

УДК 94:355/359“18”

**ІМПОРТ КОРАБЛІВ ДЛЯ ФЛОТУ ЦІНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ В 1870–1890-х рр.****О. В. Морозов****(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)**

*Розглянуто різні аспекти, що супроводжували морську політику керівництва Китайської імперії в останній чверті XIX ст. Брак технологій та досвіду суднобудування змушував китайських урядовців майже повністю комплектувати свій військовий флот за рахунок іноземних замовлень. Своєю чергою, суднобудівні фірми Британії, Німеччини, Франції вели гостру конкурентну боротьбу за китайський ринок морських озброєнь. Ознайомлення китайських адміністраторів із технологічним досвідом західних держав дало можливість поступово розпочати модернізацію всієї військової системи імперії.*

Ключові слова: флот; суднобудування; морська політика; контракт.

*The article deals with various aspects that accompanied the leadership of the Chinese Empire in the last quarter of the nineteenth century. Lack of technology and shipbuilding experience forced Chinese government officials to complete their fleet at the expense of foreign orders. In turn, the shipbuilding firms of Britain, Germany, France were keen on a competitive struggle for the Chinese maritime armament market. Familiarity with the Chinese administrators with the technological experience of the Western powers, allowed gradually to begin the modernization of the entire military system of the empire. Investigating the role of China as an active importer of warships in the last quarter of the nineteenth century. is a part of the general scientific topic on the study of the historical aspect of the trade in naval weapons in the second half of the nineteenth and early twentieth centuries. And some of the aspects of this kind of interstate relations have been highlighted in author's publications.*

Key words: navy; shipbuilding; maritime policy; contract.

**Постановка проблеми.** В другій половині XIX ст. Китайська держава (Імперія Цін) пережила кілька значних і бурхливих подій, які вплинули не лише на її подальшу долю, але й світу в цілому. Це такі історичні події, як громадянська війна 1850–1864 рр. (повстання “тайпінів”), опіумні війни з Англією та Францією 1840–1842, 1856–1858 і 1859–1860 рр. Зазначені драматичні події підняли роль і значення далекосхідного регіону в зовнішній політиці провідних держав і змусили цінських чиновників розпочати кроки з модернізації своєї країни. Враховуючи, що основна загроза для Китаю надходила з морських напрямів, не дивно, що значні зусилля цінської адміністрації було спрямовано на створення сучасних військово-морських сил. Тому в останній чверті XIX ст. Цінський Китай проявив себе як найактивніший замовник і покупець бойових кораблів у західноєвропейських суднобудівних фірм. Але китайський слід у цьому процесі, незважаючи на величезні обсяги замовлень, залишається

© О. В. Морозов, 2017

маловідомим для широкого кола істориків. У буремних подіях, що розвивались у далекосхідному регіоні наприкінці XIX ст., морський компонент відіграв ключову роль, тому зовнішньоторговельним аспектам формування морської сили Цінської імперії, на наш погляд, доцільно приділити увагу і розкрити маловідомі події та факти. Дослідження ролі Китаю як активного імпортера військових кораблів у останній чверті XIX ст. є частиною загальної наукової теми з вивчення історичного аспекту торгівлі військово-морським озброєнням у другій половині XIX – на початку XX ст. І деякі з аспектів цього виду міждержавних відносин знайшли висвітлення в авторських публікаціях<sup>1</sup>.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Історіографія даної проблематики має свою специфіку, пов'язану з персональним сприйняттям істориками китайських подій другої половини XIX ст. Історичні аспекти придбання китайською владою імпортованих військових кораблів, як правило, несуть на собі відбиток невдалої війни з Японією 1894–1895 рр. Штамп поразки впливав на формування негативного уявлення про Китай кінця XIX ст. як країни, що не здатна засвоїти досягнення західних технологій порівняно з “передовим” учнем Японією. Яскравий зразок зазначеної концепції – класична праця англійського військово-морського історика кінця XIX – початку XX ст. Х. Вільсона “Броненосці в бою”<sup>2</sup>. Водночас великий масив історіографії, присвячений аналізу зовнішньої політики цінського Китаю у другій половині XIX ст., практично залишає поза увагою зусилля цінських урядовців, спрямовані на розбудову сучасних військово-морських сил, у тому числі за рахунок імпорту кораблів. Частково зазначену інформаційну проблему можна розв'язати, спираючись на аналіз морської політики китайських урядових кіл, що містився в публікаціях, які описували події японо-китайської війни 1894–1895 рр.<sup>3</sup>. В останній чверті XX ст. в англійському історіографічному сегменті з'являються дослідження, присвячені історії китайської морської політики другої половини XIX ст. Дослідження таких авторів, як D. Jung<sup>4</sup>, A. Mach<sup>5</sup>, L. Sondhaus<sup>6</sup>, R. Wright<sup>7</sup> звіль-

---

<sup>1</sup> Морозов О. В. Кораблі закордонної побудови в російському флоті у першій половині XIX ст. // Історія торгівлі, податків та мита. – 2013. – № 2 (8). – С. 83–87; *его же*. Імпорт боевых кораблей для военно-морских флотов во второй половине XIX в. // VII Міжнародна наукова конференція “Історія торгівлі, податків та мита” 24–25 жовтня 2013 р. Дніпропетровськ: тези доповідей. – К., 2013. – С. 41–43; *його ж*. Імпорт військових кораблів для Японії (1860–1894 рр.) // XI Міжнародна наукова конференція “Історія торгівлі, податків та мита”, 26–27 жовтня 2017 р., Дніпро: тези доповідей. – К., 2017. – С. 68–70.

<sup>2</sup> Вильсон Х. Броненосцы в бою. – М.: Изографус. – ЭКСМО. – 2003.

