественного флота, оснащенный «башнеподобной» объемной мачтой. Ныне башенные мачты различных конструкций, несущие на себе дальнометры и антенны радиотехнических средств и придающие своим обликом динамику силуэту боевого корабля, стали нормой современной корабельной архитектуры. Но к вопросу же влияния мачты на мореходность и остойчивость пришлось вернуться через два года, в период проведения ходовых испытаний.

В ноябре 1897 года начались работы по установке котлов, машин и их фундаментов, закончившиеся, в основном, в апреле следующего года. Затем начался монтаж дымовой трубы, паропроводов, дымовых кожухов над котлами, в мае устанавливались подкрепления под орудия, поручни на мостиках, дельные вещи, настилались деревом палубы мостиков.

Главный Морской штаб (ГМШ) торопил достройку корабля. Приказом с 15 мая 1898 года «Гиляк» причислили к Отдельному отряду судов Балтийского флота, назначенных к испытаниям, но различные недоделки не позволяли не только выйти в море, но даже испытать машины на швартовах, поскольку незаконченность монтажа настилов и площадок в машинных и котельных отделениях не давала возможности установить мелкие приборы и питательные трубки. В течение всего лета сроки швартовых испытаний и ухода с завода регулярно переносились.

Во второй половине сентября 1898 года корабль, стоящий у достроечной стенки Нового Адмиралтейства, посетил управляющий Морским министерством адмирал П.П. Тыртов, недовольный затянувшейся постройкой, не позволившей «Гиляку» пройти испытания и отправиться на Тихий океан. Осмотрев канонерскую лодку, адмирал был удивлен и возмущен тем, что половину пассажирских кают заняли офицеры. Причиной этого стал табель комплектации корабля, разработанный ГМШ, в соответствии с которым назначили превышающий проектные расчеты экипаж из 11 офицеров и 158 матросов. В следствие этого наличие только трех оставшимися в кормовой надстройке свободных кают не позволяло, при необходимости, дипломатической миссии расположиться на «Гиляке».

Прямым последствием визита адмирала стало официальное вступление 10 октября «Гиляка» в кампанию прямо у достроечной стенки, а также сокращение экипажа до семи офицеров и 149 нижних чинов. Новый строитель К.М. Токаревский<sup>17</sup> получил приказание срочно закончить достроечные работы и отправить корабль в Кронштадт для последующего перехода в Либаву на ходовые испытания в южной части Балтики. В исполнение этого поручения строи-





телем был составлен перечень недоделок из 38 пунктов, в котором, среди прочих, указывались следующие: не установлены переговорные трубы, нет поручней на трапах и площадках МКО, не испытаны котельные питательные цистерны, не испытано паровое отопление, не прорублены отверстия и не установлены в них дверные закрытия в продольной переборке машинного отсека, требуют замены два разбитых палубных иллюминатора и сломанный стопор Легофа. Главной же причиной, делавшей невозможным выход в море, являлось отсутствие рефрижераторной машины, заказанной частному заводу Аллимова.

Свой более крупный перечень неоконченных работ привел в рапорте и командир лодки А.К. Вильгельмс.<sup>18</sup> Расхождения в перечнях недоделок объясняются естественно: строитель, исполняя распоряжения адмирала, торопился «вытолкнуть» лодку с завода и заняться, в полной мере, строительством «Авроры»; командир же не хотел уходить с завода на недостроенном корабле. С сентября на корабле шли авральные работы, но, несмотря на это, только почти через два месяца, 14 ноября 1898 года, «Гиляк» совершил свой первый выход в море и, навсегда покинув завод, сразу же под своими машинами, *«работавшими исправно»*, перешел в Кронштадт.

Поздней осенью корабли флота заканчивали кампанию, о проведении ходовых испытаний не могло быть и речи. Было решено послать лодку на зимовку в Ревель в сопровождении вызванного оттуда портового буксира «Могучий». Начало перехода назначили на 26 ноября; накануне лодка вышла в Финский залив для определения и снижения величины девиации магнитных компасов. Командовал «Гиляком» временный командир капитан 2 ранга Н.В. Юнг;<sup>19</sup> старшим офицером канонерской лодки являлся капитан 2 ранга В.А. Алексеев — впоследствии ее командир. Машины работали нормально. Возвращаясь в Лесную гавань, «Гиляк» ударился носом о стенку, получив течь в таранном отделении. На следующий день корабль был поднят в доке для ремонта. Когда через неделю, 2 декабря, лодку спустили на воду, Финский залив был уже покрыт льдом. Рисковать новым неопробованным кораблем не стали, и его оставили на зимовку в

Кронштадте. Через день поступило распоряжение об окончании его кампании.

## ИСПЫТАНИЯ

Весной 1899 года на «Гиляке» продолжались достроечные работы; поэтапно проводились швартовные испытания, закончившиеся к 20 мая. На следующий день корабль вступил в кампанию под командованием капитана 2 ранга В.М. Ларионова.<sup>20</sup> Представитель Крейтона Ф.В. Мартинсон, видя практическую готовность корабля к проведению ходовых испытаний, 14 июня обратился в ГУКиС с ходатайством о проверке механизмов на ходу, приемке их «в казну» и об окончательном расчете с его фирмой за выполненные работы по машинно-котельной установке. Через три дня была утверждена приемная комиссия, руководимая начальником Отряда судов Балтийского флота, назначенных к испытаниям, контр-адмиралом Ф.И. Амосовым. Комиссией сразу же был составлен перечень необходимых доделок и оставшихся испытаний: по корпусу — поставить корабль в док для окраски подводной части, облицовки валов, оборудования забортных отверстий; по механизмам — испытать все шпиды, главные машины, рулевую и рефрижераторную машины, предварительно заменив в ней давшую трещину паровую трубу; по системам — произвести испытания отливной системы и вторичные испытания парового отопления; по артиллерии — провести испытания стрельбами, закончить устройство вентиляции в погребах; по минно-торпедному вооружению — испытать торпедный аппарат в действии.

1 июля 1899 года корабль вышел на пробу главных машин. Держать пар в котлах в пределах от 9,5 до 12,7 атм, согласно спецификации, не удалось. Кроме того, *«по не проверенности вычислений индикаторных диаграмм и возникшему сомнению, почему при одинаковом давлении пара в машине, [развитая] сила ее при 205 оборотах, могла выйти по диаграмме [при] менее, чем 195 оборотов»*, было принято решение о проведении повторных испытаний, состоявшихся 19 июля.

В этот день канонерская лодка имела осадку носом 2,84 м и кормой — 3,18 м, то есть



превышение проектной осадки составило 0,42 м; водоизмещение равнялось 1172 т, то есть превышало проектное на 209 т, или 22%. Использовался уголь высшего качества — кардифф. Были открыты входные люки в котельные отделения, действовали вентиляция и воздушные нагнетательные насосы в топку. Состояние моря по девятибалльной международной шкале волнения моря оценивалось в 4 балла (умеренное волнение, высота волн 1,25–2,50 м). В 10 ч 45 мин «Гиляк» развил полный ход, машины работали ровно, без нагрева, давление пара равнялось 11,5 атм, левая машина имела 220 об/мин, правая – 213 оборотов.

Согласно требованиям по приемке машин, движение полным ходом продолжалось 6 ч. Усредненные параметры работы машин за это время: давление пара 10,1 атм; левая машина развивала мощность 598,7 л.с. при 217 об/мин; правая — мощность 581 л.с. при 213 об/мин; суммарная мощность составила 1179,7 л.с. Заключившая испытания, комиссия определила скорость корабля прохождением дважды мерной мили (по разу в противоположных направлениях), при этом усредненная максимальная скорость «Гиляка» составила 11,64 уз. В 16 ч 45 мин испытания были закончены.

