

АМУРСКАЯ РЕЧНАЯ ФЛОТИЛИЯ

Игорь Степанович РУДАКОВ,
спирант Благовещенского государственного педагогического университета



Водные пути Сибири с давних времён имели особое значение как в торговых отношениях, так и для обороны края. К примеру, действующая армия использовала Шилко-Амурский водный путь от Сретенска до Николаевска, р. Уссури с притоком Сунгач и оз. Ханка¹. В 1896 г. система речных сообщений Приамурского края увеличилась за счет присоединения к ней р. Сунгари. Обширная система р. Амура во многом послужила делу упрочения России на Дальнем Востоке. Первоначальная колонизация края шла исключительно по водным путям — Амуру, Зее и Уссури, и вплоть до XX в. эти реки служили дешевым, удобным, а часто и единственным способом сообщения. По рекам Приамурья доставляли строительные материалы, затем использовали их как подъездные пути Транссибирской магистрали.

До постройки Китайской Восточной железной дороги р. Амур была единственным средством сообщения между Николаевском, Хабаровском и Благовещенском — летом на плавучих судах, зимой — по ледяному покрову на санях. Река была судоходна на всем своем протяжении и по течению делилась на три участка: 1) верхний Амур от Усть-Стрелки (в 4 верстах — 4,24 км — выше Покровской) до г. Благовещенска — 842 версты (892,52 км); 2) средний Амур — от г. Благовещенска до г. Хабаровска — 925 верст (980,5 км); 3) нижний Амур — от г. Хабаровска до устья — 875 верст (927,5 км), всего 2642 версты² (более 2800 км).

Необходимость иметь на Амуре боевые силы флота выявилась с освоением Дальневосточного края в середине XIX в. В 1854 г. по реке прошел караван барж и плотов, тогда же появился и первый военный корабль — пароход «Аргунь» (командир-лейтенант А.С. Сгибнев), на котором 14 мая 1854 г. был поднят русский военно-морской флаг. С 1855 г. в Николаевске-на-Амуре стали базироваться корабли Камчатки, однако район их деятельности ограничивался устьем и низовьями реки. С 1857 по 1863 г. флотилия казенных пароходов и барж на Амуре достигла значительных размеров и занималась в основном хозяйственными перевозками для снабжения всем необходимым военных постов и казачьих станиц. Костяк ее составляли пароходы военного ведомства, часть которых могла вооружаться артиллерией. Личный состав комплектовался из моряков Амурского флотского экипажа. После открытия главного военного порта во Владивостоке в 1871 г. на Амуре для обеспечения работы

экспедиций и дозорной службы осталось только пять небольших вооруженных пароходов Сибирской флотилии³.

Первым приамурским генерал-губернатором в 1884 г. стал генерал-адъютант барон А. Н. Корф. По прибытии в край он доложил военному министру о неготовности округа к решению боевых задач. «Первый батальон, посланный на подкрепление из Европейской России, мог прибыть в Южно-Уссурийский край только через полтора года, т.е. значительно позже того времени, когда наши войска Южно-Уссурийского края лягут костями, защищая вверенную им для охраны территорию»⁴. Поэтому в ряде донесений генерал-губернаторов Приамурского края в 80—90-х гг. XIX в., когда решался в утвердительном смысле вопрос о базе в Забайкалье, Амурский водный путь, лежавший в зоне сообщений Европейской России с Дальним Востоком, определялся как стратегический, «неоценимой важности»⁵.

В 1885 г. командующий войсками Приамурского военного округа впервые поставил вопрос о создании Амурской речной флотилии. По экономическим соображениям его предложение не было принято, но в 1897 г. для охраны границы с Китаем по рекам Амуру и Уссури и оз. Ханка учредили Амуро-Уссурийскую казачью флотилию. На службу в ней откомандировали около 40 казаков из состава строевых частей. Временное положение о флотилии было утверждено в 1902 г., согласно которому определялись ее задачи: 1) обеспечение безопасного плавания всякого рода судов по Амуру (и его притокам) и Уссури от хунхузов; 2) охрана от хунхузов прибрежных жителей левого берега Амура и правого — Уссури; 3) наблюдение за маньчжурским берегом этих рек; 4) поддержание сообщения между казачьими поселениями по рекам Уссури и Сунгач и оз. Ханка; 5) в военное время флотилия способствовала скорейшему сбору казаков, запасных и т.д.

