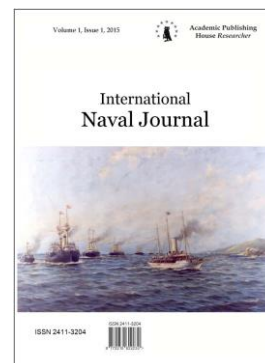


Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 11, Is. 3, pp. 150-159, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.150
www.ejournal37.com



UDC 94(729.1)

Tug Steamer «Humberto Rodríguez»

¹Nicholas W. Mitiukov
²Alejandro Anca Alamillo

¹International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Sc. Dr., Associate professor
E-mail: nico02@mail.ru

²Institute of Naval History and Culture, Madrid, Spain
Dr., Professor

Abstract

Among Cuban ships there were many vessels, that inherited for Cuba from the former Spanish owners, and probably the most bizarre way under the Cuban flag did tug steamer «Humberto Rodríguez». During the Spanish-American War, the ship became well known thanks to the a scandal with her capture. On the one side the ship was lucky the sick and wounded under the guise of the Red Cross flag, on the other side, there were certain violations of this status. But in the end the international court recognized the illegal seizure of the ship and forced the US side to bring her back to Cuba. But in the end the ship was a part of the Cuban Navy, having served nearly half a century under the military flag.

Keywords: Cuba, spanish-american war, Navy, Cuba fleet, hydrographic service.

Введение

Исходя из регистра Ллойда, буксирно-пассажирский пароход «Humberto Rodríguez» заложили на верфи «Sir Raylton Dixon & Co» в британском городе Мидлсбро (Middlesbrough) под стапельным номером 393. Тоннаж его составлял, судя по регистру, 338 брт., водоизмещение – 440 т., длина корпуса – 39,6 м, ширина – 7,5 м, глубина трюма – 4,45 м. Однако есть еще статья в журнале The Engineer, дающая несколько отличающиеся характеристики. В соответствии с ними [2], размеры следующие: длина 41,3 м (135'6"); ширина 6,6 м (21'6"), высота борта 4,4 м (14'6"). Помещения парохода, кроме грузов, могли вместить 12 пассажиров в носовых каютах. Каюты командира, офицеров и инженеров, а также кают-компания располагались в корме. Кубрики для команды, и кочегаров, имевшие по тому времени весьма неплохую вентиляцию, также находились в корме. Учитывая предполагаемое место службы – тропики и субтропики, над палубой на всем протяжении судна можно было установить солнечные тенты. На тентовой палубе располагался и рулевой мостик. В качестве резервного движителя, по моде того времени судно снабжалось двумя мачтами с рангоутом шхуны [2].

Единственная машина тройного расширения мощностью 600 л.с. приводившая в движение единственный гребной винт, имела диаметры цилиндров 394 мм, 635 мм и 1041 мм (15,5, 25 и 41") с ходом поршня 762 мм (30"), изготавливалась тут же в Мидлсборо компанией

«Westgarth, English & Co». Пар из цилиндрических котлов подавался под давлением 11 атм. (160 фн/дм²). Максимальная скорость – 12 уз., скорость с грузом – 11,5 уз. Запас угля – 150 т. Пароход заложили по заказу ливерпульской компании «Hawkes, Sommerville & Co», выступавшей посредником кубинских судовладельцев, и когда 12 августа 1893 г. корпус сошел на воду, судно уже принадлежало компании «Señores Isaac Rodríguez y Cía» из Нуэвитаса и имело наименование «Humberto Rodríguez».

История под испанским флагом

В понедельник 3 октября 1893 г. пароход покинул Кливлендскую верфь (Cleveland Dockyard) компании «Sir Raylton Dixon & Co» для проведения ходовых испытаний и проверки функционирования машин и агрегатов. В этой поездке на борту находились сотрудники «Hawkes, Sommerville & Co», представлявшие кубинские интересы. По контракту скорость парохода должна была составить 12 узлов, и он без труда ее развил. Понятно было, что это не предел, но испытания на максимальную скорость не проводили из-за отсутствия соответствующего пункта в контракте. На этой же неделе пароход осмотрели представители Ллойда, также давшие высокую оценку качеству судна, и «Humberto Rodríguez» зачислили в регистры и списки компании [1].

По прибытии на Кубу пароход начал совершать регулярные рейсы между Нуэвитасом и Гаваной, обычно ведя на буксире баржи «Tíñima» и «San Fernando», на которых в основном перевозился скот [3]. Обычно пароход выходил из Гаваны в Нуэвитас по субботам в 3 часа дня, а из Нуэвитаса в Гавану по вторникам также в три дня [8].

В довоенный период ничем особо героическим он не прославился – пароход нес обычную рутинную службу, часто перевозя военные грузы и корреспонденцию. Именно из депеш, доставленных «Humberto Rodríguez» Испания узнавала подробности боевых операций в восточной части Кубы.