24 августа 1899 года приемная комиссия подробно осмотрела энергетическую установку и составила акт, в котором отметила исправную работу котлов, машин и вспомогательных механизмов на испытаниях и за истекший после них месяц, а также их удовлетворительное состояние, и сочла возможным принять их «в казну». П.П. Тыртов утвердил это решение в ноябре, формально признав датой готовности машин к испытаниям 14 июня 1899 года — день обращения Ф.В. Мартинсона с ходатайством об их проверке. Фирма получила третий, последний платеж (за монтажный этап работ), из которого был удержан штраф, поскольку, согласно договору, машины должны были быть

Проектные и фактические элементы начальной поперечной остойчивости канонерской лодки «Гиляк»

Элементы	Проект МТК, 1895 год	Фактические значения (по рапорту Ф.И. Амосова, 1899 год)
Водоизмещение, т	963	1300
Осадка на миделе, м	2,59	3,16
Положение центра величины по высоте, м	1,53	1,70
Положение центра тяжести по высоте, м	3,20	4,09
Положение метacentра по высоте, м	5,75	5,01
Метacentрический радиус, м	4,22	3,31
метacentрическая высота, м	2,55	0,92

предъявлены к испытаниям годом раньше — в мае 1898 года.

Позднее, в 1900 году, после окончания гарантийного срока на энергетическую установку, Крейтон обратился в Морское министерство с просьбой о возвращении несправедливо, по его мнению, удержанного штрафа. Завязалась длительная переписка, но возобладало принципиальное мнение вице-адмирала К.К. Де Ливрона, высказанное им в рапорте управляющему Морским министерством П.П. Тыртову. Командир Кронштадтского порта напоминал в нем о том, что машины, фактически, были готовы к испытаниям не в июне 1899 года, а ранее — в ноябре 1898-го, когда лодка совершила самостоятельный переход в Кронштадт. Более ранняя их готовность была сорвана корпусными работами, в частности, отсутствием настилов и площадок в машинных и котельных отделениях. Адмирал также напоминал управляющему министерством о том, что мощность машин превзошла проектную на 18%, что позволило при значительном росте реального водоизмещения практически сохранить проектную скорость. П.П. Тыртов согласился с этими доводами, и в 1901 году фабриканту Крейтому был возвращен удержанный ранее штраф.

К первым числам августа 1899 года были устранены недоделки и проведены испытания, в соответствии с перечнем, составленным комиссией в конце июня: артиллерии, торпедного вооружения, машин и механизмов, за исключением рефрижераторной машины, которая еще не была отремонтирована заводом Аллимова.

Но на ходовых испытаниях при определении диаметра установившейся циркуляции лод-



ка кренилась на угол  $6^\circ$ , что вызвало тревогу моряков. Вероятно, из-за этого и не был достаточно достоверно определен диаметр установившейся циркуляции, который колебался, по разным оценкам, в пределах от полукабельтова до кабельтова. Контр-адмирал Ф.И. Амосов доложил 14 июля в ГМШ о состоянии остойчивости, сообщив положение центров величины, тяжести и значение метацентрической высоты, а также параметры лодки при «размещении на местах всех положенных грузов»: осадка носом — 3,02 м; кормой — 3,30 м.

В своем рапорте адмирал выразил озабоченность высоким положением центра тяжести и малой метацентрической высотой, приближавшейся к критическому значению, и предложил заменить 14-тонную мачту флагштоком, что, по его мнению, должно было резко увеличить метацентрическую высоту.

Получив донесения о больших углах крена на поворотах и фактическом значении метацентрической высоты менее метра при проектной более двух с половиной, главный инспектор кораблестроения Н.Е. Кутейников для уточнения параметров остойчивости предложил произвести раскачивание «Гиляка» на тихой воде, что и было выполнено в Кронштадте 31 июля. В этот день с борта на борт одновременно перебежало 72 матроса, и при таком раскачивании максимально достижимый угол накренения составил  $4^\circ$  при 14 размахах в минуту.

В МТК, получив из Кронштадта акт испытаний, сочли, что словом «размах» было обозначено наклонение от вертикали до наибольшего накренения на борт. Таким образом, «Гиляк» с борта на борт за 1 мин, накрываясь на  $4^\circ$ , качался семь раз с периодом раскачивания 8,5 сек. Столь медленная качка, при обстоятельстве, что значение главной меры начальной остойчивости — метацентрической высоты — при проектном значении 2,55 м, фактически составляло лишь 0,92 м, не могло не вызвать опасения. «МТК, обсудив, решил, что исходя из метацентрической высоты 3 фута [0,92 м] и 7 размахов от борта до борта и, следовательно, 8 S сек, что остойчивость при достаточно высоком надводном борте достаточна и нет необходимости снимать мачту, так как

*это ничего не даст, а может только вызвать только неприятные чувства при очень плавной качке с периодом 7 размахов. < . . . > Причина крена при циркуляции: своеобразные кормовые обводы, два [пера] руля, что делает лодку очень поворотливой».*

На это находившийся в должности старшего судостроителя Кронштадтского порта старший судостроитель Корпуса корабельных инженеров Д.В. Семенов телеграфировал в Петербург: «Размахом считали две амплитуды или дугу качания от воды до воды».

На основании этого сообщения, после обсуждения на своем заседании 18 августа кораблестроительное отделение МТК дало заключение: «Такое выяснение совершенно изменило постановку вопроса остойчивости лодки “Гиляк”. Вместо 7 размахов в минуту оказалось 14, которые при метацентрической высоте в 3 фута характеризуют еще избыточную остойчивость, хотя и тревожную при боковой качке, но вполне обеспечивающую безопасность плавания». Понимая недостаточную убедительность своих выводов, члены Кораблестроительного отделения МТК дали вполне разумную рекомендацию испытать мореходность «в самые свежие погоды» с целью «устранения каких-либо опасений между служащими», судя по всему, дипломатично скрыв в последней фразе и собственную неуверенность в мореходности нового корабля.

Выполняя рекомендацию МТК, капитан 2 ранга В.М. Ларионов 13 сентября 1899 года вывел вверенную ему под командование канонерскую лодку из Либавского порта в море. В этот день был дождь с градом, шквалистый ветер с SW, состояние моря оценивалось в 5 баллов (неспокойное море, высота волн 2,5–4,0 м). Осадка носом была 2,88 м, кормой — 3,20 м, на миделе — 3,04 м. Корабль при всех запасах и наличии 95 т угля в нижних ямах и 61 т — в верхних (всего 156 т угля) имел водоизмещение 1239 т. Выйдя в море против ветра курсом WSW, лодка имела скорость хода 6,8 уз при 140 об/мин, потеряв около 3 уз из-за волнения. Килевая качка была значительной.

Пройдя против ветра 15 миль, командир взял курс поперек волнения на полветра, сначала



ла NNW, а затем обратным курсом SSO. Лодка качалась плавно, делая 14 размахов в минуту с креном до 11,5°. Затем курс был снова изменен, и лодка пошла в бакштаг на Ost. При этом курсе лодка начала рыскать, делая те же 14 размахов с чуть большим креном в 12°. В целом лодка держалась соответственно погоде, но килевая качка была значительной, хотя корабль качался плавно и при крене «воду бортом не брал». Машины работали ровно, без перебоев. По мнению находившейся на борту комиссии, лодка обладала достаточной остойчивостью для морских переходов.

Но выявились проблемы с управляемостью — корабль, шедший курсами бакштаг или галфинд, при сильных порывах неожиданно и значительно приводился к ветру, а его корму закидывало под ветер. Это явление было отрицательным последствием наличия у «Гиляка» высокобортного силуэта, обрывавшегося в ютовой части, кормового подзора протяженностью 7,32 м и двух больших рулей. Кроме того, при самом легком ветре невозможно было заставить лодку повернуть одними машинами, работая ими «враздрай» (одна машина вперед, другая назад) не только при малых оборотах, но и даже при среднем. При среднем же переднем ходе, даже при руле, положенном на борт, она, в зависимости от направления ветра, могла неуправляемо катиться в противоположную сторону, «склонившись от линии ветра до галфинда», и проходить так расстояние до двух кабельтовых. Устойчивое управление лодкой в ветреную погоду начиналось только при скорости ходе не менее 7 уз. Причиной этого являлась малая мощность машин, не соответствующая нагрузкам, необходимым для управления кораблем с такими надстройками, обводами и рулями.