Флотилия состояла из двух пароходов «Атаман», «Казак уссурийский» с баржами «Булава», «Лена», парового катера «Дозорный» и являлась собственностью Амурского и Уссурийского казачьих войск. Командиры пароходов избирались из числа опытных казачьих офицеров, а судовые команды комплектовались преимущественно казаками, способными к службе на воде и прослужившими не менее 6—12 месяцев. При невозможности замещения казаками должностей машинистов и их помощников допускались также вольнонаемные служащие, но исключительно русские⁶.

Средства на содержание судов флотилии выделялись из войсковых капиталов. Казаки вооружались шашками, винтовками, имели обмундирование и снаряжение казачьего образца, а также матросскую одежду. Вольнонаемному командиру судна предоставлялась власть командира отдельной казачьей сотни. Его форма одежды соответствовала форме капитана пароходных обществ, но с заменой белого канта на фуражке желтым — по цвету прикладного сукна приамурских казачьих войск. Черные флотские погоны на бушлатах, а также фуражки личного состава были с желтыми кантами, на ленточках надпись — Амуро-Уссурийская казачья

флотилия. Базой казачьей флотилии стала пристань Иман на р. Уссури, а первым командиром — 30-летний капитан парохода «Атаман» Дмитрий Афанасьевич Лухманов (в дальнейшем — известный советский капитан дальнего плавания, писатель-маринист, Герой Социалистического Труда). Через несколько лет в составе флотилии произошли изменения, но она продолжала существовать до октября 1917 г.⁷ Ее суда не были вооружены, однако плавание с военной командой производило психологическое воздействие на население сопредельной стороны, нарушавшей установленный порядок в пограничной полосе.

Пароходство на Амуре быстро развивалось, и количество судов увеличивалось. В 1894 г. по этой реке ходило 55 пароходов и 57 барж, через два года уже 94 и 129 соответственно. Грузоподъемность их также возросла почти в три раза. К концу XIX в. в Амурском бассейне насчитывалось 161 паровое судно и 261 баржа, из них 20 паровых судов и 57 барж общей грузоподъемностью до 80 000 пудов принадлежали казне и обществу Китайской Восточной железной дороги, остальные (141 паровое судно и 159 барж) общей подъемной силой до 2 800 000 пудов составляли частную собственность⁸. Кроме того, по Селенге курсировали один пароход, 15 парусных судов и 20 барж. Надзор за судоходством на реках Амурского бассейна осуществлял начальник Благовещенского управления водных путей.

Важное значение имела Амурская линия именно как стратегический и единственный военный путь, соединявший русские аванпосты на Дальнем Востоке с Центральной Россией. В связи с этим на Амуре приходилось содержать многочисленный речной флот, способный в случае надобности перевозить войска и военные грузы. Содержание казенного флота требовало слишком больших затрат, однако с прекращением грузовых перевозок по Амуру усложнилась бы задача военной охраны границы⁹.

В 1900 г. во время боксерского восстания в Китае, когда КВЖД еще только строилась и материалы доставлялись сплавом по рекам, для усмирения восстания войска с боевыми запасами пришлось перевозить на коммерческих пароходах и баржах по Амуру. Суда Амуро-Уссурийской казачьей флотилии и Министерства путей сообщения «Селенга», «Сунгарри», «Газимур», «Амазор», «Хилок» и др. были вооружены легкой артиллерией¹⁰. Командир Владивостокского порта выделил для этого десять 4-футовых пушек образца 1867 г., а также другое вооружение. Наспех вооруженные пароходы принесли большую пользу в качестве разведчиков, конвойных и сторожевых судов. Поэтому вслед за усмирением восстания наместник на Дальнем Востоке начал хлопотать о постройке нескольких канонерских лодок различных типов. По его ходатайству в Сретенске на верфи Сормовского завода были построены 4 мореходные канонерские лодки типа «Гиляк» для защиты устья Амура и 10 лодок с малым углублением¹¹.

С началом эксплуатации Китайской Восточной железной дороги значительно уменьшилось стратегическое значение Амурского бассейна. К концу 1903 г. в штабе наместника на Дальнем Востоке решили, что

«вопрос об эксплуатации рек Шилки и Амура, как имеющий свое недавнее прошлое, являет совершенно законченную форму подготовки к массовым перевозкам». В Военном министерстве окончательно утвердилось мнение, что водный путь по Шилке, Амуру и Сунгари стал второстепенным и вся тяжесть перевозок как из Европейской России, так и Приамурского военного округа должна быть передана железным дорогам¹².

