



International Naval Journal

Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596
2016. Vol.(11). Is. 3. Issued 4 times a year
Impact Factor MIAR 2016 – 2,977

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)
Anca Alejandro – Ministry of Defence of Spain, Spain
Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA
Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany
Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation
Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation
Mamadaliyev Anvar – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation
Menjkovsky Vaycheslav – Belarus State University, Minsk, Belarus
Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: Cross Ref (USA), DOAJ (Sweden), Electronic scientific library (Russian Federation), MIAR – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), OAJI (Russian Federation).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 26/2 Konstitutcii, Office 6
354000 Sochi, Russian Federation

Website: <http://ejournal37.com/>
E-mail: sochi003@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing
House *Researcher*

Passed for printing 10.09.16.
Format 21 × 29,7/4.

Headset Georgia.
Ych. Izd. I. 4,5. Ysl. pech. I. 4,2.

Order № INJ-11.

© International Naval Journal, 2016

International Naval Journal

2016

No

3



International Naval Journal

International Naval Journal

2016

№ 3

Издается с 2013 г.

ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596

2016. № 11 (3). Выходит 4 раза в год.

Impact Factor MIAR 2016 – 2,977

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Митюков Николай – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)

Анка Алехандро – Институт военно-морской истории, Испания

Каторин Юрий – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США

Курочкин Дмитрий – ОАО "Северное проектно-конструкторское бюро", Российская Федерация

Мамадалиев Анвар – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

Меньковский Вячеслав – Белорусский государственный университет, Минск, Беларусь

Рожков Андрей – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

Фрифогель Звономир – Немецкое общество по морской и военно-морской истории, Германия

Журнал индексируется в: Cross Ref (США), DOAJ (Швеция), Electronic scientific library (Российская Федерация), MIAR – Information Matrix for the Analysis of Journals (Испания), OAJI (Российская Федерация).

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи,
ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6

Сайт журнала: <http://ejournal37.com/>

E-mail: sochi003@rambler.ru

Подписано в печать 10.09.16.

Формат 21 × 29,7/4.

Гарнитура Georgia.

Уч.-изд. л. 4,5. Усл. печ. л. 4,2.

Заказ № INJ-11.

Учредитель и издатель: ООО "Научный издательский дом "Исследователь"
Academic Publishing House *Researcher*

© International Naval Journal, 2016

CONTENTS

Articles and Statements

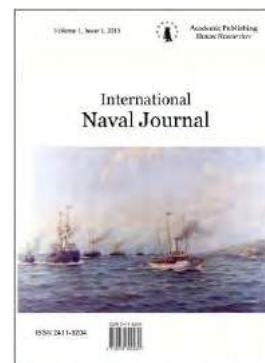
The Coast Guard and Customs Forces of Algeciras Bay Manuel Quero Oliván	128
Torpedo Gunboats: Ships, which did not Justify the Hopes Yuri F. Katorin	132
Tug Steamer «Humberto Rodríguez» Nicholas W. Mitiukov, Alejandro Anca Alamillo	150
The Role of the Navy of the German Empire in the Colonial Plans of the Emperor Wilhelm II (1896-1900) Lesya L. Goncharenko	160
Former Spanish Gunboats in Cuban Service Alfredo E. Figueredo	168
Patrol Vessels «Condestable Zaragoza» Class, Patrol Boats V-class and Antisubmarine Boats LAS-class Valentin Ruesga Herreros	173
On the Cruiser «Méndez Núñez» during the Civil War José Manuel Ibáñez Sampedro	190
«Typhoon» over Azov sea Alexander F. Mitrofanov	197
Liner «L'Aquitaine» (1899-1906) Jean Guigliani	205

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. 128-131, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.128
www.ejournal37.com



Articles and Statements

UDC 94(460).085

The Coast Guard and Customs Forces of Algeciras Bay

Manuel Quero **Oliván**

Translation from Spain – N.W. Mitiukov

Naval Museum San-Fernando, Cádiz, Spain

Abstract

The article gives a brief history of the Coast Guard and Customs Enforcement in Algeciras bay. Showing the difficulties faced by the Spanish customs, given the list of the ship's structure.