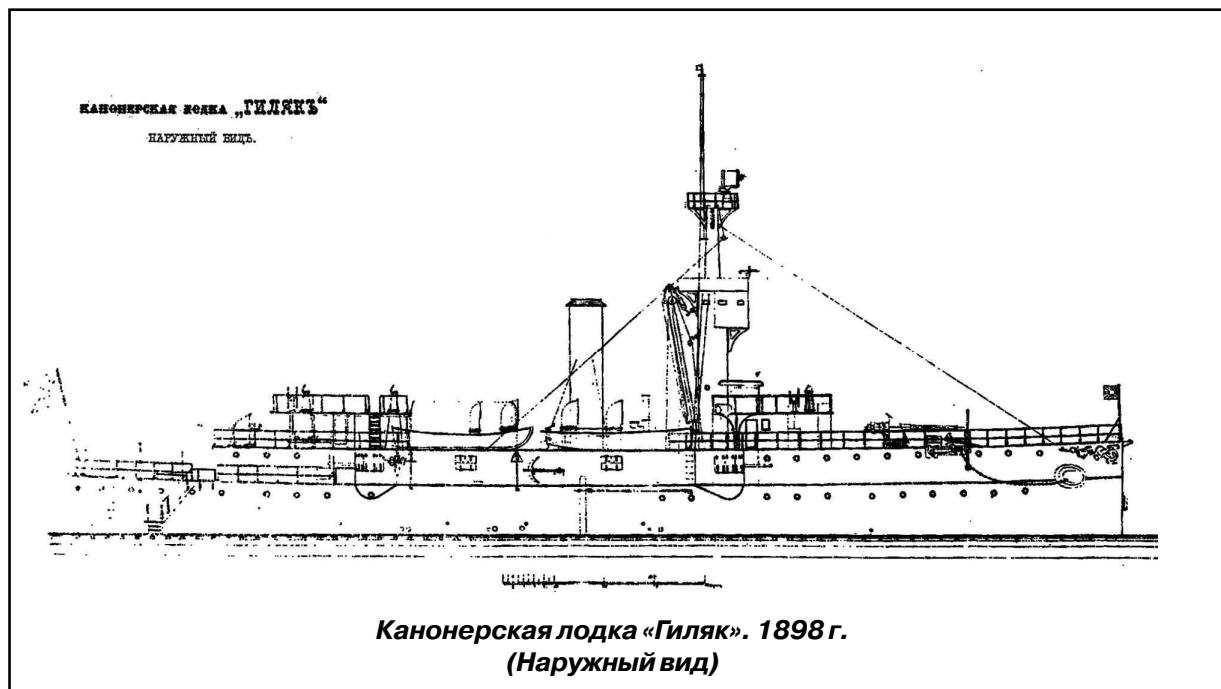
Кроме этого, многозвенный валиковый рулевой привод был настолько плохо смонтирован и отбалансирован, что для проворачивания штурвальных колес требовалось усилие двух человек, при этом в тесной боевой рубке просто не хватало места для второго рулевого, а у единственного на корабле машинного телеграфа, находящегося в рубке, переговорная труба не позволяла переместить ручки телеграфа на сектор полного хода вперед. Сами переговорные трубы

не имели изоляции, и через них ничего не было слышно.<sup>21</sup> Боевой марс мачты и вовсе не был обустроен переговорной трубой, и передача команд на него возможна была только голосом. Из-за всех этих причин корабль был очень сложен в управлении и, в сочетании со значительной осадкой, несмотря на хорошую поворотливость и относительно неплохую мореходность, оказался не вполне пригодным для речного плавания, что вскоре подтвердилось при прохождении Кильского канала, а затем и на реке Пейхо.

## УСТРОЙСТВО

Канонерская лодка имела следующее устройство. Толщина стальной наружной обшивки клепаного корпуса равнялась 8 мм (в оконечностях 6,4 мм), горизонтального киля — 11 мм. В средней части корпуса (на одной трети его длины) к наружной обшивке были приклепаны V-образные скуловые кили толщиной 4,8 мм. Стальной набор корпуса лодки имел шпацию расстановки поперечного набора 914,4 мм (36 дюймов, или 3 фута), а для изготовления самого набора использовали листовую, угловую и тавровую (коробчатую, как тогда называли) сталь. Листовые конструкции набора, наружной обшивке, палуб и переборок соединялись по пазам внахлест, а по стыкам — на подкладных планках.<sup>22</sup>

Штевни изготовлялись из листовой стали толщиной 50 мм, вертикальный киль из листов толщиной 6,4 мм проходил по всей длине корпуса корабля; высота его в котельных и машинных отделениях (МКО) составляла 610 мм, а в оконечностях была больше, так как там настил второго дна образовывал пол погребов боезапаса. В междудонном пространстве находилось девять водонепроницаемых флоров. Второе дно состояло из листов толщиной 5 мм и имело по длине протяженность от 15 до 56 шпалгоута, по ширине же в районе МКО ограничивалось вторыми от ДП водонепроницаемыми стрингерами, а в нос и в корму от МКО — первыми водонепроницаемыми стрингерами, толщина которых составляла 4,8 мм. На водонепроницаемые стрингеры опирались водонепроницаемые переборки, причем в нос и корму от МКО переборки имели толщину 4,8 мм. Продольные переборки, ограничивающие МКО, совме-



стно с поперечными переборками (от борта до борта) на 31 и 49 шпангоутах, скосами в угольных ямах, настилом верхней палубы над МКО, имевшие все толщину 12 мм, представляли собой броневую защиту канонерской лодки.

Классическое же бронирование конструкций корпуса из листов броневой стали на «Гиляке», в целях соблюдения параметров водоизмещения и осадки, отсутствовало. К бронированию относились также участки фальшборта толщиной 19 мм, ограждающие, стоящие на спонсонах 75-мм орудия. Спонсоны и, соответственно, орудия прикрывались 75-мм сегментной формы вертикальными щитами и сверху такой же толщины горизонтальными покрытиями. Бронированной также считалась боевая рубка с «грибовидной» крышей, расположенная на мостике и изготовленная из листов толщиной 10 мм в два слоя.

Водонепроницаемая переборка на 15 шпангоуте доходила до палубы бака; переборки МКО (продольные и на 31, 41, 49 шпангоутах) и таранная переборка на 2 шпангоуте доходили до верхней палубы. Трюм делился на отсеки продольными и девятью поперечными водонепроницаемыми переборками. В нем располагались: цистерны, рефрижераторная машина, погреба,

румпельное отделение, цепные ящики; котельное отделение с шестью водотрубными котлами Бельвиля с полной нагревательной поверхностью 385,4 м<sup>2</sup>, машинное отделение с двумя вертикальными паровыми машинами тройного расширения суммарной индикаторной мощностью 1000 л.с. (при давлении пара 10,5 атм и частоте вращения около 200 оборотов в минуту). Угольные ямы находились на левом и правом бортах в межбортовых пространствах.

Выше трюма на жилой палубе располагались: за таранным отделением от 2 до 11 шпангоута помещение торпедного аппарата с двумя 381-мм торпедами системы Уайтхеда; далее до МКО жилые помещения команды; за МКО одноместные каюты для семи офицеров, каюта командира и кают-компания. Настил жилой палубы толщиной 5,5 мм покрывался линолеумом. Шкафы были стальные, столы — деревянные. Жилые помещения утеплялись пробковой крошкой и обогревались паровым отоплением. Сходные трапы стальные: ступени покрыты линолеумом, поручни — деревянные.

На верхней палубе до 24 шпангоута находилась баковая надстройка, в носовом помещении которой (от форштевня до 15 шпангоута) располагалось оборудование якорного