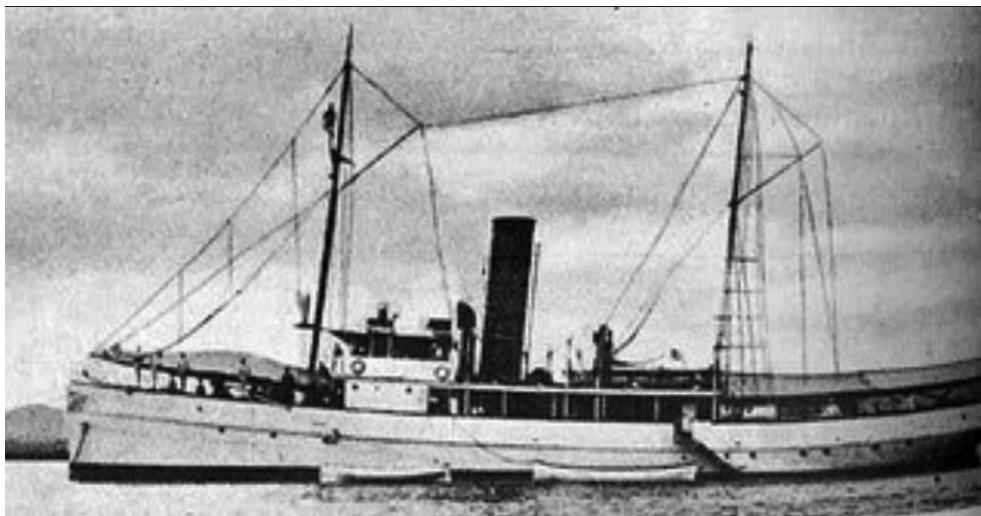


Рис. 1. Пароход «Yaga» в начале своей карьеры

Уникальная операция спецслужб прошла на борту парохода 30 июля. В этот день без особого шума и огласки правоохранительные органы арестовали богатого плантатора из Сьенфуэгаса Антонио Регуэру Асеа (Antonio Reguera Asea) и журналистов Артуро Примельяса (Arturo Primellas) и Густаво Гавальда (Gustavo Gavald), деятельно поддерживавших кубинских сепаратистов. По прибытию в Гавану всю тройку препроводили в тюрьму [12].

18 сентября 1895 г., когда в Гаване затонул крейсер «Sánchez Barcáiztegui», его остов едва не стал причиной еще одного происшествия. Поскольку «Humberto Rodríguez» пришел в Гавану ночью, с него не увидели ограждающие вежи, и он налетел на мачты затонувшего крейсера, к счастью, без особого вреда для себя [3].

Во время испано-американской войны «Humberto Rodríguez» под прикрытием флага Красного креста попытался отбуксировать из Нуэвитаса в Гавану баржу «San Fernando» и бригантину «Safi», но был задержан американским вспомогательным крейсером «Badger»

из состава блокадного дивизиона. Вот как описывает события, связанные с захватом полковник Я. Жилинский, прикомандированный к испанским войскам на Кубе:

«В конце июля дивизия Puerto Príncipe получила приказание перейти к Пласетасу (Placetas). Больные и раненые этой дивизии в числе около 400 человек, за невозможностью взять их с собой в поход, равно как и оставить в городе на произвол инсургентов, отправлены были 26 июля в 12 часов дня из порта Нуэвитас в Гавану на каботажных судах «S. Fernando» и «Safo» на буксире парохода «Humberto Rodríguez» под флагом Красного Креста. В два часа дня того же 26 июля этот транспорт был захвачен американцами. Это вполне понятно, но простое чувство человеколюбия должно было подсказать американцам один из двух способов: или взять в плен и суда и больных и поместить последних в свои госпитали, или же взять одни суда, а раненых незамедлительно сдать испанским властям в Гаване. Вместо этого транспорт с больными отправился сначала в Карденас, оттуда к блокирующей эскадре в Гаване, где находился коммодор; по его приказанию суда с больными отправлены были к островам Тортугас у южных берегов Флориды, где их продержали три дня и, наконец, снова отправили в Гавану, куда они прибыли совершенно измученные на девятый день в три с половиной часа пополудни 4 августа и только в час ночи сданы были в госпиталь Регла (Regla). Суда были, разумеется, взяты американцами» [10, С. 149-150].