Хотя Управление военных сообщений водному пути по Шилке, Амуру и Сунгари придавало второстепенное значение по сравнению с железной дорогой, тем не менее штаб Приамурского военного округа продолжал настаивать на необходимости этапной линии по названному маршруту «в силу непредвиденно выпадающей на него задачи». Окружной штаб предлагал Забайкальские подкрепления направлять водным путем до Михайло-Семеновского, а оттуда (по обстановке) или по Сунгари к Харбину, или дальше по Амуру к Хабаровску и затем Владивостоку¹³. Поэтому значение участка Хабаровск — Михайло-Семеновское — Сань-синь — Харбин как этапной линии, по мнению штаба Приамурского военного округа, было бесспорным, так как в период навигации здесь должны были сплавляться все интендантские грузы. Кроме того, восточный участок Китайской дороги имел наименьшую пропускную способность, и в период военной кампании р. Сунгари служила бы путем для движения стратегического резерва и к Владивостоку, и к Южной Маньчжурии¹⁴.

Во время русско-японской войны 1904—1905 гг. необходимость обороны Сунгари возросла, так как КВЖД не справлялась с перевозкой необходимых грузов и значительная часть их переправлялась по рекам Амурского бассейна, что полностью подтверждало точку зрения штаба Приамурского военного округа. В 1905 г. положение наших войск значительно ухудшилось. После падения Порт-Артура и освобождения для активных действий японского флота, занятого до того времени блокадой этой крепости, предоставлялась возможность принятия противником серьезных действий против о-ва Сахалин и крепости Николаевска, являвшихся единственным прикрытием внутренних дальневосточных вод. Было весьма вероятным, что японцы займут залив Де-Кастри, единственную удобную на всем северном побережье Татарского пролива якорную стоянку, устроят здесь промежуточную базу, могут захватить Софийск с целью прервать сообщение Николаевска с Хабаровском. С падением крепости Николаевска неприятельская флотилия из канонерских лодок беспрепятственно дошла бы до Хабаровска и Благовещенска и весь нижний и средний Амур мог оказаться во власти неприятеля¹⁵.

Угроза была настолько велика, что уже в начале 1905 г. решили для защиты Амура создать вторую оборонительную линию. Первоначально для остановки противника предполагалось достаточно организовать подвижную речную флотилию.

16 февраля 1905 г. главнокомандующему был представлен доклад об усилении обороны бассейна р. Амура. На основании сведений о судах японского флота, которые по осадке своей могли войти в Амур, было решено, что для борьбы с ними достаточно вооружить флотилию мор-

скими 6-дюймовыми орудиями. Так как они имели значительный вес, то установка их на речных пароходах из-за слабости конструкции оказалась невозможной. Пришлось остановиться на приспособлении под эти орудия больших стальных или железных барж Амурского торгового флота. Для придания подвижности на каждые две баржи полагалось по одному пароходу, которые могли устанавливать их в желаемом пункте для стрельбы по неприятелю. Всего предполагалось оборудовать под батареи 10 барж и зафрахтовать 4—5 пароходов.

Доклад был рассмотрен и утвержден 9 марта при вступлении на должность главнокомандующего генерала от инфантерии Линевиича.

Из-за недостатка свободных барж соответствующей конструкции оказалось возможным вместо 10 зафрахтовать только 6, к которым в мае 1905 г. была добавлена еще одна, предоставленная Управлением водных путей. Соответственно числу барж у товарищества Амурского пароходства было зафрахтовано 3 парохода¹⁶. В конце мая для объединения действий флотилии, береговой и минной обороны учредили должность начальника обороны р. Амура.

Подготовительные работы начались в Хабаровске задолго до открытия навигации и заключались в изготовлении срубов для орудий и снарядных погребов, а также устройстве на баржах жилых помещений. Между бортом и срубом укладывались земляные мешки, что образовало некоторую защиту с бортов до 4 футов ниже ватерлинии и до 6 футов выше ее. Земляные мешки укладывались и на верхней палубе вдоль борта, и вокруг орудий для прикрытия прислуги при подаче снарядов и стрельбе. Одновременно производилось переоборудование пароходов, на которых устанавливалось по два 4-футовых орудия и приспособлялись жилые помещения для команды. Начатое вольнонаемными рабочими в конце мая продолжили прибывшие из Европейской части России морские команды и портовые рабочие¹⁷.