<sup>3</sup> Витгефт В. К. Обзор военно-морских действий в нынешнюю Китайско-японскую войну // Морской сборник. – 1895. – № 1. – С. 19–50; Кладо Н. Л. Военные действия на море во время японо-китайской войны // Морской сборник. – 1895. – № 4. – С. 4–20; № 5. – С. 9–20; Небольсин А. К. Морская война Японии с Китаем // Морской сборник. – 1895. – № 9. – С. 1–21.

<sup>4</sup> Jentschura H., Jung D., Mickel P. Warships of Imperial Japanese Navy 1869–1945. – Annapolis: Naval Institute Press. – 1996.

<sup>5</sup> Mach A. The Chinese Battleships // Warships International. – 1984. – № 29. – P. 12–25.

<sup>6</sup> Sondhaus L. Naval Warfare, 1815–1914. – L.; N.-Y. – 2001.

нили зазначену проблематику від міфології про природню відсталість цінського Китаю порівняно з Японією і надали розгорнуту картину морського будівництва в Піднебесній імперії напередодні війни 1894–1895 рр. Наприкінці ХХ – на початку ХХІ ст. новий поштовх розвитку отримав напрям історичних досліджень, присвячених історії суднобудування. Він дає змогу комплексно, базуючись на архівних джерелах суднобудівних компаній та морських відомств різних держав, дослідити маловідомі аспекти історії замовлень, покупки та служби такого специфічного товару, як військовий корабель. У цьому контексті заслуговують на увагу публікації М. Афоніна<sup>8</sup>, Д. Кисельова<sup>9</sup>, О. Пастухова<sup>10</sup>.

**Мета статті** – дослідження процесу замовлення та придбання китайським урядом військових кораблів іноземної побудови в останній чверті ХІХ ст., а також аналіз міжнародно-правових процедур, що супроводжували ці угоди.

**Виклад основного матеріалу.** В середині ХІХ ст. правляча в Китаї маньчжурська династія Цін переживала драматичний період, пов'язаний із соціальними потрясіннями та англо-французькою інтервенцією, яка більш відома під назвою “опіумні війни”. Ці події завдали економіці Китаю жахливих збитків. У 1874 р. площа ораних земель скоротилась до рівня 1830-х рр. Найважча ситуація спостерігалась у сфері демографії: навіть у традиційно заможній провінції Цзянсу населення за 14 років громадянської війни скоротилось втричі, а у деяких районах провінції Чжецзян – на 70 %. У 18 провінціях імперії, розташованих на південь від Великого муру, навіть у 1897 р. не вистачало 30 млн осіб до рівня населення 1850 р.<sup>11</sup>

Після завершення внутрішніх потрясінь Китай як державу фактично було розподілено між двома мілітаристськими угрупованнями – південним Сянським, яке очолював клан Цзенів, та північним Хуайським під керівництвом Лі Хунчжана<sup>12</sup>. Армія нового типу, що була створена під час придушення тайпінського повстання, знаходилась на утриманні намісників провінцій і таким чином перетворилась на приватні війська великих феодалів, забезпечивши їх вплив у владній ієрархії пізньоцінського Китаю. В таких умовах боротьба за вплив при дворі, намагання отримати бюджетні кошти для зміцнення власних “збройних сил” стали головною метою обох угруповань. І у жертву цій боротьбі приносились національні інтереси Китаю<sup>13</sup>. Так, небажання Цзенів і Лі Хунчжана домовитися між собою призвело до

---

<sup>7</sup> Wright R. The Chinese Steam Navy, 1862–1945. – L. : Chatham Publishing, 2000.

<sup>8</sup> Афонин Н. Н. Эскадренный миноносец “Лейтенант Бураков” // Гангут. – 2008. – № 50. – С. 5–17.

<sup>9</sup> Киселев Д. В. Броненосные крейсера типа “Цзиньюань” // Арсенал Коллекция. – 2013. – № 6. – С. 41–51; *его же*. Канонерки Рэндела на службе Китайской империи // Морская кампания. – 2010. – № 4. – С. 2–14.

<sup>10</sup> Пастухов А. М. Бэйянский флот – от истоков до гибели // Морская кампания. – 2010. – № 8. – С. 19–27.

<sup>11</sup> Бокщанин А. А., Непомнин О. Е., Степутина Т. В. История Китая: Древность, Средневековье. Новое время. – М.: Восточная литература, 2010. – С. 432.

<sup>12</sup> Там же. – С. 434.

<sup>13</sup> Пастухов А. М. Империя Цин: “новые войска” в японо-китайской войне 1894–1895 гг. // Арсенал Коллекция. – 2013. – № 6. – С. 3.

втрали островів Люцю (Рюкю) на користь Японії в 1879 р. У 1874 р. імперія майже втратила о. Тайвань. А у провінції Сінцзян (Китайський Туркестан) під час мусульманських повстань виникла мілітарна держава Йеттиншаар, яка існувала за рахунок контрабанди опіуму. У 1884 р. максимально загострились франко-китайські протиріччя щодо В'єтнаму, які переросли у війну, а згідно з мирною угодою 1885 р. Китай відмовлявся від сюзеренітету над ним. Поразка південного клану Цзенів у В'єтнамі дала змогу Хунчжану відсторонити своїх конкурентів і поставити під особистий вплив цінський двір, зміцнивши власну політичну владу<sup>14</sup>. Такий хід подій дав можливість Лі Хунчжану розпочати активні дії зі створення сучасного військового флоту.