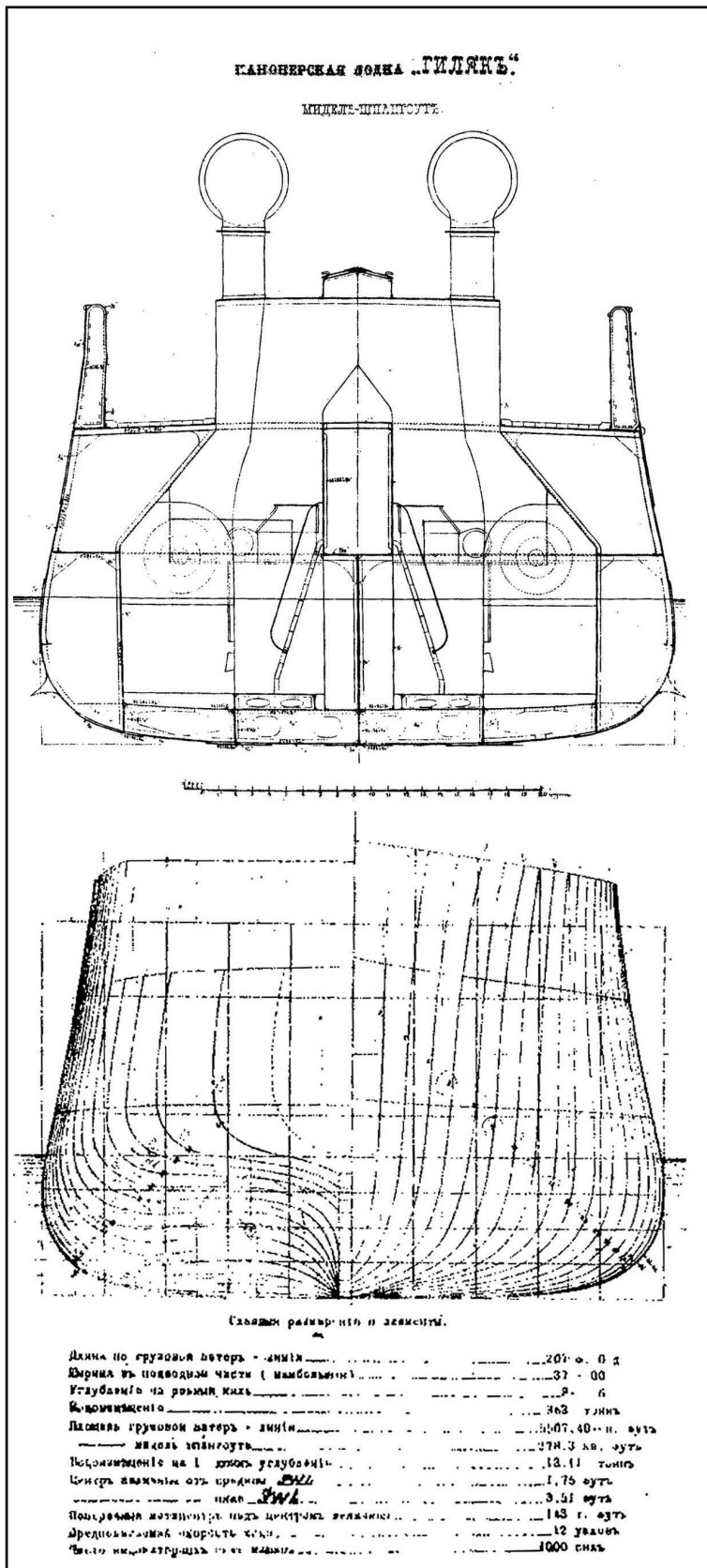
устройства. Между 15 и 24 шпангоутами помещения надстройки располагались побортно. В них находились: командные баня, гальюны и умывальник; боцманские каюта и каптерки; канцелярия и карцер.

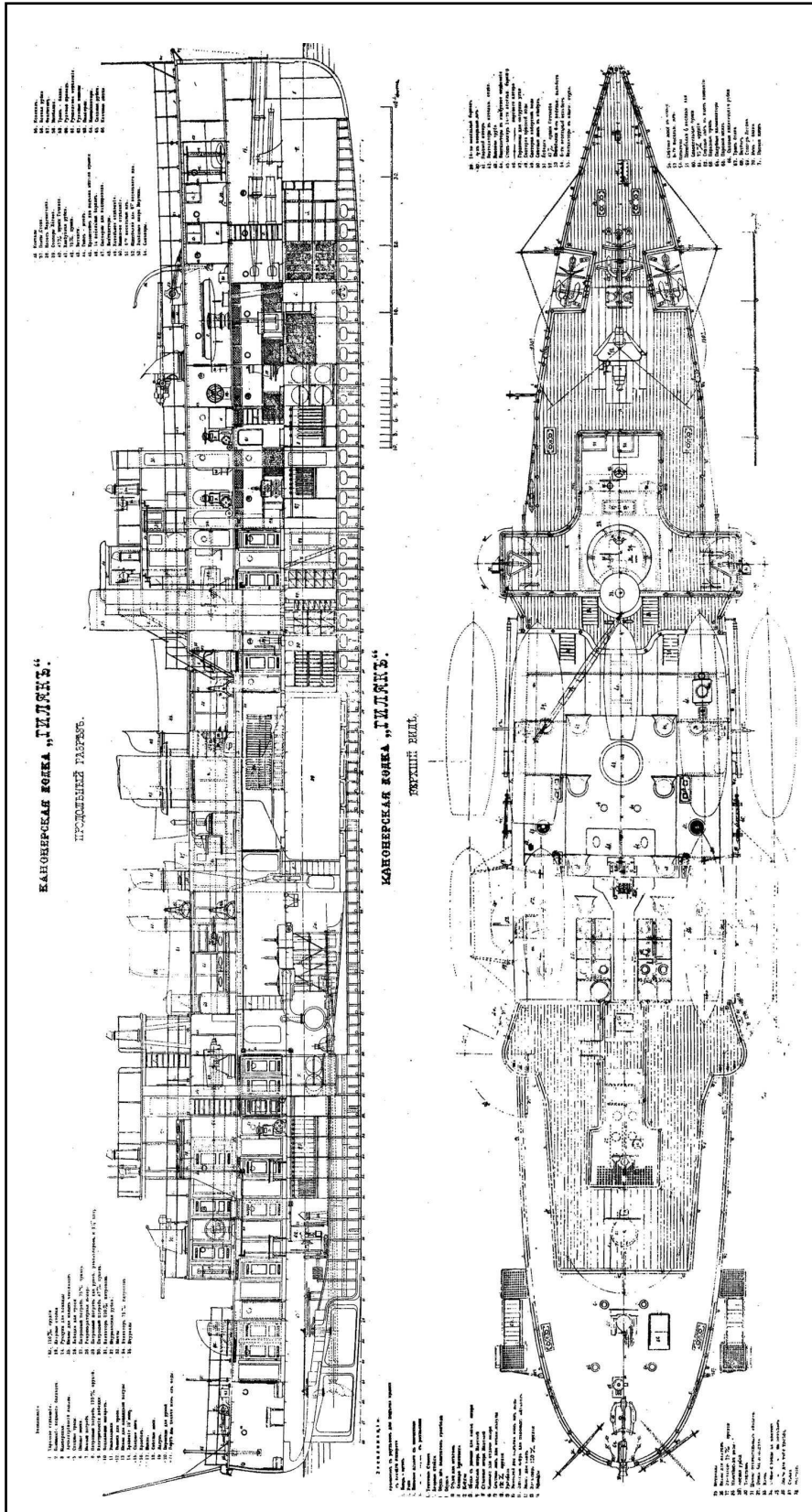
За баковой надстройкой верхнюю палубу прорезала стальная объемная коническая мачта с визирной рубкой, боевым марсом и прожекторной площадкой на топе с прожектором. Внутри мачты находились винтовой трап и шахта элеватора для подачи боеприпасов на марс к пулеметам. С кормовой стороны на мачте установили грузовую стрелу для спуска катера, барказа и яла, находившихся между мачтой и дымовой трубой.

От 47 до 60-го шпангоута верхнюю палубу прикрывала палуба кормовой надстройки, причем сама надстройка имела протяженность от 53 до 60 шпангоута и состояла из двух отдельных побортных помещений, каждое на три одноместные пассажирские каюты. На 60 шпангоуте надстройка заканчивалась кормовой стенкой, защищавшей, совместно с бортовыми стенками, верхнюю палубу.

В средней части корабля на каждом борту располагались по два 75-мм орудия системы Канэ и по две 47-мм пушки системы Гочкиса. Для обеспечения секторов обстрела 75-мм орудий в продольном направлении, бортовые стенки баковой надстройки имели соответствующие сломы, а бортовые стенки кормовой рубки отстояли от среза

**Канонерская лодка «Гиляк». 1898 г. (Поперечный разрез корпуса в районе миделя и теоретический чертеж корпуса)**





верхней палубы, как это было принято в то время на бронепалубных крейсерах.

Между баковой надстройкой и кормовой надстройкой были установлены фальшборта коробчатой конструкции (толщина листов обшивки 4,8 мм), имевшие внутри деревянные решетки, для укладки коек экипажа; в фальшбортах были прорезаны артиллерийские порты. Первоначально, то есть согласно проекту, высота фальшбортов составляла 1,32 м, но в марте 1898 года МТК согласился с совместным предложением строителя П.Е. Черниговского и командира лодки А.К. Вильгельмса увеличить высоту фальшборта до уровня палуб баковой и кормовой надстроек, то есть до высоты 2,13 м, что делало возможным, по мнению командира, укладывать койки не в один, а в два яруса. Благодаря этому канонерская лодка приобрела силуэт высокобортного судна. Кроме того, это также позволило артиллеристам работать на верхней па-

**Канонерская лодка «Гиляк». 1898 г.**

**(Продольный разрез корпуса и вид сверху)**



лубе, не пригибаясь под пулеметным огнем противника.