Keywords: Spain, Algeciras, Gibraltar, customs, coast guard, ship, boat.

Поскольку с середины восемнадцатого века не было организовано поступление налогов от службы береговой охраны, Королевским декретом 29 декабря 1905 г. подразделения существовавшей Службы охраны побережья были частично упразднены, а частично глубоко реформированы. Для Альхесирасской бухты эта служба была важна как никакая другая по двум причинам: во-первых, ввиду больших потоков контрабанды из близлежащих Марокко и Гибралтара, а во-вторых, из-за интенсивных дипломатических отношений между испанским комендантом и властями Гибралтара.

Созданная структура унаследовала часть функций, выполняемых ранее военно-морским флотом в районе Гибралтара и конечно, часть боевых единиц, которые входили в состав этих «деликатных сил», включая патрульные катера. Еще в XIX веке служба была организована таким образом, что в качестве основы для базирования катеров и их действий в составе флота имелся «пonton» на якорной стоянке в Альхесирасе.

У читателей сразу возникнет образ типичной флотской жизни Альхесираса: понтон с множеством катеров, пришвартованных вокруг него, что в принципе вполне соответствовало действительности. Так что таможенная служба все равно оказалась очень тесно связана с флотом.

Передаваемой таможенной службе корабли были вооружены и отремонтированы на испанских арсеналах, или по государственным контрактам на частных заводах, там где это невозможно было сделать на казенных предприятиях. Основная функция катеров таможенного контроля состояла в пресечении контрабанды и содействия торговым судам, чтобы избежать нападения пиратов, а также обеспечение безопасности побережья. Так что во всех этих аспектах службе пришлось тесно взаимодействовать с судами и кораблями других ведомств, которые имелись в них для предотвращения нападения пиратов и корсаров. Катера, стоявшие на вооружении, были весьма разнообразны по типам и размерам, так что я даже

не буду вдаваться в подробности для описания их различий друг от друга, в том числе и потому, что в литературе по этому вопросу слишком много путаницы. В реальной жизни из-за интенсивной службы не всегда представлялось возможным собрать информацию о судах, их характеристиках, а кроме того, суда очень часто меняли свои имена.

Если мы, изучая историю Альхесирасской бухты обратимся к «Estados Generales de los Buques de la Armada», то в некоторых выпуском узнаем, что в составе береговой охраны имеются «канонерские лодки» (cañoneros), в других – «вооруженные катера» (lanchas cañoneras), а есть и выпуски, где тоже самое судно могло классифицироваться как «таможенное судно» (escampavías).



Рис. 1. Канонерские лодки «Tarifa» (слева) и «Cóndor» (справа)



Рис. 2. Вид на Гибралтар и Альхесирасскую бухту со стороны Альхесираса (конец XIX в.)

Последняя классификация «таможенное судно», само по себе представляет просто шлюпку (небольшую парусную фелюгу) небольшого размера, чем то классическое «судно береговой охраны», используемое обычно для сопровождения торговых судов, потому что небольшая осадка давала ей возможность заходить в мелкие бухты и высаживать там имеющих на борту вооруженных бойцов. Именно фелюги идеально подходят для таких задач,

и как показывают списки судов разных периодов, в Альхесираской бухте одновременно находилось около шести фелюг.



Рис. 3. Таможенное судно В-2 в Альхесирасе



Рис. 4. Таможенное судно возвращается в порт (1895 г.)

До появления паровых судов службе удавалось более-менее надежно прикрыть Альхесирас, но постепенно, особенно в ветреные дни и ночи гребцы очень сильно уставали, гонясь за контрабандистами, которые уже имели на вооружении пароходы.

Тем не менее, появление в составе таможенной службы лишь добавило проблем, главная из которых состояла в техобслуживании и ремонте. Поскольку Альхесирас не имел современных мастерских, официальная бюрократия требовала ремонтироваться в арсенале Карраки, тогда как в Гибралтаре все работы можно было бы осуществить и дешевле и быстрее.