Водночас цінська правляча династія, що мала негативний досвід збройного протистояння з англійцями та французами під час “опіумних війн”, реалізовувала реформаторські кроки, які в подальшому отримали назву “засвоєння західних справ” (ян’у), з метою “самопосилення” (цзицян). Групу реформаторів очолював брат імператора, великий князь Гуном. В історіографії політику “самопосилення” прийнято вважати першим прозахідним реформаторським рухом у новій історії Китаю. Але все виглядає складніше. Насамперед мова йшла про копіювання західних технологій та методів їх застосування, водночас як конфуціанські принципи суспільного та державного устрою залишались незмінними. Як зазначав один з ідеологів “самопосилення” Фен Гуйфень: “Китайське вчення є основою, а західне – всього лише додатком до нього”<sup>15</sup>.

Важливим аспектом політики “самопосилення” стало створення сучасного військово-морського флоту. В серпні 1866 р. відомий китайський політик і військовий Цзо Цзунтан визначив у провінції Фуцзянь місце для майбутнього арсеналу, адміралтейства і військово-морської школи, яка зіграла важливу роль у будівництві цінського флоту. Будівництво військово-морського центру було розпочато на річці Мінцзян, в 10 милях від провінційного центру м. Фучжоу. Основним партнером під час будівництва морського центру була Франція. З її боку договір підписали морський офіцер Поль Олександр Д’Егбель і консул Франції у Шанхаї віконт Брен’є де Монморан<sup>16</sup>. Будівництво адміралтейства у Фучжоу тривало до 1869 р. з одночасною закладкою кораблів. У період з 1867 до 1874 рр. зі стапелів адміралтейства зійшло 15 військових кораблів невеликого тоннажу<sup>17</sup>. Крім верфей та арсеналу, згідно з угодою французи відкрили і морську школу для підготовки корабельних спеціалістів та інженерів для адміралтейства. З 1866 до 1907 рр. школа випустила 628 фахівців, які зробили помітний внесок в історію китайського флоту.

Після поразки Китаю у війні 1884–1885 рр. з Францією за В’єтнам Лі Хунчжан фактично усунув Сяньський клан від впливу на імператорський двір. Але не маючи досвіду будівництва військово-морських сил, він, тим не менш, розумів, що країні потрібен морехідний флот, здатний забезпечити імперські амбіції Цінів. Маючи значні фінансові можливості, Лі Хунчжан розпочав сміливі експерименти. Новітні бро-

---

<sup>14</sup> Бокщанин А. А., Непомнин О. Е., Степущина Т. В. История Китая. – С. 436.

<sup>15</sup> Там же. – С. 438.

<sup>16</sup> Mach A. The Chinese Battleships. – P. 13.

<sup>17</sup> Wright R. The Chinese Steam Navy, 1862–1945. – P. 11.

неносці замовлялися в Німеччині. За Наньянським, Фуцзяньським і Гуандунським флотами зберігалась функція сил берегової оборони, водночас Бейянський флот став єдиним із флотів імперії Цін, здатним вести боротьбу за панування у відкритому морі. На початку 1890-х рр. цінський флот за розмірами і вагою бортового залпу вважався найпотужнішим серед флотів далекосхідних держав<sup>18</sup>.

Вперше китайці замислились про необхідність протистояти броненосним кораблям під час Тайванського інциденту 1874 р., коли японці теоретично могли застосувати власні броненосні кораблі “Адзума” та “Рюдзе”. Події франко-китайської війни 1884–1885 рр. показали, що розрізнені ескадри, які складались із канонерок і транспортних суден, непридатні для забезпечення національних інтересів держави. Для створення ефективної оборони берегів імперії потрібен був перегляд доктрини – лише океанський флот броненосних кораблів у складі ескадри був здатний відповісти потенційному конкурентові<sup>19</sup>.

Лі Хунчжан, прихильник концепції гри на протиріччях великих держав, вирішив розмістити замовлення на нові кораблі не в Англії, а в Німеччині. На думку Лі, саме німці, на відміну від британців та французів, не створюючи реальної військової загрози Китаю, мали стати вірними союзниками Цінської імперії та головними постачальниками сучасного озброєння для її збройних сил<sup>20</sup>.

Підбором виконавців для реалізації океанських амбіцій Лі Хунчжана в Європі займався цінський дипломат Лі Фенбао. Вибір китайців пав на німецький суднобудівний завод Vulcan у Штеттині та заводи Круппа. Наприкінці 1880 р. розпочався процес підготовки контракту на побудову майбутніх броненосців бейянського флоту. Згідно з концепцією китайських замовників проект майбутніх броненосців мав копіювати з позиції компонування корпусу німецькі цитадельні броненосці типу “Заксен”, а схему розташування артилерії – британські броненосці типу “Інфлексібл”. Німці погодились із китайською концепцією броненосця і розпочали проектні роботи. Для Німеччини, яка нещодавно увійшла до когорти передових європейських держав, це замовлення розглядалось як перша ластівка у розвитку тривалих промислових зв'язків із Китаєм. Але внаслідок браку коштів китайське замовлення броненосців скоротилось із трьох одиниць до двох. Контракт на будівництво головного броненосця “Дінюань” підписали 2 грудня 1880 р.

Закладка корабля відбулась 31 березня 1881 р. Безперерйне фінансування китайським урядом дало змогу здійснювати роботи прискореними темпами і вже 28 грудня 1881 р., усього за неповних дев'ять місяців сталельних робіт, спустити броненосець на воду. В червні 1883 р. майбутній флагман цінського флоту приступив до ходових та артилерійських випробувань. Під час випробувань механізми броненосця розвили повний хід 15,384 вузла за потужності 7200 індикаторних кінських сил (далі – і.к.с.). Проектом було передбачено 6200 і.к.с. Автором проекту нових цінських броненосців виступив німецький інженер Рудольф Хаак<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Пастухов А. М. Бэйянский флот – от истоков до гибели. – С. 21.