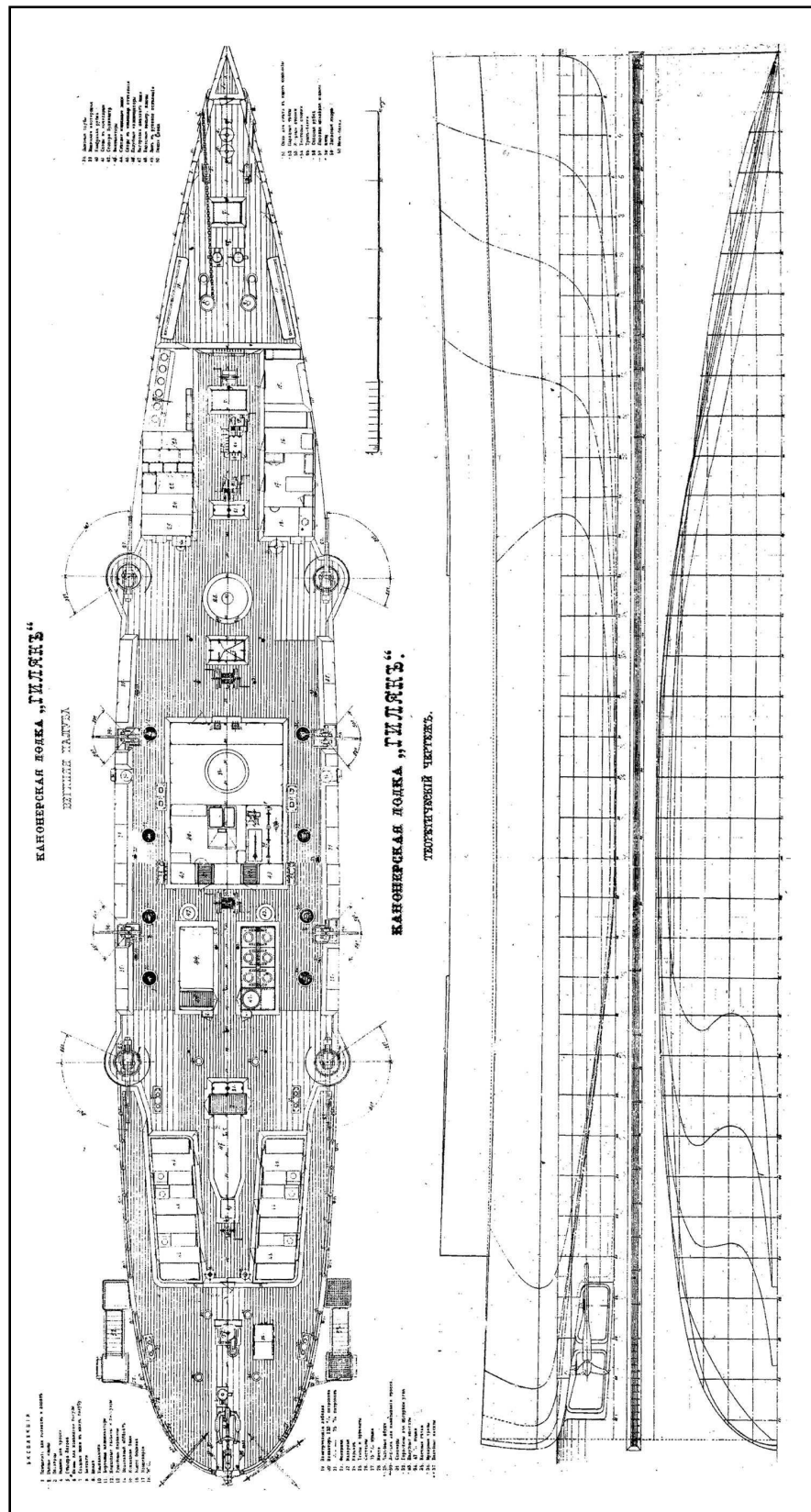
На поворотных шлюпбалках располагались: шестивесельный вельбот с правого борта и шестивесельный ял с левого.

В ютовой части верхней палубы находились: якорь системы Мартина массой 800 кг с цепью длиной 215 м и якорные и швартовные устройства. Ютовую часть ограждали леера «в две нитки» с проходами с каждого борта на парадные трапы, поднимаемые трап-балками.

Стальной настил водонепроницаемой верхней палубы имел толщину 7,9 мм в средней части (за исключением 12-мм «броневое» настила в районе МКО) и 6,4 мм в оконечностях.

На палубе баковой надстройки (настил толщиной 4,8 мм) располагались: оборудование швартовного строения; запасной якорь Мартина (масса 1100 кг); 120-мм орудие; на бортовых скосах были закреплены два поднимаемых из воды крамболами станковых якоря Мартина (масса по

**Канонерская лодка «Гиляк». 1898 г.  
(План верхней палубы и теоретический чертеж корпуса)**







1100 кг, с цепями длиной по 215 м). Перед мачтой находились штурманская рубка и два сходных трапа на верхнюю палубу.

На палубе штурманской рубки располагался носовой мостик, в центре которого, непосредственно перед мачтой, была установлена броневая рубка, барбет которой был незамкнут со стороны мачты, с грибовидной крышей.

Несмотря на внесенные в декабре 1895 года в проект некоторые изменения состава боевого вооружения, на крыльях мостика установили не две десантные пушки системы Барановского, а две 37-мм одноствольные пушки системы Гочкиса, как изначально проектом и предусматривалось. Кроме того, в полной мере не было выполнено изменение, касательно вооружения, размещаемого на боевом марсе: две 37-мм пушки заменили не четырьмя, а только двумя 7,62-мм пулеметами.

На палубе кормовой надстройки располагались: 75-мм орудие системы Канэ, световой люк в коридор надстройки, рубка сходного на верхнюю палубу трапа. Над рубкой сходного трапа и световым люком на трубчатых пиллерсах возвышался кормовой ходовой мостик.

Палубы баковой надстройки и кормовой надстройки, ходовые мостики имели леерные ограждения и были покрыты, как и верхняя палуба, сосновыми досками толщиной 70 мм, а под орудиями и в местах прохода якорных цепей — тиковыми досками большей толщины.

С наружной стороны фальшбортов крепились: мачты и якоря для парового катера и 14-весельного барказа, спасательные буи, минная балка для подъема мин из воды и погрузки на лодку через порт в левом борту.

Лодка управлялась с четырех постов: из боевой рубки, оборудованной рулевым штурвалом с приводом на золотники паровой рулевой машины, магнитным компасом, машинным телеграфом, переговорными трубами; с носового мостика, имевшего магнитный компас и штурвал с приводом на управление паровой рулевой машиной; с запасного поста управления лодкой на кормовом мостике, оборудованного штурвалом с приводом на румпель баллера руля; аварийный пост — в румпельном отсеке корабля с непосредственным приводом на румпель баллера руля. Вращение рулевых штур-

валов с мостиков и из рубки в румпельное отделение передавалось системами валиковых приводов. Ради ускорения постройки корабля ходовые мостики, с согласия МТК, не оборудовали машинными телеграфами, и связь мостиков с машинными отделениями осуществлялась с помощью переговорных труб. Штурманская рубка связывалась переговорной трубой с боевой рубкой.

При постройке корабль получил классическую викторианскую окраску: борта, фальшборты, стенки надстроек, верх дымовой трубы и прожекторная площадка на топе мачты — черные; стенки рубок и мачта — белые; дымовая труба — желтая.

### ИЗ КРОНШТАДТА В ПОРТ-АРТУР

31 августа 1899 года командир канонерской лодки «Гиляк» капитан 2 ранга В.М. Ларионов получил приказ Главного Морского штаба (ГМШ) «следовать на Тихий Океан» для присоединения в кратчайший срок к эскадре Балтийского флота в Тихом океане. В приказе был подробно расписан весь порядок плавания: маршрут с промежуточными заходами в 15 иностранных портов, почти половина из которых принадлежали Великобритании; сроки прохождения маршрута, составленные таким образом, что бы пересечь Индийский океан в конце января — начале февраля, то есть в наиболее благоприятное для плавания по этому океану время; порядок пополнения в портах запасов и отсылки из них в ГМШ телеграмм и рапортов; указания по личному составу и прочие различные инструкции.