19 января 1886 г. главнокомандующий округа в письме морскому министру сетовал: *«Дивизион состоит из канонерских лодок «Salamandra» и «Atrevida», вооруженного катера «Tarifa» и понтона, который служит для базирования шести таможенных судов. Два первых судна, хотя и активно несут службу, но их скорость не превышает 4 и 6 узлов соответственно, что совершенно недостаточно для выслеживания и погони за контрабандистами, а на последнем паровом корабле – «Tarifa», несмотря на его маленькие размеры, машины находятся в настолько плачевном состоянии, что он не может выйти в море без риска, за исключением лишь полностью благоприятных дней».*

Несмотря на казалось бы возросшую эффективность таможенной службы от появления паровых кораблей, по факту они применялись совершенно для других целей: для визитов главнокомандующего округа в тот же Гибралтар, для тушения пожаров на торговых судах в бухте или в прибрежных городах и даже для доставки дипломатических депеш. Так что для борьбы с контрабандой времени просто не оставалось.

Так в одном из рапортов в Секретариат морского министра дается следующий вывод: *«... все это было связано с безрассудством командира канонерской лодки «Tarifa». Захват двух фелюг, произведенный на расстоянии четырех миль, занял целых полчаса между предупредительным выстрелом и самим захватом».* А правда заключалась в том, что командир был вынужден ловить контрабандистов почти от отправления до прибытия в Гибралтар.

Во время войны в Марокко часть судов станции Альхесираса приняли участие в боевых действиях. Так в фотоархиве Военно-морского музея в Мадриде есть фотография, на основе которой нарисована известная акварель с канонерками «Tarifa» и «Cuervo» во время одной из операций.

Кроме упомянутых кораблей в Дивизионе береговой обороны Альхесираса состояли также канонерские лодки «Somorrostro» и «Salamandra» (последняя имела и парусный и паровой движитель), колесный пароход «General Liniers». Посильную поддержку им оказывали таможенные суда: «Insistente», «San Manuel», «Invencible», «Serpiente», «Centella», «Chispa», «Trueno», «Cierva», «Gaditana» и «Concha».

УДК 94(460).085

Береговая охрана и таможенный контроль Альхесираской бухты

Мануэль Киро Оливан

Перевод с испанского – Н.В. Митюков

Военно-морской музей Сан-Фернандо, Кадис, Испания

Аннотация. В статье дается краткая история развития сил береговой охраны и таможенного контроля в Альхесирасской бухте. Показаны трудности, с которыми столкнулись испанские таможенники, дается список корабельного состава.

Ключевые слова: Испания, Альхесирас, Гибралтар, таможня, береговая охрана, корабль, катер.

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. 132-149, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.132
www.ejournal37.com



UDC 355/359

Torpedo Gunboats: Ships, which did not Justify the Hopes

Yuri F. Katorin

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Dr. (Military), Professor
E-mail: katorin@mail.ru

Abstract

In this article the history of the development of mine cruisers is described, this class arose in the end XIX of the century as the consequence of the numerous attempts to create properly nautical torpedo boats and to ensure good conditions of inhabiting to their commands. Therefore these ships had much larger displacement, on them was established the intensive artillery armament, frequently due to weakening of torpedo. As the their basic destination was considered the defense of the large ships – of Battleships and cruisers – from the attacks of enemy torpedo boats in the open sea, and additional – the attack of the ships of enemy by torpedoes. However, the analysis of their combat employment confirmed that they cannot effectively protect large ships from the attacks of torpedo boats, since they considerably be inferior to the latter in the speed, since they considerably be inferior to the latter in the speed, but as the impact torpedo ships because of the large sizes and again after all low speeds also proved to be defective. With the advent of destroyers the class of mine cruisers rapidly and completely disappeared from the fleets of the leading sea powers.

Keywords: mine cruiser, torpedo tube, fight with the torpedo boats, condition of inhabiting, torpedo boat.