<sup>19</sup> Небольсин А. К. Морская война Японии с Китаем. – С. 5.

<sup>20</sup> Wright R. The Chinese Steam Navy, 1862–1945. – P. 23.

<sup>21</sup> Mach A. The Chinese Battleships. – P. 14.

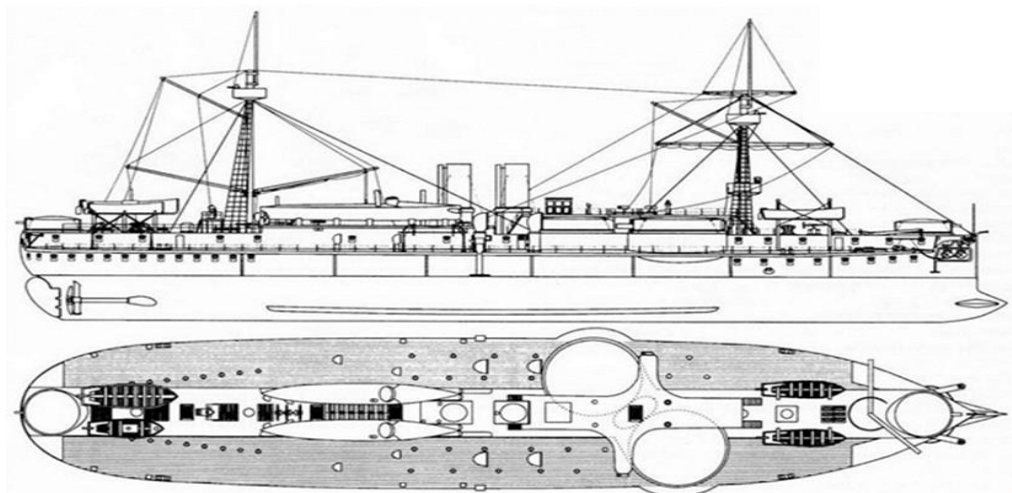


Рис. 1. Броненосець типу “Дінюань”

Але не обійшлося і без підклимної боротьби. Велика Британія, що розцінювала Китай як свою “закону здобич” з часів опіумних війн, розпочала у пресі кампанію дискредитації німецьких корабелів, котрі вирвали з рук британських підрядників вигідне замовлення. Газета “Таймс” у сатиричній формі подала інформацію про випробування китайських броненосців, намагаючись підкреслити неспроможність німецької промисловості будувати сучасні кораблі<sup>22</sup>.

Підписання договору про будівництво другого броненосця затягнулось. Офіційний контракт уклали лише 23 травня 1881 р., а будівництво було розпочато в березні 1882 р. Новий броненосець отримав назву “Чженьюань”. Фінальні випробування броненосців розпочались у листопаді 1884 р., а вже у жовтні 1885 р. під команду Лю Бучаня нові цінські кораблі прибули до китайського порту Дагу. Вартість броненосців для цінської казни становила 2 млн лян срібла, або 6,2 млн німецьких марок. Водночас вартість двох бронепалубних крейсерів “Чжиюань” та “Цзинюань”, замовлених в Англії дещо пізніше, становила практично таку ж саму суму – 1 697 453 лян (по 285 тис. ф. ст. за крейсер). Таким чином, угода стала дуже вигідною для імперії Цін. Цікавим є також смислове навантаження назв новозбудованих китайських кораблів: назва “Дінюань” трактується як “Той, що умировотворює на відстані”, а “Чженьюань” – “Той, що захищає на відстані”. За даними французького журналу “Журналь де ла флот” за 1882 р., основні технічні параметри нових китайських броненосців становили: довжина – 91 м, ширина – 18,3 м, осадка – 6,1 м. Броньовий захист містив цитадель з 3 поясів товщиною 356–152 мм, бронювання палуби – 76 мм, бронювання гарматних барбетів 305–150 мм. При цьому

---

<sup>22</sup> *Sondhaus L. Naval Warfare, 1815–1914. – P. 235.*

загальна вага броні становила 1451 т. Основним озброєнням стали чотири 305-міліметрові 32-тонні гармати фірми Круппа зразка 1880 р. довжиною ствола калібром 25 мм. За результатами випробувань з'ясувалось, що вони здатні пробивати біля свого дула одну ковану залізну плиту товщиною 490 мм. Крім того, до складу озброєння кожного з броненосців входило по дві 150-міліметрові гармати, 17 протимінних гармат калібром 37–57 мм, а також по три мінні апарати системи Шварцкопфа калібром 350 міліметрів. Екіпаж броненосців у різні періоди налічував від 350 до 363 осіб, при цьому число офіцерів – 41 особа, що майже у півтора рази перевищувало офіцерський склад на європейських флотах для кораблів першого рангу<sup>23</sup>.