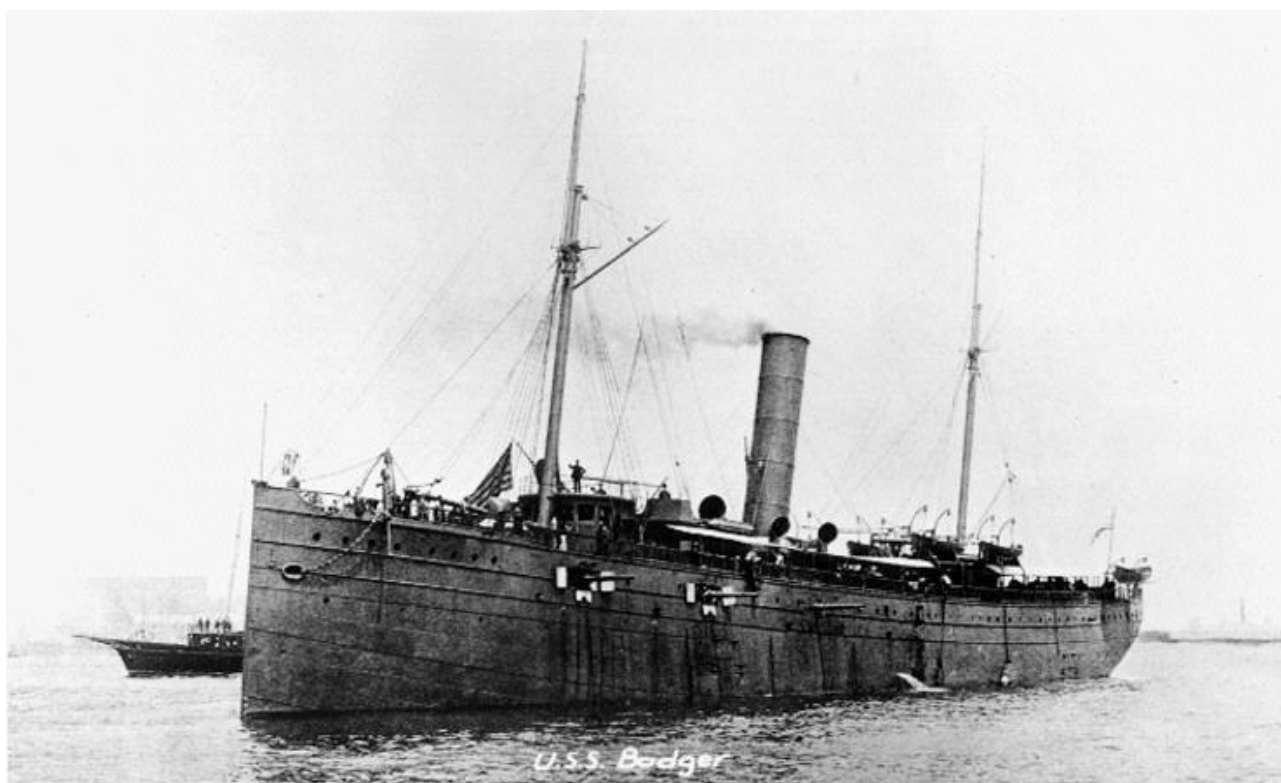


Рис. 2. Вспомогательный крейсер «Badger»

В итоге «Badger» привел пароход в Ки-Уэст. Незамедлительно владельцы парохода подали протест по поводу незаконного захвата судна. Оправдывая захват «Humberto Rodríguez» газета «Los Angeles Herald» [7] писала, что для прикрытия флагом Красного Креста, следовало известить блокадный дозор заранее, дабы не подвергать находившихся на борту больных и раненых каким-либо опасностям. В этом случае американский флот сам бы сопроводил этот конвой до места назначения.

10 августа призовая команда в составе 23 человек со вспомогательного крейсера «Badger» под командой лейтенанта Петерса (Peters) привела «Humberto Rodríguez» в Нью-Йорк. Журналист из «Александрия газет» по этому поводу писал: «"Humberto Rodríguez" – мощный железный паровой буксир с двумя мачтами. На фок-мачте развевался американский

флаг, а грот-мачта украшалась испанскими государственными цветами, это был первый испанский флаг, который увидел Нью-Йорк с начала войны» [11].

История под кубинским флагом

По окончании войны, международный арбитраж признал захват «Humberto Rodríguez» незаконным и американцы возвратили его прежнему хозяину. Но к этому времени из-за обретения Кубой независимости, компания Родригесов решила свернуть свой бизнес и буксир поставили на продажу. Как сообщает регистр, с 1900 г. под тем же наименованием он вошел в состав компании «Argilagos, Tomeu & Cía» из Нуэвитаса для возобновления своих каботажных рейсов. Но очевидно, былой прибыльности достичь так и не удалось, поэтому судно еще раз сменило хозяина. По информации М. Галвеса Агилеры, в 1905 г. «Humberto Rodríguez» принадлежал уже судовладельцам Артуро Примельесу (Arturo Primelles) и Хоакину Коэльо (Joaquín Coello), а поскольку в этом году было введено в строй железнодорожная линия, интенсивность каботажных перевозок еще более снизилась и «Humberto Rodríguez» начал простаивать. Так что не было ничего удивительного в том, что старые хозяева его легко уступили кубинскому правительству. В 1908 г. пароход исключили из морского регистра.

В 1905 г. кубинское правительство решило качественно усилить свои силы береговой охраны, состоявшие исключительно из мелких пароходиков, приобретением судна среднего тоннажа. Выбор пал на «Humberto Rodríguez», который после покупки получил новое наименование «Yaga», в честь городка на востоке Кубы.

14 июля 1905 г. выходит президентский декрет № 269, придававший легитимность покупке судна за 180 тыс. песо. А, кроме того, он же выделял специальный кредит в размере 8000 долларов для расходов на будущий экипаж в течение ближайших шести месяцев, а также на оплату работ по переоборудованию. Среди прочего декрет прямо требовал как можно скорее закончить все работы, принимая во внимание критическую ситуацию по охране побережья в районе Сантьяго де Куба, фактически лишённого надзора на море.