К концу июня собрался весь назначенный для обслуживания флотилии личный состав в числе 10 офицеров, 449 нижних чинов и 128 мастеровых¹⁸. Готовые баржи отводились вниз по Амуру к Софийску, где предполагалось оказать первое сопротивление противнику. Это были плавучие батареи «Беркут», «Орел», «Лунгин», «Чибис», «Гриф», «Сокол» и «Крахаль». Артиллерийское вооружение — две 152-мм пушки. Личный состав — один офицер и 70 нижних чинов¹⁹. Пробная стрельба с баржи «Орел» дала удовлетворительные результаты, после чего необычная эскадра двинулась вниз по Амуру, производя учебные пулеметно-артиллерийские стрельбы.

Поражение нашего флота в Цусимском сражении вызвало опасение, что японцы не замедлят открыть действия против Николаевска и в заливе Де-Кастри. В этой обстановке появилось сомнение, в состоянии ли плавучие батареи по своим тактическим и техническим свойствам оказать успешное сопротивление канонеркам противника.

Действительно, наскоро созданная флотилия имела крупные недостатки. Один удачно попавший снаряд мог взорвать батарею, так как шестифутовый земляной слой пробивался даже полевой пушкой, снаряд же

6-дюймового орудия японской канонерки мог пробить баржу насквозь в любой точке. Прислуга орудия не была защищена от шрапнельного огня. Пароходы, буксирующие баржи, были крайне чувствительны к артиллерийскому огню: 57 мм орудия могли легко пустить их ко дну. Бронировка бортов стальными листами была невозможна из-за слабой конструкции пароходов²⁰.

В результате решили поставить вторжению противника более надежную преграду. С этой целью у деревни Малмыж, в 250 верстах (265 км) от Хабаровска, приступили к созданию второй береговой укрепленной позиции, приобретающей значение лишь после падения первой (крепость Николаевск). Дальнейшее развитие событий в этом районе не указывало на серьезные намерения японцев взять крепость. Тем не менее работы по укреплению Малмыжской позиции продолжались и после заключения перемирия, до ратификации мирного договора. В итоге было построено 6 батарей, из них три — на 10 орудий крупного калибра и три — на 7 орудий мелкого калибра. Всего на позиции находилось 91 орудие, из которых 14 были крупного калибра²¹.

Гарнизон Малмыжской позиции состоял из 3-го Восточно-Сибирского запасного батальона, команды из 100 артиллеристов, одного взвода 9-го саперного батальона и команды минеров, которые прибыли из крепости Николаевска с минным имуществом и 8 минами «Уайтхеда»²².

В конце сентября началось разоружение плавучих батарей и пароходов флотилии, а затем береговых батарей, которое закончилось к ноябрю 1905 г.

Портсмутский мирный договор 1905 г. наложил запрет на пользование Китайской Восточной железной дорогой в стратегических целях. Значение р. Амура как единственной коммуникационной линии еще более возросло. До окончания постройки Амурской железной дороги река была единственным путем, связывавшим Амурскую область с Забайкальем на западе и побережьем Тихого океана на востоке.

Опыт войны показал необходимость наличия на реке кораблей специальной постройки с крупнокалиберной артиллерией. 2 апреля 1905 г. приказом по флоту и Морскому ведомству был создан Отдельный отряд судов Сибирской флотилии (командир — капитан 1 ранга А.А. Кононов). В его состав вошли сормовские канонерские лодки «Бурят», «Монгол», «Орочанин», «Вогул», «Вотяк», «Зырянин», «Калмык», «Киргиз», «Корел» и «Сибиряк». В разобранном виде корабли доставили на р. Шилку, откуда введенные в строй, они в 1907—1908 гг. перешли в Благовещенск. На базе этого отряда в июле 1906 г. началось формирование Амурской военной флотилии²³. В целом канонерские лодки типа «Бурят» считались довольно мощными артиллерийскими кораблями, способными плавать в сложных условиях рек Амура и Усури.

Канонерские лодки типа «Вогул» первоначально строились как улучшенный тип лодки «Бурят». Исходя из опыта русско-японской войны, межведомственная комиссия поставила вопрос об усилении бронирования, артиллерийского вооружения и расширении радиуса действия

кораблей. Реконструкцию проводили в поселке Кокуй Читинской губернии. Достройка всех канонерских лодок практически завершилась к марту 1908 г., но из-за отсутствия артиллерийского вооружения ввод их в строй задержался. Официально корабли были зачислены в состав действующего флота приказом по Морскому ведомству от 24 сентября 1909 г. лишь после установки и испытания орудия калибра 120 мм. Они являлись самыми мощными и совершенными речными кораблями в мире.