Введение

При появлении принципиально новых образцов военной техники иногда бывает, что оружие, казавшееся высоко эффективным, на практике не оправдывает возлагаемых на него надежд. Причины этих парадоксов нередко кроются в ошибках конструкторов и военачальников, но чаще всего дело в том, что на первых этапах развития какого-то научного направления не совсем понятно, куда «вывезет кривая». Поэтому конструкторы, схватившись за казавшуюся перспективной идею, часто оказываются у «разбитого корыта». Кроме того, как правило, возникает желание наделить новый образец способностью взять на себя многие и многие функции, а то и сделать «гибрид», способный заметить сразу несколько видов боевой техники. Одним из наиболее ярких примеров таких попыток, является история создания минных крейсеров [1].

Материалы и методы

В ходе анализа источников и литературы, а также в выводах, являющихся итогом исследования, автор, используя метод историко-сравнительного анализа, стремится к научной

объективности, неременным условием которой выступает фундаментальный методологический принцип историзма.

Материалами для исследования послужила российская и зарубежная специализированная историография и справочная литература. В методологии широко применен историко-описательный метод.

Российский опыт

Этот класс кораблей возник в конце XIX века, как следствие многочисленных попыток создать по-настоящему мореходные миноносцы и обеспечить их командам хорошие условия обитания. Поэтому эти корабли имели гораздо большее водоизмещение, на них устанавливалось усиленное артиллерийское вооружение, часто за счет ослабления торпедного. Основным предназначением их считалась оборона крупных кораблей – броненосцев и крейсеров – от атак вражеских миноносцев в открытом море, а дополнительным – атака кораблей неприятеля торпедами. Таким образом, получался своеобразный «гибрид» малого легкого крейсера и миноносца – кораблей, имеющих «в чистом виде» прямо противоположные боевые задачи [1].



Рис. 1. Российский минный крейсер «Лейтенант Ильин» (1886 г.), первый в мире корабль этого класса

Первым минным крейсером истории флота вполне заслуженно считают русский корабль «Лейтенант Ильин» (водоизмещение – 714 т; длина – 72 м; скорость – 19,3 узлов; вооружение – пять торпедных аппаратов, пять 47-мм и десять 37-мм пушек; экипаж – 9 офицеров и 108 матросов), построенный в 1886 году на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Бронирование: палуба – 13 мм; походная боевая рубка с размещенными в ней приводами управления и переговорными трубами выполнялась из 1-дм (25,4-мм) стальных листов. Конечно, не трудно было увидеть превосходство этого достаточно мореходного корабля, в сравнении с тогдашними утлыми миноносцами, которые он мог успешно преследовать на волнении. Но нельзя было не видеть, что в иных обстоятельствах более скоростные миноносцы могли без труда оторваться или обойти относительно тихоходный крейсер. Неудачным оказалось и вооружение. Набор из многочисленных, но расположенных побортно малокалиберных пушек подходил скорее для круговой обороны от миноносцев, чем для их преследования [2].