Після успішної реалізації контракту з побудови броненосців китайська влада продовжила співробітництво з німецькими суднобудівними фірмами. Вагому роль у просуванні німецьких експортних інтересів у Китаї відігравав німецький посол у Пекіні Максиміліан фон Брандт. Російський посол А. Кумані у 1887 р. охарактеризував цього дипломата як “розумну, делікатну та миролюбну” людину. М. фон Брандт зміг набути у Пекіні репутацію “китайського друга”, що вигідно відрізняло його від британських дипломатів і допомагало у контактах із цінськими сановниками<sup>24</sup>. Крім того, ще у 1878 р. морський міністр Німецької імперії А. фон Штош погодився допускати китайських спеціалістів на всі об'єкти Кайзермаріне, а також дав змогу здійснювати без обмежень вербовку німецьких офіцерів для потреб цінського флоту. Така безпрецедентна відкритість німецької влади мала позитивні наслідки для експортерів фатерлянду. У червні 1879 р. до Європи був відряджений інженер Цзяннанського арсеналу Сюй Цзяньнь з метою вивчення і порівняння технологічних можливостей британських, французьких та німецьких суднобудівних фірм. До кінця 1880 р. Сюй склав відгуки про 80 підприємств. Найімовірніше за все саме його рекомендації підштовхнули Лі Хунчжана до тісного співробітництва з німецькими суднобудівниками. Дуже активно ідею розміщення нових замовлень на німецьких підприємствах проштовхував китайський посланник у Європі Лі Фенбао. Але, як з'ясувалось потім, наполегливість китайського дипломата пояснювалась великими комісійними від фірми Vulcan, які він отримав за лобювання її інтересів. Перемовини про будівництво бронепалубного крейсера фірмою Vulcan тривали довго, але 17 лютого 1883 р. контракт був підписаний. Фірма гарантувала виконання всіх робіт за 14 місяців, а вартість нового корабля для цінського флоту становила 620 тис. лян. Закладення нового крейсера відбулось 16 січня 1883 р. Він отримав назву “Цзіюань”. У серпні 1884 р. розпочав випробування, які 7 вересня завершилися. Під час ходових випробувань крейсер показав хід у 16,5 вузлів. Китайськими представниками крейсер був прийнятий у серпні 1885 р. і у жовтні прибув до китайського військового порту Дагу.

Спроектований Р. Хааком на основі німецького канонерського човна “Веспе” від самого початку будівництва був підданий критиці інженерами-судно-

---

<sup>23</sup> Пастухов А. М. Броненосцы типа “Динъюань” // Арсенал коллекция. – 2013. – № 10. – С. 41.

<sup>24</sup> Витгефт В. К. Обзор военно-морских действий... – С. 23.

будівниками. Крейсер “Цзіюань” дійсно вийшов не надто вдалим: мав такі недоліки, як слабкий броньовий захист, малий запас вугілля, неякісно зібрану рульову машину і надзвичайно високу вартість для корабля водотоннажністю 2355 т.

У червні 1885 р. Лі Хунчжан підготував доповідь для імператорського двору щодо майбутніх перспектив розвитку цінських ВМС. Сановник пікреслив велику ціну будівництва океанських броненосців, тому пропонував зосередитись на будівництві бронепалубних крейсерів типу “Цзіюань”. 4 серпня 1885 р. Пекін ухвалив замовлення за кордоном чотирьох крейсерів зазначеного типу. Але у справу втрутились англійці. Велика Британія, стурбована зближенням Китаю та Німецької імперії, застосувавши вплив своїх дипломатів при цінському дворі, змусила китайських урядовців перерозподілити 50 % замовлень на користь британських фірм. У результаті замовлення на нові крейсера було розподілено між німецькою фірмою Vulcan та британською Armstrong.

Контракт із Vulcan на побудову двох крейсерів китайський представник Сюй Цзінчен уклав 18 вересня 1885 р. Німецька фірма згідно з контрактом до 20 квітня 1887 р. зобов’язувалась передати замовнику два броненосних крейсера. Вартість контракту становила 1 739 761 лян (6 млн марок). Розрахунки з підрядником було доручено гонконзькому банку “Жуйфен”. Цікаво, що кошти для розрахунків із німецькими та британськими підрядниками надходили з прибутків портових митниць провінцій Цзянсу, Чжецзян та Фуцзянь, левову частку яких забезпечувало ввезення до Китаю індійського опіуму. Також для участі в будівництві крейсерів були відряджені інженери Фучжоузького адміралтейства Чань Хецін, Цю Гоань і Цзен Цзунін.

Це були одні з найменших броненосних крейсерів в історії світового суднобудування. Попри їх невеликий розмір, вони мали сучасне для свого часу розташування артилерії головного калібру та ефективну систему бронювання. Броньовий пояс товщиною 230 мм захищав силову установку та погреби. Озброєння містило дві 210-міліметрові та дві 150-міліметрові крупновські гармати. Під час ходових випробувань нові крейсера досягали швидкості ходу 15,75 вузлів. Нові броненосні крейсера цінського флоту отримали назви “Цзинюань” (“Той, що несе закон”) і “Лайюань” (“Той, що несе старанність (ретельність)”). Про ефективність броньової системи китайських крейсерів свідчить той факт, що під час бою при Ялу (17.09.1894 р.) з японською ескадрою “Лайюань” вразило 225 снарядів, але, незважаючи на це, крейсер самостійно повернувся до бази китайського флоту Вейхайвей. “Цзинюань” і “Лайюань” стали першими повноцінними броненосними крейсерами, спроектованими та побудованими в Німеччині, а також першими й останніми подібними кораблями в історії китайського флоту <sup>25</sup>.

На відміну від німецької Vulcan, британська фірма Armstrong отримала від китайських представників замовлення на бронепалубні крейсера. Виконавцем проекту став відомий британський інженер-суднобудівник Уільям Уайт. Вартість контракту, укладеного у жовтні 1885 р., становила 1 697 453 лян (285 тис. фунтів). У тому ж жо-

---

<sup>25</sup> Киселев Д. В. Броненосные крейсера типа “Цзинъюань”. – С. 46.



вті на верфі в м. Ельсвік відбулось закладення двох крейсерів під заводськими номерами 493 і 494, які отримали китайські назви “Чжиюань” та “Цзінюань”<sup>26</sup>.