В 1910 г. в Главном управлении Генерального штаба отчетливо представляли геополитическую цель Японии в случае очередного столкновения с Россией: «Главная неизбежная цель, которую Япония будет преследовать в будущей войне с нами, — это приобретение полного господства в омывающих Японию водах Тихого океана путем овладения всем восточным побережьем Азиатского материка от северной границы Кореи до Камчатки включительно. Средством для достижения поставленной цели служит овладение Приморской областью с главным объектом действий крепостью Владивосток»²⁴. Очевидно, что с захватом Южно-Уссурийского края, Владивостока и Никольска Россия вытеснялась бы с берегов Тихого океана, Япония же кроме политических выгод приобрела бы территорию с огромными естественными ресурсами.

Укреплению обороноспособности дальневосточных рубежей придавалось серьезное внимание. В 1907 г. Морское министерство выдало заказ на постройку восьми бронированных башенных канонерских лодок водоизмещением по 900 т для вновь создаваемой Амурской флотилии, формирувавшейся в целях защиты устья Амура и мелководного побережья Татарского пролива. Принимая во внимание полное отсутствие угольных станций от Хабаровска до Сретенска, а также места погрузки на правом берегу, принадлежавшем другому государству, перед строителями канонерских лодок ставились жесткие условия.

Из-за особых гидрологических условий фарватера, частых перекатов с небольшой глубиной в период малой воды запаса топлива должно было хватать для перехода из Хабаровска в Благовещенск и обратно. Наконец, на кораблях требовалось установить дальнобойные морские орудия крупного калибра, надежную броню и обеспечить скорость не менее 10 узлов. Проект разрабатывался на основе опыта русско-японской войны и требований Главного морского штаба. В процессе проектирования выяснилось, что все эти требования можно удовлетворить, если установить на кораблях дизели.

Первую башенную лодку испытывали на Балтике, а собирали в Читинской губернии на р. Шилке, недалеко от г. Сретенска, к которому вел железнодорожная ветка. Там была создана временная верфь Балтийского завода. Спуск башенной лодки «Шквал» состоялся 28 июня 1908 г. Достройка «Вихря», «Вьюги», «Грозы», «Смерча», «Тайфуна», «Урагана» и «Шторма» заканчивалась в Хабаровске весной и осенью 1909 г. Корпуса канонерских лодок собирали на временных болтах, все детали тщательно подгоняли, чтобы на месте облегчить их сборку. С каждым эшелонотправляли двух мастеровых, хорошо знавших порядок сборки деталей.

Сдача кораблей задерживалась из-за несвоевременной поставки дизелей и вооружения. К концу 1910 г. все канонерские лодки вступили в строй.

Несмотря на малое водоизмещение, корабли типа «Шквал» являются гордостью отечественного кораблестроения и до настоящего времени не превзойдены по своим основным тактическим и конструктивным характеристикам. Башенные канонерские лодки отличались мощной артиллерией, большой прочностью корпуса и хорошей мореходностью. Канонерские лодки Амурской флотилии являлись первыми в мире надводными кораблями с дизелями в качестве главных двигателей. Среди речных кораблей мира они имели самое мощное артиллерийское вооружение, противоснарядное бронирование и составляли ударную силу флотилии. Новейшие артиллерийские системы, установленные на них, позволяли вести огонь одновременно с обоих бортов, что по тому времени было новым и важным преимуществом такого корабля. Кроме того, в состав флотилии были включены 10 особых посыльных судов — артиллерийские бронекатера типа «Штык»: «Пуля», «Палаш», «Сабля», «Копье», «Рапира» и др.²⁵ Это давало возможность обслуживать не только среднее течение Амура, но и верховье с его притоками.