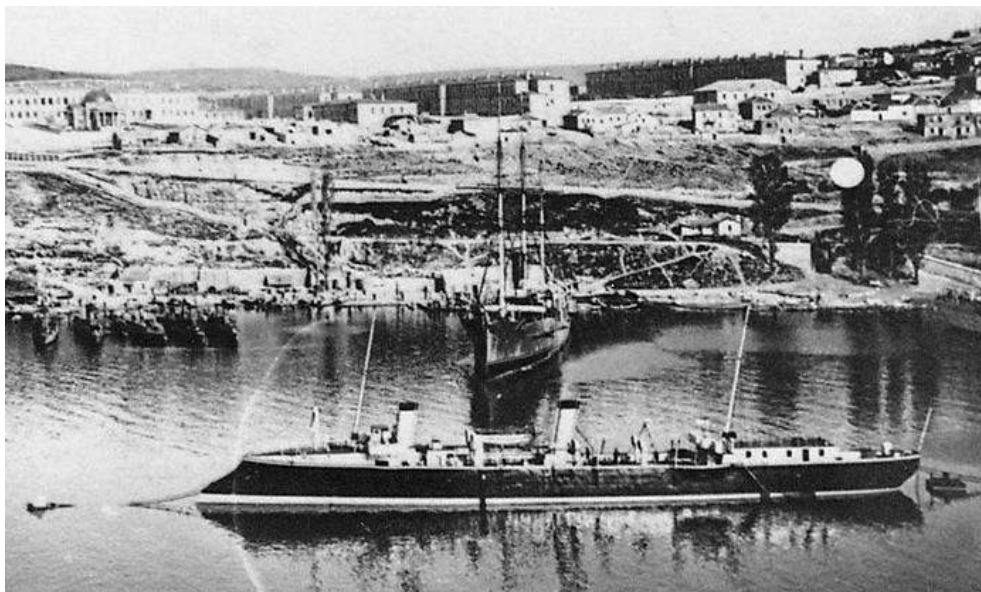


Рис. 2. Российский минный крейсер «Капитан Сакен» (1889 г.)

Корабль морякам понравился, а сама идея показалась вполне жизнеспособной. Поэтому с учетом полученного опыта в 1889 году на воду был спущен предназначенный для Черного моря минный крейсер «Капитан Сакен» (водоизмещение – 610 т; длина – 64 м; скорость – 18,5 узлов; вооружение – шесть 47-мм и четыре 37-мм пушки, пять 431-мм торпедных аппарата; экипаж – 7 офицеров и 120 матросов). Артиллерийское вооружение этого корабля, как у настоящего крейсера размещалось в бортовых спонсонах. Однако из пяти минных аппаратов, два бортовых оказались очень неудобны для зарядания, и их к 1900 году пришлось снять. Поворотные аппараты ставить не решились при обнаружившейся большой перегрузке [3]. В итоге достроечных работ, продолжавшихся весь 1888 год и захвативших (из-за запоздания материалов и изделий по механизмам) еще и 1889-й, водоизмещение корабля в полном грузу дошло до 742 т. На неоднократно возобновлявшихся испытаниях в море мощность механизмов при 223 об/мин, не превышала 2341 л.с. Поэтому, вместо проектной 21-узловой скорости пришлось довольствоваться только 18,3 уз. Сходство с бронепалубными крейсерами увеличивало то, что эти корабли имели легкую 13-мм покатую броневую палубу над машинным и котельным отделениями, а выше ее, вдоль бортов – коффердам, набитый целлюлозой [3].

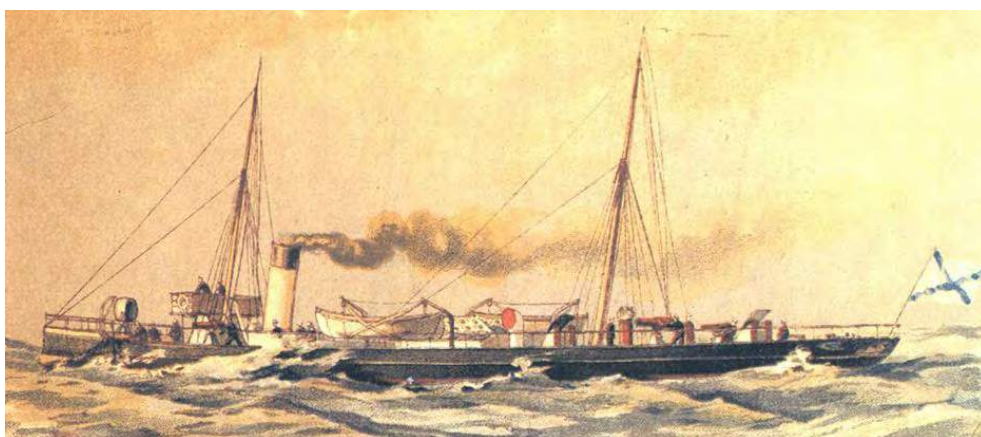


Рис. 3. Российский минный крейсер «Капитан-лейтенант Казарский» (1890 г.)