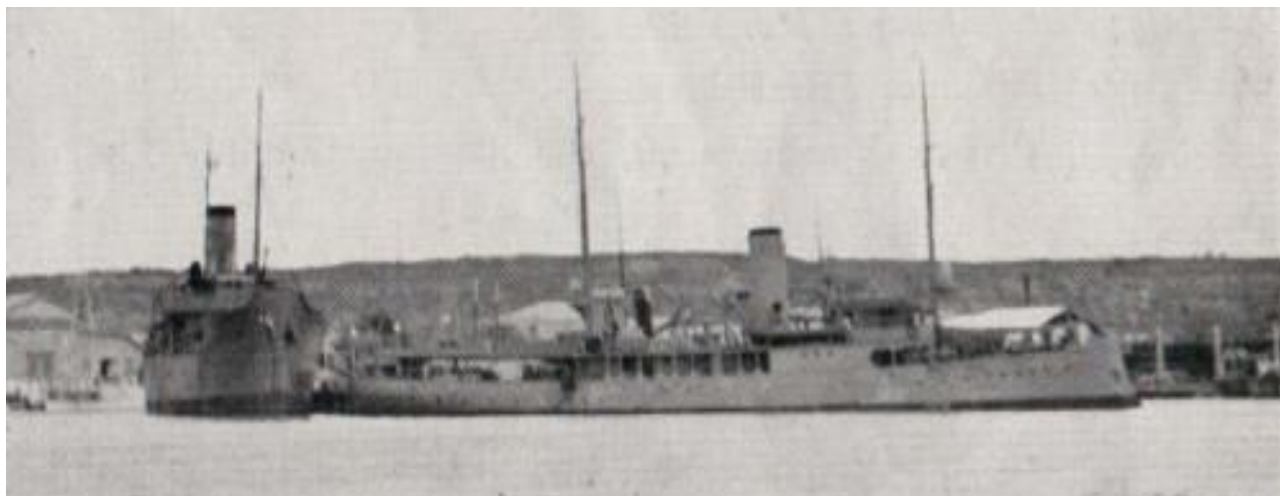


Рис. 3. «Yaga» на внутреннем рейде (1937 г.)

После переоборудования и ремонта он в 1906 г. стал судном береговой обороны, флагманом Службы береговой обороны, как наиболее крупная единица. И, вероятно самым первым заданием «по профилю» для нее стала инспекционная поездка генерал-майора Хуана Руиса Риверы (Juan Rius Rivera). Занимая в это время пост секретаря правительства Кубы, генерал с инспекцией объездил практически всю страну [3]. Итогом этой инспекции стал президентский декрет 2 июля 1909 г., в соответствии с которым Служба береговой обороны преобразовывалась в Военно-морской флот. Но это было не просто переименование, всего через пару лет флот обновился качественно, так что теперь статус «Yaga» автоматически снижался до уровня кораблей второй линии.

Впрочем, биография судна не изобиловала какими-то яркими эпизодами, несмотря на то, что ему пришлось пережить две мировые войны. С введением в строй в первой половине 1910-х гг. более сильных кораблей специальной постройки, «Уага» сложила с себя функции флагмана и начала выполнять банальную роль канонерской лодки, по совместительству судна береговой обороны. Но, что интересно, в средствах массовой информации название корабля фигурировало в основном из-за стихийных бедствий.

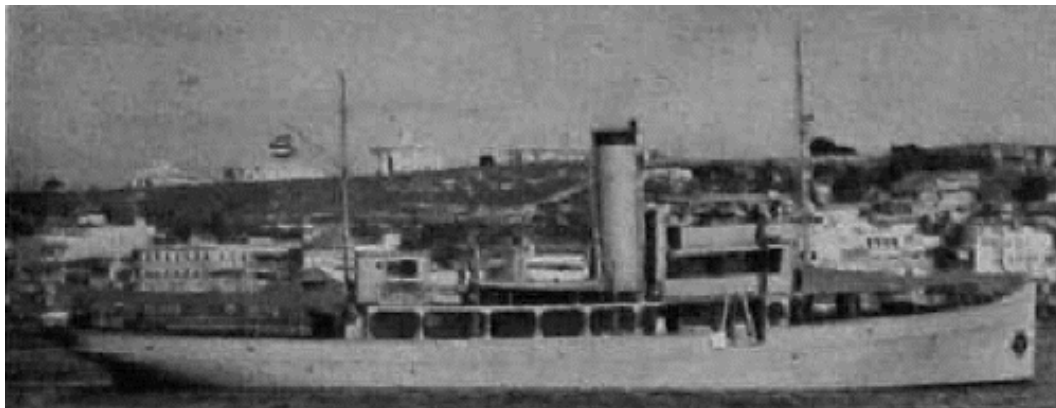


Рис. 4. «Уага» в составе гидрографической службы выходит в море (1952 г.)