10 мая 1907 г. состоялся первый парад кораблей и строевой смотр личного состава Амурской флотилии. Официальной датой рождения флотилии стало 28 ноября 1908 г. Приказом по флоту и Морскому ведомству все корабли Отдельного отряда были объединены в Амурскую речную флотилию, подчиненную в оперативном отношении командующему войсками Приамурского военного округа. Главной ее базой стал Осиповский затон под Хабаровском. В базе разместились ремонтные, механический, котельный и деревообделочный цеха, построены дорога Осиповский затон — Хабаровск, оградительная дамба, жилые и служебные здания. Летом 1910 г. корабельный и судовой состав флотилии был укомплектован полностью. Общее число боевых кораблей и вспомогательных судов различного назначения достигло 38²⁶.

Флотилия проводила напряженную учебно-боевую подготовку, корабли совершали плавания по Амуру от устья до Благовещенска и по Уссури, производили артиллерийские стрельбы и минные постановки. В районе границы с Китаем на Уссури и в устье р. Сунгари, у Николаевска-на-Амуре несли брандвахтенную службу канонерские лодки и посыльные суда. В 1912 г. прошли первые двусторонние маневры совместно с войсками Приамурского военного округа, где отрабатывалось взаимодействие, оказание огневой поддержки, перевозка и высадка сухопутных частей. В 1913 г. были приняты «Правила артиллерийской стрельбы для речных судов». Большое внимание уделялось изучению театра боевых действий, особенностей плавания и боевого применения на реке. С ноября 1913 г. работал «Кружок офицеров Амурской речной флотилии», которым руководил флагманский артиллерист П.А. Панаев, выступал с сообщениями известный путешественник В.К. Арсеньев, офицеры и чиновники готовили и обсуждали доклады по военным, военно-географическим, военно-историческим и другим вопросам.

К началу Первой мировой войны (1914 г.) флотилия была приведена в боевую готовность, 4 канонерские лодки направлены для обороны устья Амура. Но с учетом спокойной военно-политической обстановки на Дальнем Востоке и необходимостью усиления действующих флотов на Европейском театре военных действий Главный морской штаб приказал вывести в резерв часть кораблей, снять артиллерию, частично судовые машины и механизмы. С августа 1914 г. в строю оставались только башенные канонерские лодки «Смерч», «Шквал», а также лодки «Монгол», «Орочанин», посыльные суда «Пика» и «Копье», вспомогательные суда. На Черноморский и Балтийский флоты в 1915 г. было направлено 8 посыльных судов. Флотилия просуществовала до октября 1917 г. Ее корабельный состав и уровень подготовки моряков были самыми лучшими в мире²⁷. Командовали Амурской речной флотилией капитан 1 ранга А.А. Кононов (1905—1910), контр-адмирал К.В. Бергель (1910—1913), контр-адмирал, вице-адмирал А.А. Баженов (1913—1917), капитан 1 ранга Г.Г. Огильви (1917).

¹ Русско-японская война 1904—1905 гг. СПб., 1910. Т. 7, ч. 2. С. 153.

² Военная энциклопедия / под ред. К.И. Величко. СПб., 1911. Т. 2. С. 413.

³ Черников И.И. Энциклопедия речного флота. СПб., 2004. С. 148—149.

⁴ Русско-японская война... Т. 1. С. 786.

⁵ Там же. С. 716.

⁶ Военная энциклопедия. С. 413.

⁷ Черников И.И. Энциклопедия речного флота. С. 202.

⁸ Русско-японская война... Т. 7, ч. 2. С. 154.

⁹ Черников И.И. Энциклопедия речного флота. С. 262—263.

¹⁰ Там же. С. 150—151.

¹¹ Военная энциклопедия... С. 403.

¹² Русско-японская война... Т. 1. С. 717.

¹³ Там же. С. 720—721.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же. Т. 7, ч. 2. С. 168.

¹⁶ Там же. С. 169.

¹⁷ Там же. С. 170.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Черников И.И. Плавбатарей Амурской флотилии // Судостроение. 1983. № 10.

²⁰ Русско-японская война... Т. 7, ч. 2. С. 170—171.

²¹ Там же. С. 173.

²² Там же.

²³ Черников И.И. Энциклопедия речного флота. С. 154—159.

²⁴ Черников И.И. Речные канонерские лодки типа «Бурят» // Судостроение. 1987. № 8.

²⁵ РГВИА. Ф. 2000, оп. 1, д. 3992, л. 23.

²⁶ Черников И.И. Энциклопедия речного флота. С. 160.

²⁷ Там же. С. 154.

SUMMARY: Author shows with details formation and forming of Amur River flotilla. Analyzes published and archival sources, he comes to conclusion that ship borne flotilla and the level of the drill of sailors were the best in the world.