Затем в Германии фирме «Шихау» был заказан для Черного моря минный крейсер «Капитан-лейтенант Казарский» (водоизмещение – 415 т; длина – 58 м; скорость – 21 узел; вооружение – шесть 47-мм, три 37-мм орудий и два торпедных аппарата; бронирование руб-

ка – 13 мм; экипаж – 5 офицеров и 59 матросов). Корабль оказался весьма удачным, и по этому типу было построено еще 5 выпелов. Два корабля Морское министерство заказало «Шихау». Благодаря накопленному опыту завод успешно справился с заданием – «Посадник» и «Воевода» на испытаниях превысили 22 узла. Кроме того, Россия воспроизвела приглянувшийся проект на отечественных верфях, выдав заказ на два корабля («Всадник» и «Гайдамак») заводу в Або и еще на один («Гридень») – Николаевскому адмиралтейству. Эти минные крейсера уже не имели броневой палубы; защита осуществлялась углем в бортовых угольных ямах [4]. Впрочем, опыт плавания минных крейсеров типа «Казарский», построенных по проекту германской фирмы «Шихау», показали их недостаточную управляемость. «Сакен», «Казарский» и «Гридень» вплоть до начала XX века составляли основное ядро минных сил Черноморского флота. Они служили в качестве лидеров малых миноносцев и кораблей обеспечения в походах. Сверх того при наличии единственного в Черном море крейсера «Память Меркурия», кстати весьма тихоходного (14 уз), минные крейсера постоянно несли крейсерскую, посыльную и дозорную службы [1].

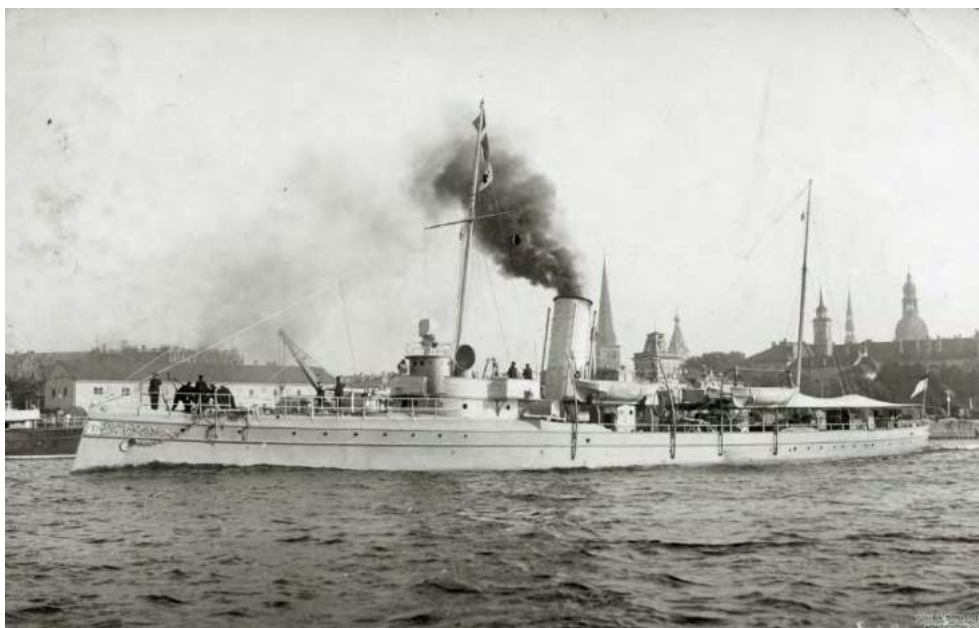


Рис. 4. Российский минный крейсер «Абрек» (1897 г.)

В 1897 году в Або на верфи «В. Крейтон и Ко» был построен последний русский минный крейсер «Абрек» (водоизмещение – 538 т; длина – 64 м; скорость – 21 узел; вооружение – по два 75-мм и 37-мм орудия и два торпедных аппарата, бронирование боевая рубка – 10 мм, экипаж – 7 офицеров и 72 матроса). Скорость на испытаниях составила 21,5 узла – чуть больше контрактной, а в дальнем походе 1898 года из Балтийского моря в Средиземное «Абрек» продемонстрировал отличное поведение в штормовых водах Бискайского залива [5].

До 10 октября 1907 года в России как минные крейсера совершенно незаслуженно классифицировались также эскадренные миноносцы первых серий (водоизмещением более 600 тонн) [6].