Так, маршрут плавания был указан следующий: Кронштадт — военный порт императора Александра III в городе Либава (в то время — территории Курляндской губернии Российской империи, в настоящее время — город и порт Лиепая республики Латвия) — Киль (Германия) — Брунсбюттель (Германия) — Плимут (Великобритания) — Ферроль (Испания) — Кадис (в дореволюционных текстах — Кадикс, Испания) — Алжир (в то время — столица французской колонии на севере Африки Французский Алжир, в настоящее время — столица республики Алжир) — порт Ла-Валлетта (другое название — Валлета) на острове Мальта Средиземного моря (в то время Мальта — колония Великоб-

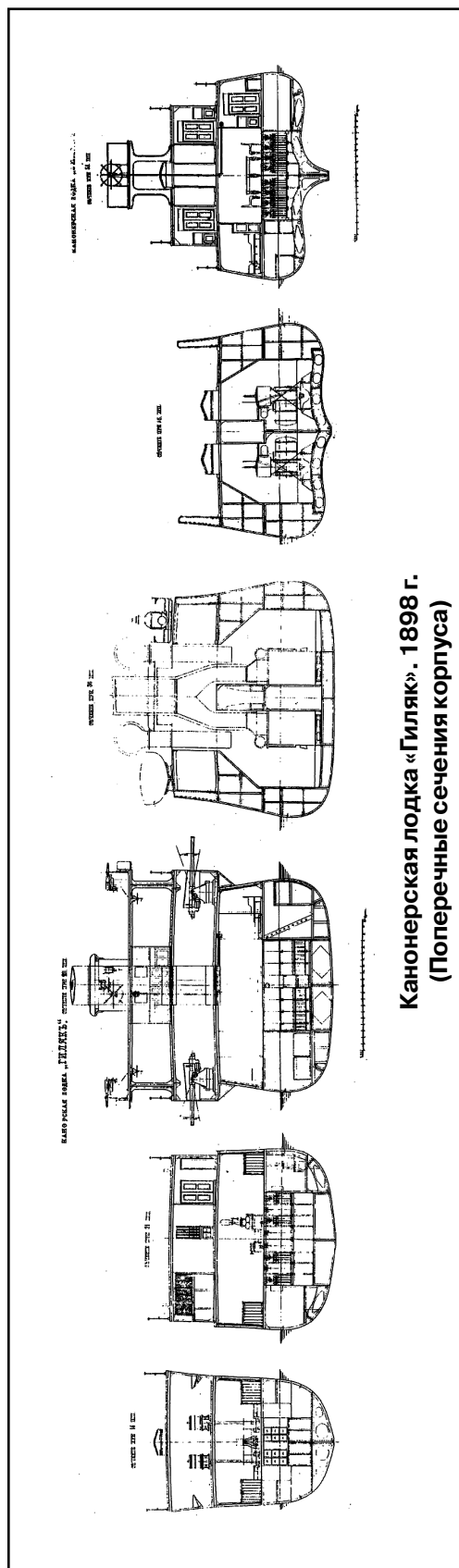


ритании, в настоящее время — республика Мальта) — Пирей (Греция) — Порт-Саид (Египет, находившийся в то время под протекторатом Великобритании при сохранении формального статуса колонии Османской империи, ныне — Турция) — Суэц (Египет) — Аден (Йемен, в то время — колония Турции, в настоящее время — республика Йемен) — порт Коломбо на острове Цейлон (в то время остров — колония Великобритании Британский Цейлон, в настоящее время — остров Шри-Ланка, принадлежащий одноименной республике) — Сингапур (в то время — британская колония, в настоящее время — независимое государство) — Гонгконг (в то время — британская колония, в настоящее время — специальный административный район Китая) — Нагасаки (Япония).

При нахождении в Средиземном море приказом обязывалось временно присоединиться к Средиземноморской эскадре Балтийского флота. В Пирее приказом предписывалось сделать «Гиляку» технический осмотр, по результатам которого выполнить ремонт, необходимый для осуществления канонерской лодкой дальнейшего плавания. С приходом в Сингапур «Гиляк» становился кораблем из состава эскадры Тихого океана и далее из Нагасаки он должен был направиться, согласно указаниям ее командования.

Вечером 4 сентября «Гиляк» вышел из Кронштадтской гавани на рейд — с этого момента он стал числиться находящимся в заграничном плавании, вернуться из которого на Балтику «Гиляку» было не суждено. Наутро лодка укомплектованная экипажем из 9 офицеров и 160 матросов, в большинстве своем из состава 7-го флотского экипажа Балтийского флота, снялась с якоря и взяла курс на Либаву.

Как уже рассказывалось, еще в бытность нахождения «Гиляка» в Кронштадте, а именно 28 августа, его командиру В.М. Ларионову было МТК предписано, по приходе в Либаву, провести испытания мореходных качеств вверенного ему корабля. Эти испытания, о которых уже говорилось, состоялись 13 сентября. Возглавил комиссию, оценивавшую мореходность лодки, командир порта Императора Александра III контр-адмирал К.П. Никонов. В его рапорте, датированном 17 сентября 1899 года, сказано следующее: «13 сентября неблагоприятное состояние погоды, ветер [направлением] SW, часто повторяющиеся шквалы с дождем и ветром. < . . . > В 11 часов [утра] снялись с якоря и пошли в море. Исключая запас топлива 95 тонн, полностью заполнили нижние [угольные] ямы. Вышли в [открытое] море против ветра WS, потеряв в скорости до трех узлов.



Канонерская лодка «Гиляк», 1898 г.  
(Поперечные сечения корпуса)



*Пройдя против ветра 15 миль, взяты [встречные] курсы поперек волнения на пол ветра: с начала — NNW, затем — SSO. < . . . > [Лодка] качалась плавно, 14 размахов в минуту, крен до 11,5°. Затем курс изменили, и лодка пошла в бакштаг на Ost. При этом курсе лодка рыскала и те же 14 размахов при крене 12°. Сравниваю с минным крейсером “Лейтенант Ильин”, который в такую погоду качался бы томительной качкой, кренясь до 20°. <sup>23</sup> < . . . > ».*

Кроме этого, адмирал К.П. Никонов сообщил в МГШ несколько откорректированный (в связи с потраченным временем на проведение испытаний мореходности «Гиляка» и ожидание погодных условий, необходимых на проведение этих испытаний) маршрут плавания канонерской лодки до Пирея и сроки пребывания ее в портах. Уход из Либавы — 18 сентября; нахождение в германском Киле — 20–28 сентября; в Портсмуте (Великобритания) — 1–7 октября; в Бресте (Франция) — 8–14 октября; в Ферроле — 16–23 октября; в Кадисе — 26 октября–3 ноября; в Алжире — 5–23 ноября; на острове Мальта — 26 ноября — 4 декабря; приход в Пирей — вторник, 7 декабря.

Пограничный российский порт «Гиляк» покинул на сутки позже планировавшегося К.П. Никоновым — 19 сентября. Корабль вышел в полный штиль, но тем не менее, все время перехода в Киль погода не благоприятствовала плаванию. Уже к 16 ч давление стало падать. От Ost задул свежий ветер (5 баллов по 12-ти балльной шкале Бофорта, 7,5–9,8 м/сек), а затем, повернувшись по направлению через S до SW, дошел до сильного (6 баллов, 9,9–12,4 м/сек). В шквалы и в дождь сила ветра доходила до крепкого (7 баллов, 12,5–15,2 м/сек), волнение — до 5–6 баллов по девятибалльной международной шкале оценки волнения (неспокойное море, крупное волнение, высота волн от 2,5 до 6 м).

Лодка, будучи относительно ветра в различных положениях, держалась очень хорошо: число размахов достигало 14, а крен не превосходил 11°. Воды на верхнюю палубу и палубу баковой надстройки она не брала, но удерживать корабль на курсе было сложно, особенно при ветре бакштаг, когда «Гиляк» рыскал до одного

румба (до 11,25°). Под парами было четыре из шести котлов, но, тем не менее, машины развивали 140–160 об/мин. Несмотря на столь сильное волнение, гребные винты не оголялись, и машины работали ровно, поддерживая среднюю скорость 9,08 уз, но к концу почти двухсуточного перехода стали давать перебои. 20 сентября «Гиляк» достиг Киля, пройдя 413 миль за 45,5 ч.