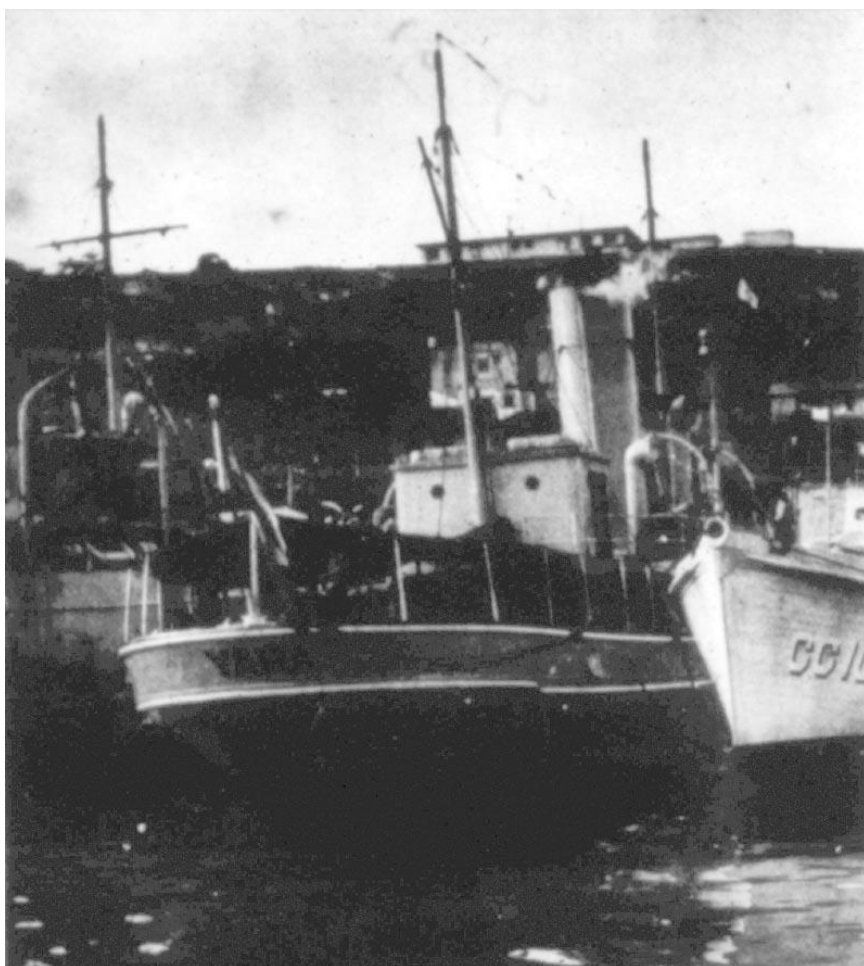


Рис. 5. «Уага» на гаванском рейде (1950-е гг.)

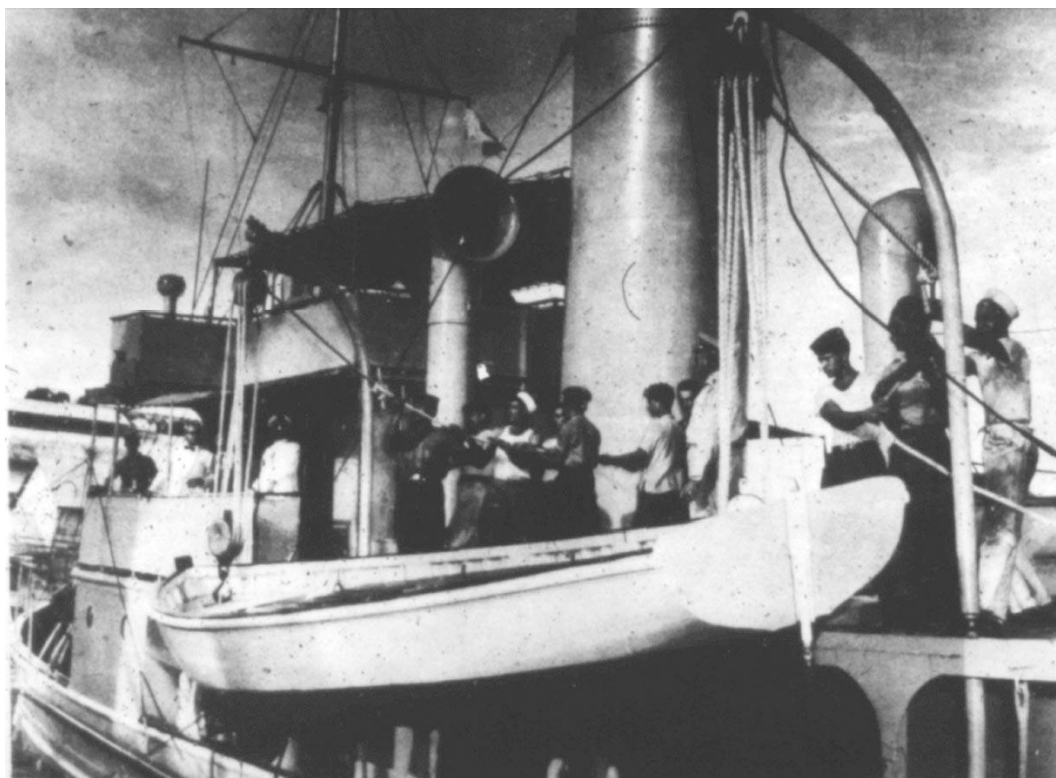


Рис. 6. Спуск шлюпки с борта «Уара» (1950-е гг.)