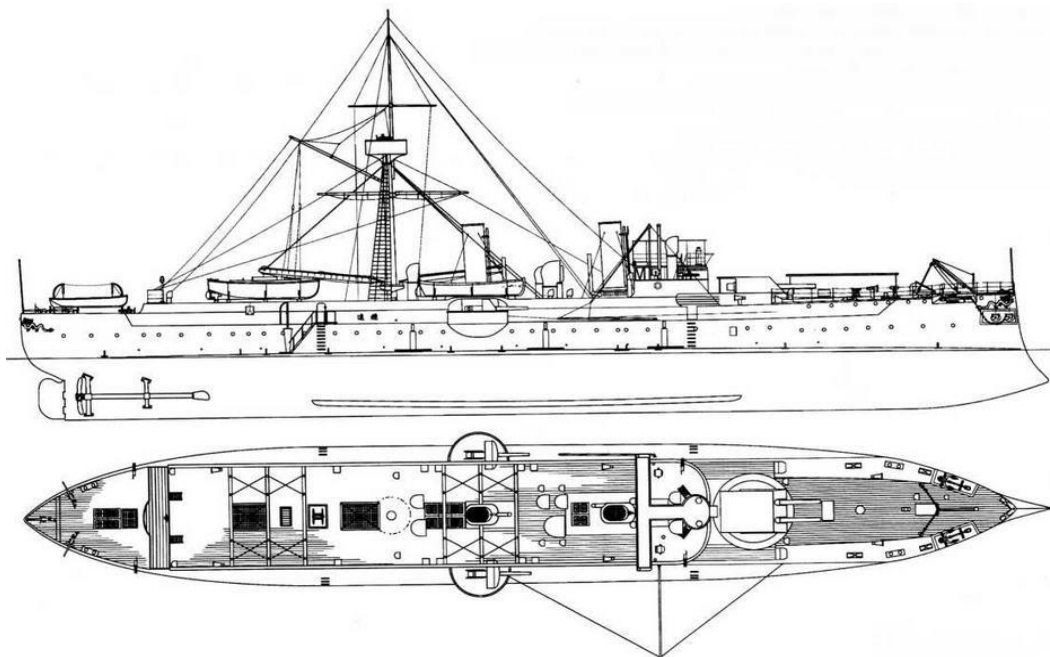


Рис. 2. Броненосний крейсер типу “Цзінюань”

Розрахунок Лі Хунчжана на замовлення крейсерів у Великій Британії та Німеччині, крім об’єктивних причин такого розподілу, враховував бажання порівняти якість різних суднобудівних “шкіл”. Виявлені при цьому недоліки дали змогу з часом створити проект, що об’єднав би в собі найкращі характеристики обох типів крейсерів. “Чжиюань” та “Цзінюань” презентували типовий британський експортний проект крейсерів так званого ельсвікського типу, який тиражувався на замовлення урядів південноамериканських країн. За водотоннажністю в 2302 т крейсера досягли швидкості 18,5 вузлів. Але північноамериканський морський історик Джон Роулінсон стверджував, що фактичний хід китайських крейсерів не перевищував 15 вузлів<sup>27</sup>. Головні механізми та снарядні погреби захищались броньовою палубою зі скосами товщиною 51–104 мм. Озброєння містило три 210-міліметрові гармати системи Круппа та дві 152-міліметрові гармати Armstrong, а також чотири мінних апарати калібру 350 мм. 12 вересня 1887 р. “Чжиюань” та “Цзінюань” покинули Велику Британію і вже у листопаді прибули до китайського порту Дагу.

---

<sup>26</sup> *Патянин С. В.* Бронепалубные крейсера типа “Чжиюань” // *Морская кампания.* – 2010. – № 3. – С. 14.

<sup>27</sup> *Mach A.* *The Chinese Battleships.* – P. 23.

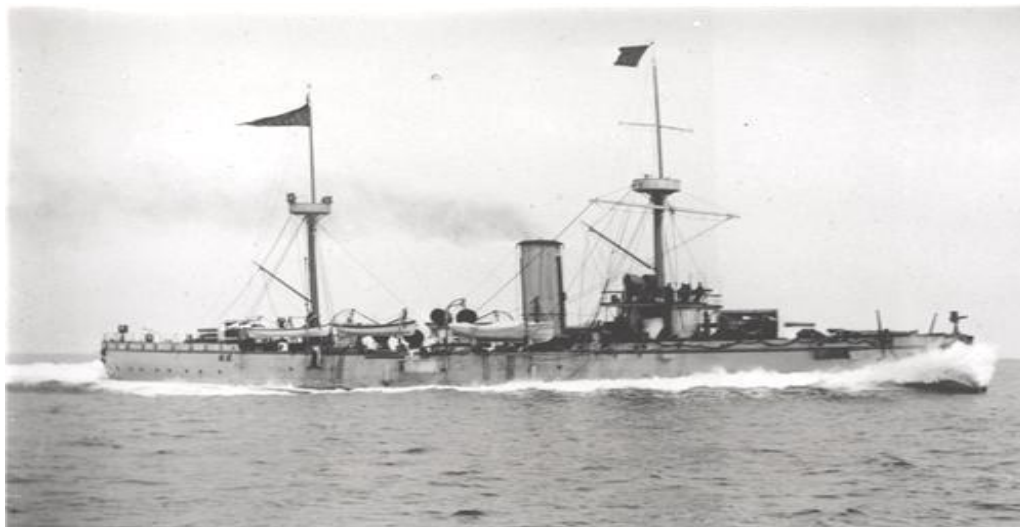


Рис. 3. Бронепалубний крейсер типу “Чжиюань”