На рейде Киля стоял отряд германских кораблей в составе: трех эскадренных броненосцев; броненосца береговой обороны; броненосного крейсера; минного транспорта; посыльного судна и яхты под штандартом принца Генриха Прусского — командующий военно-морским флотом Германии. При заходе в порт «Гиляк» дал салют 21 выстрелом штандарту принца.

Машинная команда тот же час по приходе занялась ремонтом машин и котлов. Кроме этого, незадолго до ухода из Киля был осмотрен и местами отремонтирован рулевой привод, что в последующем стало неизменно повторяться перед очередным выходом в море.

Утром 28 сентября, приняв у входа в Кильский канал, в местечке Хольтенау (в настоящее время — пригородный район города Киль), на борт лоцмана, «Гиляк» пошел по каналу самостоятельно — без помощи буксира. В 12 ч 30 мин переменили лоцмана. Пройдя благополучно восточную часть канала со скоростью 5,5 уз, «Гиляк» после полудня двинулся по западной его части с низкими берегами, где с W-га дул сильный порывистый ветер (6 баллов, 9,9–12,4 м/сек). В своем рапорте об обстоятельствах прохождения Кильского канала командир канонерской лодки В.М. Ларионов написал: *«Вверенная мне лодка, при находящих порывах ветра, всегда стремительно бросается к ветру, вследствие того, что корма на весу и ее закидывает под ветер, о чем мною было сообщено лоцману».*

В 13 ч 30 мин от сильного порыва лодку привело к ветру, и на мостике, одерживая корабль, положили перо руля лево на борт, а затем, отойдя от правого берега, для выравнивания курса, переложили перо руля на противоположный правый борт, но лодка из-за сильного ветра и малой скорости не изменила направления своего движения и уткнулась форштевнем в песчаный

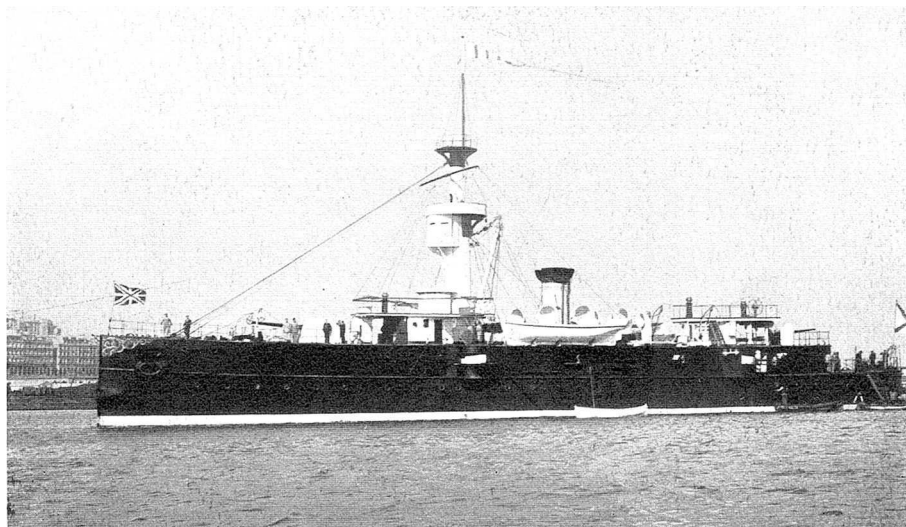


левый берег. На «Гиляке» дали задний ход, и пошли дальше по каналу, но через 15 мин повторилось то же самое и корабль вновь уткнулся в берег. Лоцман потребовал вызвать из расположенного при западном выходе из Кильского канала города Брунсбюттель буксирный пароход, пришедший через четыре часа.

На его буксире пошли дальше, но сразу же рулевые «Гиляка» почувствовали, что носовое штурвальное колесо, которым в это время управлялась канонерская лодка посредством валикового привода, передававшего на рулевую паровую машину необходимые перемены курса, вращается с большим трудом, чем обычно. Осмотрели полностью рулевое устройство, но все было в порядке. В 19 ч 50 мин при переключении пера руля влево, когда уже было положено на борт  $12^\circ$ , под тумбой носового штурвала лопнул чугунный кронштейн рулевого привода, и потерявшая управление лодка очередной раз выскочила носом на берег. При осмотре кронштейна на его сломе обнаружили скрытый дефект литья — литейную раковину. Управление лодкой, используя носовой штурвал, стало невозможным; управление ею же штурвалом, размещавшемся на кормовом мостике, из-за определенной ограниченности обзора с него прямо по курсу было исполнимым только в светлое время суток. Продвижение по каналу пришлось отложить до рассвета.

29 сентября, в 6 ч 30 мин, управляемая с кормового мостика и ведомая буксирным пароходом, канонерская лодка, в очередной раз возобновила движение по Кильскому каналу. Кормовой штурвал ходил хорошо и в управлении кораблем не создавал никаких затруднений.

К 11 ч утра наконец достигли Брунсбюттеля. Срочно заказанный в Гамбурге уже не чу-



**«Гиляк» в Алжире. Фото Ж. Жейзера, 1899 г.**

гунный, а бронзовый кронштейн был 1 октября доставлен на «Гиляк» и к 22 ч 2 октября был установлен на место.

На рассвете следующего дня корабль покинул порт города Брунсбюттель. В 8 ч 30 мин приняли на борт лоцмана и вошли в шлюзы. Их прохождение завершилось ровно через четыре часа, в 12 ч 30 мин. Пройдя затем устье реки Эльбы, «Гиляк» вышел в Немецкое (современное название Северное) море.

И вновь, как при выходе из Либавы, штиль вскоре, 4 октября, сменился 6-балльным SO-вым ветром (сильный ветер, 9,9–12,4 м/сек). Лодка шла курсом в полветра в течение 28 ч и вновь держалась прекрасно, имея 15 размахов в минуту с креном от  $10^\circ$  до  $17^\circ$ , но порой крен под ветер доходил до  $22^\circ$ . По временам экипажем ощущались сильные удары волн по кормовому подзору (эффект слеминга). Машины вначале работали хорошо, но к исходу вторых суток их перебои возобновились. 6 октября «Гиляк» стал на якорь на портсмутском рейде, пройдя от Брунсбюттеля до Портсмута 499 миль за 56,5 ч, поддерживая среднюю скорость хода 8,83 мили. Таким образом, лодка сумела в сильный, а порой и в крепкий ветер в двух переходах — от Либавы до Киля и от Брунсбюттеля до Портсмута, пройти более 900 миль, держать среднюю скорость 8,94 уз, что говорит об относительно хорошей мореходности этого корабля.



В Портсмуте машинная команда вновь занималась ремонтом котлов и машин. В 8 ч утра 10 октября В.М. Ларионов вывел «Гиляк» в море и взял курс на Брест, на подходе к которому корабль попал в густой туман, и командир, пользуясь хорошим состоянием поверхности моря и слабым ветром, решил продолжить путь через Бискайский залив, не приближаясь к французскому берегу. Из рапорта В.М.Ларионова: *«Из-за тумана не решился идти в Брест, а, вследствие маловетрия от Ost-a, хорошего состояния барометра и отсутствия [океанской] зыби от W, 11 октября я решил пройти Бискайский залив, надеясь на благоприятную погоду. Все это время был по временам густой туман, только в 16 ч 12 октября удалось определить свое место по маякам. Определившись, пошел в Феррольскую бухту, где в 0 ч 30 мин [13 октября] бросил якорь. Машины за все 64 [с половиной] часа работали исправно, но опять придется употребить 7 дней на ремонтные работы».*

Из рапорта В.М. Ларионова о пребывании «Гиляка» в Ферроле: *«< . . . > Машинной же команде пришлось произвести много работы по машинам и котлам. Наиболее продолжительное время заняла перестановка многих фланцев в различных местах, так как они стали сильно травить, и вскрытие верхней крышки у цилиндра низкого давления в правой машине, так как на ходу внутри цилиндра был слышен стук. Вообще после каждого перехода, во время которых машины до сих пор работали хорошо, машинная команда бывает занята различными исправлениями все время стоянки на якоре, и до сих пор во всех посещаемых лодкой портах, стояли столько дней, сколько необходимо было для приведения машины в порядок. Я предполагаю, что продолжительность стоянок будет уменьшаться с увеличением опытности машинной команды. < . . . >».*

Но именно в Ферроле пришлось простоять большее время, чем потребовалось для ремонта главных паровых машин и котлов: штиль, вскоре после прихода «Гиляка» в этот порт, быстро сменился штормом, и корабль не мог покинуть его в течение двух недель. Осуще-

ствить выход канонерской лодки из Ферроля намечалось ее командиром 20 октября, но состоялся он на шесть суток позднее.