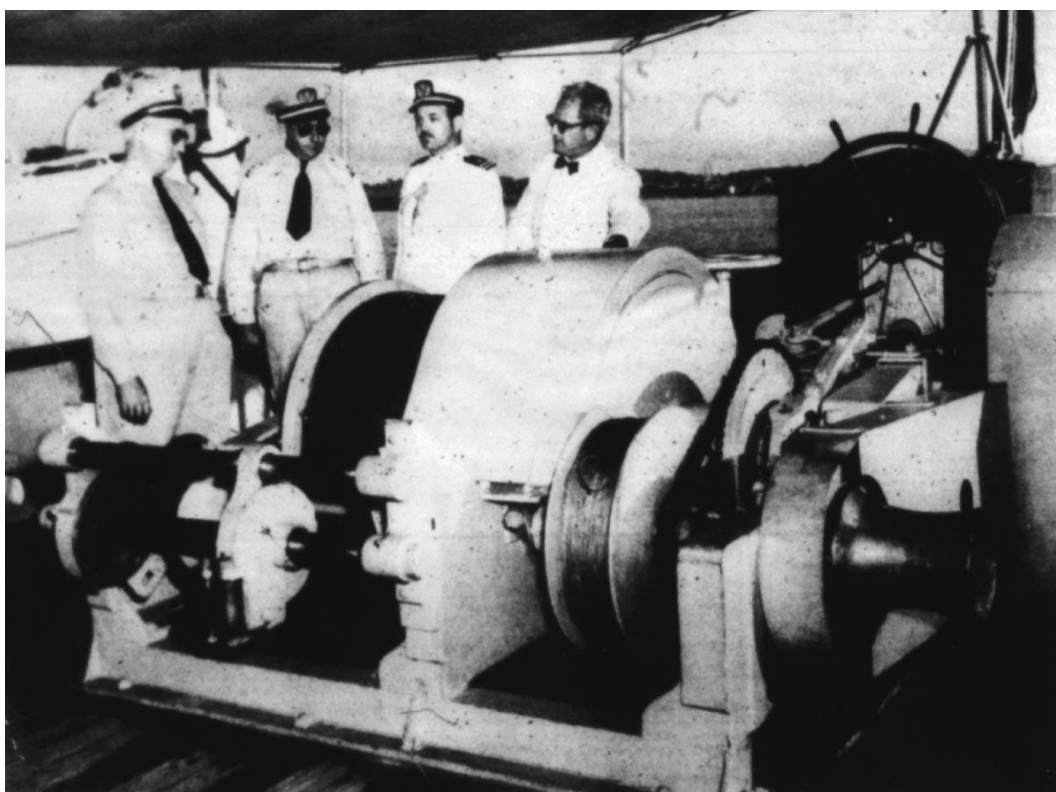


Рис. 7. Лебедка на борту «Уара» для подъема глубоководных проб

А первое из подобных сообщений поступило уже в 1909 г. 8 ноября пропал без вести пароход «María Herrera» с 65 членами команды и неустановленным числом пассажиров на борту (вероятно 50–60 человек). Поскольку предполагаемый курс парохода пересекался с маршрутом движения урагана, 22 ноября, спустя десять дней после возможной катастрофы,

когда уже не осталось никаких шансов на благополучный исход дела, по прямому распоряжению кубинского правительства для поисков задействовали кубинские силы береговой обороны, среди которых была и «Үага». 30 ноября канонерка вместе с пароходом «Навана» возвратилась в Сантьяго де Куба. За время поисков, корабли дошли до побережья Санто-Доминго и Гаити, но не нашли ни единого свидетельства гибели «María Herrera» [6].

13 сентября 1919 г. во время сильнейшего урагана оборвалась связь с испанским трансатлантическим пароходом «Valbanera». Поскольку предполагалось, что ввиду невозможности его захода в Гавану, пароход уйдет в Матансас, для его встречи и сопровождения навстречу вышла канонерская лодка «Үага». Однако усилия кубинского флота оказались напрасными, «Valbanera» в итоге затонула со всеми 488 пассажирами и членами команды [5].