Крім кораблів для відкритого моря, Китай замовляв у Британії і судна берегової оборони – канонерські човни – також у фірми Armstrong. У 1875 р. Лі Хунчжан санкціонував укладення контракту на побудову двох канонерських човнів водотоннажністю 440 і 320 т, озброєних 305 та 287-міліметрові гарматами. Загальна вартість контракту становила 450 тис. лян (56 тис. фунтів). Покриття витрат здійснювалось за рахунок коштів п'яти портових митниць Китаю. Найбільший внесок зробила Шанхайська митниця – 130 тис. лян. Будівництво човнів відбувалось на верфі Дж. Мітчелла в м. Уокер. Під час випробувань канонерські човни змогли досягти швидкості ходу в 9 вузлів і вже 24 червня 1876 р. відплили до Китаю. Канонерські човни під прапором Китаю отримали нові назви: “Лунсян” – у перекладі “Взліт дракона” і “Хувей” – “Міць тигра”. Наступними канонерськими човнами, збудованими на верфях Armstrong, стали “Фейтін” – “Повітряний грім” та “Цзедянь” – “Володар блискавок”. Нові “ренделовські” канонерські човни показали чудову морехідність під час переходу з Британії до Китаю, що позитивно вплинуло на рішення Лі Хунчжана замовити ще чотири подібних кораблі. Навесні 1878 р. був укладений черговий контракт із компанією Armstrong на побудову чотирьох канонерських човнів вартістю 32 500 фунтів за кожен одиницю. До проекту було також внесено зміни, що стосувались збільшення водотоннажності канонерок, а також озброєння їх сучаснішими гарматами. Це була новітня 280-міліметрова гармата, яка мала на 15 % більш пробивну силу порівняно з існуючими зразками. У липні 1879 р. ново-збудовані канонерки розпочали перехід на Далекий Схід та у жовтні цього ж року прибули у Дагу. Нові канонерки отримали такі імена: “Чженьбей” – “Охоронець півночі”, “Чженьнань” – “Охоронець півдня”, “Чженьсі” – “Охоронець заходу”, “Чженьдун” – “Охоронець сходу”. Але Лі Хунчжан на цьому не зупинився і у 1880 р. санкціонував замовлення у Armstrong ще трьох канонерських човнів во-

дотоннажністю в 500 т. У липні 1881 р. вони вже прибули до китайських портів з новими іменами: “Чженьчжун” – “Охоронець центру”, “Чженьбянь” – “Охоронець кордону”, “Чженьхай” – “Охоронець моря”. Таким чином, з 20 канонерських човнів, збудованих у Британії на замовлення іноземних урядів, 11 припало на частку Китаю<sup>28</sup>.

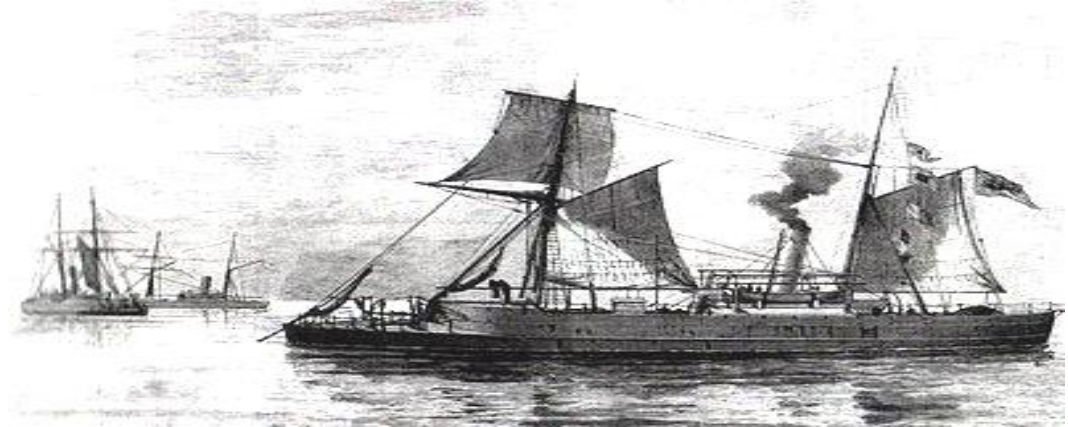


Рис. 4. Канонерський човен типу “Чженьчжун”

З прибуттям нових китайських канонерських човнів сусідні держави досить уважно поставились до можливих силових аргументів з боку цінського уряду у випадках дипломатичних ускладнень. Уряд Російської імперії розглядав нові канонерки як можливу підготовку до нападу на слабо захищені порти Амурського краю. І хвилюватися були реальні підстави. У 1864 р. розпочалось повстання дунганско-уйгурського населення в Ілійській області (провінція Сінцзян) китайського Туркестану. Незважаючи на прохання цінської адміністрації ввести у Сінцзян російські війська для придушення повстання, російська влада зберігала нейтралітет. Але у 1871 р. лідер повстанців Кашгар Якуббек запросив протекторат у Великій Британії. Присутність Британії ставила під загрозу російські інтереси в Центральній Азії, що й стало причиною російської інтервенції у цей регіон. Після придушення повстання у 1879 р. цінські урядовці висунули вимоги до Росії звільнити територію Ілійської області. Російсько-китайські складні переговори тривали до 1881 р. і завершилися підписанням Лівадійського договору, в якому держави знайшли компромісне рішення і провели демаркацію державного кордону в цьому регіоні<sup>29</sup>. Але хід переговорів мав гострий характер, і виникали ситуації, коли все могло завершитися збройним конфліктом. Тому 9 березня 1880 р. Морське міністерство таємною телеграмою повідомило головному командирі портів Східного океану про можливий розрив із Китаєм і рекомендувало здійснити необхідні захо-

---

<sup>28</sup> Киселев Д. В. Канонерки Рэндела на службе Китайской. – С. 2–14.

<sup>29</sup> Макшеев А. И. Исторический обзор Туркестана и наступательное движение в него русских. – СПб.: Военная типография, 1890. – С. 234.