26 октября в 16 ч при ветре с S-да канонерская лодка «Гиляк» вышла в океан. Ветер постепенно свежел, а ход лодки — уменьшался. К 1 ч ночи 27 октября волнение на море достигло 7 баллов (сильное волнение, высота волн 6,0–9,0 м), а скорость хода корабля упала до 1 уз. Тем не менее, лодка вновь показала хорошие мореходные качества, хотя и сильно рыскала от курса — до 4 румбов (до 45°). Перебои в паровых машинах были незначительными. Постепенно ветер стал стихать и переходить на SW. Затем практически заштилело, и тихий ветер изменил направление на 180°, перейдя на NO. Но зыбь оставалась прежняя и держалась такой до 8 утра 28 октября. Но и она стала стихать, и к 12 ч волнение и NO-вый ветер были в 1 балл (1 балл волнения морской поверхности — спокойное море с высотой волны не более 0,1 м; 1 балл силы ветра — тихий ветер со скоростью 0,6–1,7 м/сек). 28 октября в 19 ч 45 мин «Гиляк» встал на якоря в порту города Кадис. Таким образом, он за 75 часов ходового времени прошел 570 миль со средней скоростью 7,60 уз.

На рейде Кадиса находились испанские корабли: крейсер 3 класса (по отечественной терминологии — 3 ранга) и канонерская лодка, но через три дня, 31 октября в 22 ч 30 мин, пришел броненосец «Петропавловск», так же, как и «Гиляк» направлявшийся на Дальний Восток. Тем временем, с 31 октября до 3 ноября ветер от SO был силой 7 баллов (крепкий ветер, скорость 12,5–15,2 м/сек) и не позволял начать погрузку угля, поскольку в такую погоду лодку водило на якорных цепях. Но после 12 ч 3 ноября ветер стал стихать, и стали возможными приемка воды и топлива.

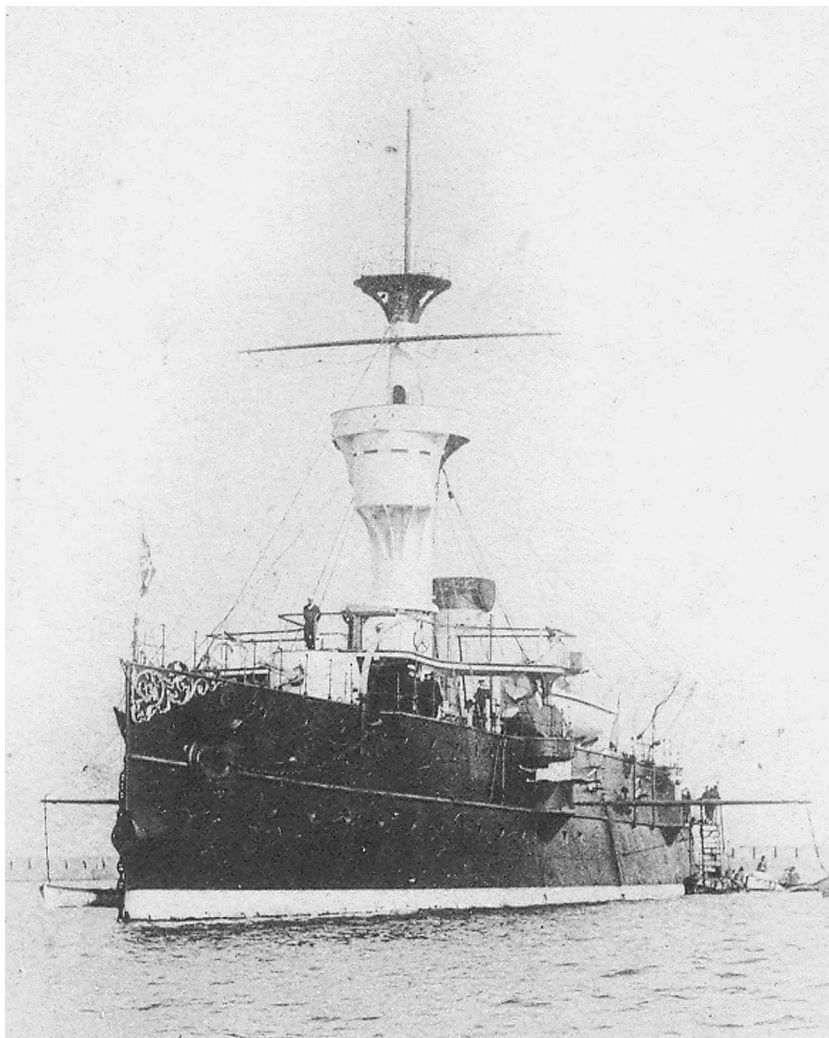
В ночь на 5 ноября ветер с океана неожиданно стих, и командир поспешно, в 0 ч 30 мин наступивших суток, вывел «Гиляк» из Кадиса в море. Отпустив на удалении 9 миль от мыса Гибралтар лоцмана, В.М. Ларионов взял курс на Гибралтарский пролив. Весь период перехода из Кадиса в Алжир «Гиляк» сопровождали штили и маловетрие, что позволило иметь среднюю скорость хода 8,97 уз: вслед-



ствие этого 489 миль было пройдено за 54,5 ч.

В Алжир лодка пришла 7 ноября. Ни в гавани, ни на внешнем рейде не было ни одного боевого корабля. На следующий день, 8 ноября, «Гиляк», вновь нагнал броненосец «Петропавловск», а 13 ноября в Алжир пришел голландский крейсер. Тем временем, во время стоянки, пользуясь хорошей погодой, команда канонерской лодки выкрасила свой корабль.

Следующий переход, из Алжира в город Ла-Валлетту на острове Мальта, стал для экипажа очень беспокойным, поскольку проходил при очень переменчивой погоде, причем перемены силы ветра от 0 до 5 баллов и его направления происходили очень стремительно. Ветер временами становился шквалистым с проливным дождем, градом и молнией. Алжир «Гиляк» покинул 17 ноября в 17 ч и долгое время имел курс вдоль африканского берега, держась на удалении не менее 3–5 миль от вдающихся в акваторию Средиземного моря мысов. 20 ноября, 8 ч 45 мин, открылся маяк Пинта Бомбарда (Punta Bombarda), находящийся на оконечности острова Гоцо (Gozo), входящего в состав Мальтийского архипелага. Курс «Гиляка» был изменен, и он пошел вдоль береговой линии островов архипелага, держась на удалении двух миль от нее. При подходе к острову Мальта перестал работать левый питательный донный насос системы Бельвиля: лопнуло два пружинных кольца. Один из четырех задействованных котлов пришлось затушить. В 12 ч того же дня канонерская лодка вошла в бухту Ла-Валлетты. За 67 ч перехода было пройдено 580 миль со средней скоростью 8,65 уз.



**«Гиляк» в Алжире. Фото Ж. Жейзера, 1899 г.**

23 ноября в Ла-Валлетте «Гиляка» вновь настиг «Петропавловск» и на следующий день ушел дальше, а канонерская лодка простояла на Мальте семь дней из-за ремонта не только паровых машин и котлов, но, собственно, и питающих эти котлы водой насосов. В бухте в эти дни находилась внушительная британская эскадра в составе: семи броненосцев, трех крейсеров, четырех минных крейсеров 1-го класса, шести истребителей миноносцев (эскадренных миноносцев) и отряда миноносцев. Когда 30 ноября, в 8 ч утра, «Гиляк» покидал рейд, *«проходя бухтой, пришлось идти между двумя линиями английских броненосцев, на которых вызывали караул и играла музыка [—гимн России] «Боже царя храни» по мере прохода лодки».*