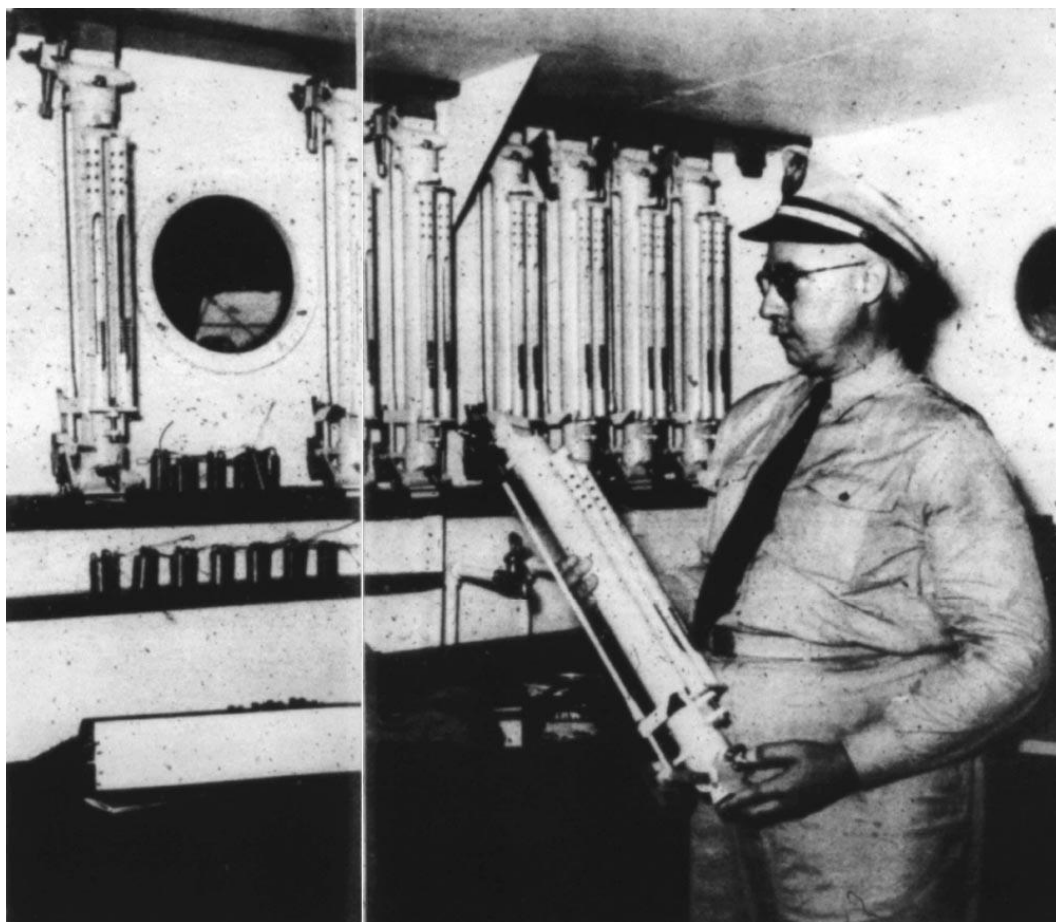


Рис. 8. Исследование глубоководных проб на борту «Үага»

В ноябре 1932 г. на побережье провинций Санта Клара и Камахуани обрушился сильнейший ураган, стоивший не одну сотню человеческих жизней. 10 ноября в Гавану пришло сообщение, что оборвалась связь с канонерской лодкой «Үага», стоявшей на якоре у мыса Балленато (Ballenato), практически в самом центре урагана. Газеты не преминули заметить, что вероятнее всего корабль также стал одной из жертв стихии. Проблема усугублялась тем, что ветер нагонял огромные волны, высотой до десяти метров, так что скрыться под защиту берега также не представлялось возможным. Впрочем, вскоре ведущие информационные агентства мира передали, что к счастью канонерке удалось укрыться в Нуэвитасе, поэтому, хотя она и получила небольшие повреждения, никто из экипажа не пострадал [4].

Впрочем, хоть «Үага» и не удалось по настоящему понюхать пороха, она все-таки оказывала посильную помощь своему флоту.

В конце августа 1931 г. группа вооруженных революционеров, приблизительно в сорок человек, вооруженная двумя пулеметами, высадившись в порту Хибара, захватила полицей-

ский участок, мэрию и ряд других ключевых пунктов. После этого революционеры начали продвижение к городу Ольгин. Но во время этого похода им уже пришлось иметь дело с регулярными частями, в результате чего группа была разгромлена. Во время всех этих скоротечных событий крейсер «Patria» и канонерка «Yaga» осуществляли блокаду Хибары, для предотвращения проникновения морем дополнительных групп революционеров.



Рис. 9. Бортовая лаборатория «Yaga»

В мае 1932 г. американский генерал-майор Дж. О'Хара (J.J. O'Hare) в своем рапорте сообщил в Вашингтон о состоянии кубинского флота. Упомянул он и «Yaga», действовавшую в это время у Антильских островов и вооруженную двумя 57-мм и двумя 47-мм орудиями. В 1941 г., вслед за США Куба также вступила во Вторую мировую войну. Чтобы дать возможность Кубе лучше выполнять свои союзнические обязательства, США провели ремонт ряда наиболее ценных кораблей кубинского флота. К счастью, в Пентагоне имели весьма полное представление о возможностях своего союзника. Один из последних рапортов, информировавших об этом, был отчет американского морского атташе, в октябре 1940 г. он весьма подробно доложил описал состояние всех кораблей флота. В частности по «Yaga» он дал следующие характеристики: водоизмещение 339 т., длина 42,1 м (138'), осадка минимальная 2,7 м (9'), максимальная 3,9 м (13') состояние – хорошее, место базирования – Нуэвитас., скорость 10 уз., Вооружение два 57-мм орудия, боезапас 91 снаряд образца 1917 г., два 47-мм орудия с боезапасом 110 снарядов модели 1917 г., 2 пулемета Браунинга 30-го калибра, 2 пулемета Томпсона 45-го калибра, 31 винтовка Спрингфилда 30-го калибра. Экипаж 10 офи-

церов, 1 уорент-офицер и 42 матроса [13]. Судя по всему, канонерка эксплуатировалась весьма интенсивно, поскольку уже в мае 1943 г. подполковник Х. Бойден (H.D. Boyden) относительно состояния «Yara» был не столь оптимистичен: «Состояние корпуса и его силового набора плачевное. Рекомендуются провести небольшой ремонт своими силами, поскольку капитальный ремонт в США явно не даст гарантированный результат. Скорость небольшая. Подходит только для прибрежной работы. Срок приведения в относительно сносное состояние – две недели» [13].

После войны желая найти применение уже порядком устаревшему судну, Кубинский флот передал его гидрографической службе, возглавляемой в то время доктором Луисом Овеллом Риверо (Luis Howell Rivero). В этой своей деятельности кубинцы осуществляли тесную кооперацию с Гаванским университетом и университетом Майами. Практиковались на «Yara» и совместные с американцами экспедиции [15]. Так в ноябре 1950 г. три представителя американской гидрографической службы приняли участие в совместной двухнедельной экспедиции, которая осуществляла сбор планктона и замеры температур в океане на различных глубинах. Американцы отмечали, что судно было оснащено самым современным оборудованием [14].

Впрочем, даже во вспомогательных службах карьера корабля не могла продолжаться вечно. В 1955 г. корабль исключили из списков флота, и до сдачи на слом он долгое время стоял на приколе в южной стороне от первого причала, напротив гаванского бульвара Аламеда-де-Паула (Alameda de Paula). Интересно отметить, что в военно-морских справочниках он продолжал указываться как находившийся в строю вплоть до 1960-х гг. А справочник Джейна в 1957 г. сообщил дополнительную дезинформацию, указав, что «Yara» – бывший пароход «Ruperto Rodríguez».