ди безпеки. Для посилення Сибірської флотилії відряджались броненосні крейсера “Князь Пожарский”, “Генерал-Адмирал”, крейсера “Европа”, “Африка”, “Забіяка”, кліпери “Пластун” і “Стрелок”. Для недопущення китайських канонерських човнів ввєрх по Амуру планувалось виставити мінні загородження.

Із часом стало зрозуміло, що загрози, які російське керівництво пов’язувало з китайськими канонерками, були занадто перебільшені. Вже перші роки їх служби виявили серйозні недоліки, а саме: власне човен виявився нестабільною гарматною платформою, вести прицільний вогонь на ходу було неможливо; дуже низький на практиці темп ведення артвогню і відсутність броньового захисту. На практиці канонерки Армстронга були здатні боротися лише з піратами, які знаходили свої жертви у прибережних водах від Квантуна до Кантона.

Становлення цінського флоту індустріальної доби збіглося за часом із бурхливим прогресом мінної (торпедної) зброї. Зрозуміло, що новинка, яка поєднувала потужну силу з практичністю та відносною дешевизною, не могла не зацікавити творців молодого китайського флоту. Вже у 1880 р. посланник в Європі Лі Фєнбао передав фірмі Vulcan замовлення на перші два мінноносці водотоннажністю 28 т, озброєні 357-міліметровим мінним апаратом системи Шварцкопфа. Мінноносці отримали імена: “Цян’ї” і “Цян’єр” – “Нездоланий № 1” та “Нездоланий № 2”. Влітку 1882 р. мінноносці в розібраному вигляді морем були відправлені до арсеналу Тяньцзин, де їх зібрали та ввели до складу флоту. За китайськими джерелами вони вже 1884 р. брали участь у флотських маневрах. У подальшому, до 1885 р., фірма Vulcan побудувала ще два мінноносця аналогічного типу “Сань” і “Си”. Вартість кожного становила 65 тис. німецьких марок. У період 1886–1887 рр. Vulcan виконав ще одне мінноносне замовлення для китайського флоту – це п’ять мінноносців водотоннажністю 74 т. Вони були доставлені в Дагу в розібраному стані й потім збирались під наглядом німецьких інженерів. Але внаслідок неякісної зборки мінноносці так і не досягли контрактної швидкості у 20 вузлів. Фактична їхня швидкість коливалась від 14,8 до 15,5 вузлів у різних кораблів<sup>30</sup>.

На початку 1880-х рр. на ринок суднобудівних послуг вийшла німецька фірма F. Schichau, яка спеціалізувалась на проектуванні та будівництві новітніх для того часу кораблях – мінноносцях. З 1884 р. фірма стала головним постачальником цього класу кораблів для німецького флоту. Замовниками мінноносців виступали флоти Росії, Італії, Японії, Греції, Туреччини, Данії, Нідерландів. Відповідно цінські урядовці звернули увагу на успіхи молодого німецького фірми. Тому в 1885 р. цінські представники уклали контракт із F. Schichau на будівництво чергового мінноносця. Новий корабель отримав назву “Фулун” – “Щасливий дракон”. Під час ходових випробувань “Фулун” підтвердив феноменальний успіх німецьких суднобудівників, досягнувши швидкості ходу 24,5 вузла за проектних 22. Крім того, маленький корабель водотоннажністю 128 т успішно здійснив океанський перехід з Ельбінгу до Фучжоу. Але вартість “Фулун” стала занадто високою для цінського бюджету – 57 тис. лян, тому наступних замовлень подібних кораблів до 1890-х рр. не здійснювалось<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Wright R. The Chinese Steam Navy, 1862–1945. – P. 298.

<sup>31</sup> Афонин Н. Н. Эскадренный миноносец “Лейтенант Бураков”. – С. 7.



Рис. 5. Міноносець “Фулун”

Крім німецьких фірм, свій внесок у поповнення міноносних сил китайського флоту зробила відома британська суднобудівна фірма Yarrow, яка також спеціалізувалася на будівництві міноносців. У 1886 р. був укладений контракт на будівництво міноносця водотоннажністю 89 т вартістю 85 998 лян (11 400 фунтів). Новий міноносець отримав назву “Цзої” й у 1887 р. на буксирі був доставлений до китайського Фучжоу. Під час випробувань міноносець продемонстрував всі проектні показники, ще раз підтвердивши високу репутацію фірми Yarrow.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** Досвід створення військово-морських сил цінського Китаю в останній чверті XIX ст. показав колосальне зростання міжнародного ринку військового суднобудування. Лідерами в наданні послуг зі створення військових флотів стали суднобудівні фірми таких держав, як Велика Британія, Франція, Німецька імперія. Досвід китайських замовлень продемонстрував високий рівень конкуренції між західними фірмами за вигідні замовлення. Важливу роль в розподілі перспективних контрактів відіграв дипломатичний вплив на цінських урядовців. Саме дипломатична підтримка власних компаній стала обов’язковим елементом для перемоги в конкурентній боротьбі. Аналіз корабельного складу китайського флоту демонструє, що з 32 військових та 8 допоміжних суден 26 були іноземної побудови. З цього числа 15 збудовано на верфях Німецької імперії, 11 – суднобудівними заводами Великої Британії. Подальша доля цих кораблів була драматичною, частина з них загинула під час японо-китайської війни 1894–1895 рр., а інші продовжували службу, але вже під японським прапором. Зазначена наукова проблематика має перспективи для подальших наукових розвідок, пов’язаних з дослідженням контактів китайської влади із західними суднобудівними компаніями на початку XX ст. Війна з Японією 1894–1895 рр. не закінчила розвиток китайських ВМС, уже у 1896 р. китайська влада розпочала відновлення втраченого корабельного складу, знову звернувшись до послуг фірм Німеччини та Великої Британії.