Примечания:

1. <http://www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteCuba/Mercantes/HumbertoRodriguez.htm>
2. Launches and trial ships // The Engineer. 1893. Oct. 6. P. 343.
3. *Gálvez Aguilera M.* La Marina de Guerra en Cuba (1909 - 1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007.
4. Maremoto de Santa Cruz del Sur (según los cables) <http://hoteltelegrafo.blogspot.ru/2012/12/maremoto-de-santa-cruz-del-sur-segun.html>
5. *Díaz Lorenzo J.C.* El hallazgo del pecio del «Valbanera» [https://delamarylosbarcos.wordpress.com/2010/09/17/el-hallazgo-del-pecio-del-trasatlantico-"valbanera/](https://delamarylosbarcos.wordpress.com/2010/09/17/el-hallazgo-del-pecio-del-trasatlantico-)
6. *Guadalupe L.R.* El naufragio del «María Herrera» // Boletín de de la Sociedad Meteorológica de Cuba. 1999. Vol. 5. № 2.
7. Los Angeles Herald. 1898. Vol. 25. № 333. 29 August.
8. *Norton A.J.* Habana and Cuba. Chicago-New York: Rand, McNally & Co., 1900. 390 p.
9. Westfield Republican. 1898. Wednesday, August 10. P. 2.
10. *Жилинский Я.Г.* Испано-американская война. Отчет командированного по Высочайшему повелению к испанским войскам... СПб.: Экономическая типолитография, 1899. 260 с.
11. Alexandria Gazette. 1898. Vol. 99. № 189. 10 August. P. 2.
12. Indianapolis journal. 1895. 31 July. P. 1.
13. The Cuban Navy as seen from the United States 1910–1946. // Warship International. 1997. № 2. P. 143–156; № 4. P. 333–352.
14. *Mallants S.* Cuban expedition to probe secrets of ocean off Florida // Miami Daily News. 1950. Thursday evening. November 23.
15. *Vetter R.C.* International and National Organization of Oceanographic Activities. Report. Committee on Oceanography, National Research Council (USA). 47 p.

References:

1. <http://www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteCuba/Mercantes/HumbertoRodriguez.htm>
2. Launches and trial ships // The Engineer. 1893. Oct. 6. P. 343.

3. *Gálvez Aguilera M.* La Marina de Guerra en Cuba (1909 - 1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007.
4. Maremoto de Santa Cruz del Sur (según los cables) <http://hoteltelegrafo.blogspot.ru/2012/12/maremoto-de-santa-cruz-del-sur-segun.html>
5. *Díaz Lorenzo J.C.* El hallazgo del pecio del «Valbanera» <https://delamarylosbarcos.wordpress.com/2010/09/17/el-hallazgo-del-pecio-del-trasatlantico-valbanera/>
6. *Guadalupe L.R.* El naufragio del «María Herrera» // Boletín de de la Sociedad Meteorológica de Cuba. 1999. Vol. 5. № 2.
7. Los Angeles Herald. 1898. Vol. 25. № 333. 29 August.
8. *Norton A.J.* Habana and Cuba. Chicago-New York: Rand, McNally & Co., 1900. 390 p.
9. Westfield Republican. 1898. Wenesday, August 10. R. 2.
10. *Zhilinskij Ja.G.* Ispano-amerikanskaja vojna. Otchet komandirovannogo po Vysochajshemu povelenuju k ispanskim vojskam... SPb.: Jekonomicheskaja tipolitografija, 1899. 260 s.
11. Alexandria Gazette. 1898. Vol. 99. № 189. 10 August. R. 2.
12. Indianapolis journal. 1895. 31 July. R. 1.
13. The Cuban Navy as seen from the United States 1910–1946. // Warship International. 1997. № 2. P. 143–156; № 4. P. 333–352.
14. *Mallants S.* Cuban expedition to probe secrets of ocean off Florida // Miami Daily News. 1950. Thursday evening. November 23.
15. *Vetter R.C.* International and National Organization of Oceanographic Activities. Report. Committee on Oceanography, National Research Council (USA). 47 p.

УДК 94(729.1)

Буксирный пароход «Humberto Rodríguez»

¹ Николай Витальевич Митюков

² Алехандро Анка Аламильо

¹ Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований»,
Российская Федерация
Доктор технических наук, доцент
E-mail: nico02@mail.ru

² Институт военно-морской истории и культуры, Мадрид, Испания

Аннотация. Среди кубинских кораблей и судов было немало доставшихся Кубе «по наследству» от бывших испанских хозяев, и, наверное, самый причудливый путь под кубинский флаг проделал буксирный пароход «Humberto Rodríguez». Во время испано-американской войны пароход стал широко известным благодаря скандалу с его захватом: с одной стороны судно везло больных и раненых под прикрытием флага Красного Креста, с другой стороны, имелись определенные нарушения этого статуса. Но, в итоге международный суд признал захват парохода незаконным и заставил американскую сторону вернуть его на Кубу. Но в итоге судно вошло в состав кубинского флота, прослужив почти полвека под военным флагом.

Ключевые слова: Куба, испано-американская война, военно-морской, флот Кубы, гидрографическая служба.