Зарубежный опыт

Опыт России не остался незамеченным. Многие страны подхватили идею, показавшуюся вначале весьма удачной, и стали в ответ проектировать собственные минные крейсера, торпедно-канонерские лодки, минные авизо и подобные им боевые единицы. Но разное название ничего не меняло – по сути, это были одни и те же корабли. Строившиеся ранее корабли для борьбы с миноносцами – британский 1580-тонный «Скаут» («Scout») или французский 1280-тонный «Кондор» («Condor») оказались слишком большими и плохо управляемыми. Поэтому руководство британского флота решило строить корабли меньшего

водоизмещения, которые могли бы давать высокую скорость и были бы более маневренными [7].

Британия и тут пошла своим путем, сделав ставку на создание сильных в артиллерийском отношении, но относительно тихоходных судов, названных «торпедными канонерскими лодками». Первые четыре единицы типа «Рэттлснейк» («Rattlesnake», «Grasshopper», «Sandfly», «Spider»; водоизмещение – 550 т, основные размерения – 60,9 м х 7 м х 3 м, экипаж – 66 человек), построенные в 1885–1886 годах, вооружались одним 102-мм и шестью 47-мм орудиями и развивали умеренную скорость – всего 19 узлов при форсаже, к тому же так и не достигнутую в реальных условиях. Канонерские лодки имели стальную палубу толщиной 19 мм [8].

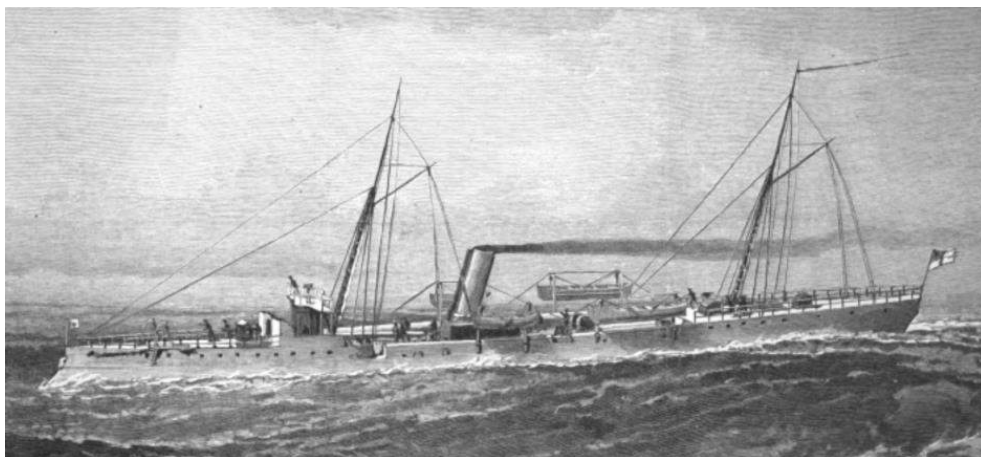


Рис. 5. Британская торпедная канонерская лодка «Рэттлснейк» (1886 г.)



Рис. 6. Английский минный крейсер типа «Аларм»

Попытка улучшения боевых качеств привела к появлению в 1888–1889 годах большой серии из 13 торпедно-канонерских лодок типа «Шарпшутер», ставших стандартными для британского флота. Удачным у них можно назвать разве что вооружение: две 120-мм скорострелки существенно превосходили артиллерию минных крейсеров прочих держав. Правда, они вновь не смогли достичь контрактной скорости. К тому же Адмиралтейство почему-то избрало торпедные канонерки в качестве своеобразного полигона для испытаний котлов

разных типов, что не могло не сказаться на обслуживании этих, в общем-то, не таких уж дешевых судов [8].

Англичане в 1887–1893 годах построили серию из 11 минных крейсеров типа «Аларм» (водоизмещение – 810 т; длина – 76 м; скорость – 19,3 узла; вооружение – два 120-мм, три 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов; экипаж – 91 человек). Эти корабли характерны тем, что имели очень хорошую дальность плавания (до 3800 миль 10-узловым ходом) [8].

Корабли следующей серии типа «Гроссамэр» строились в 1892–1893 годы на государственной верфи в Девонпорте (водоизмещение – 746 т; длина – 70 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов) были совершеннее: для улучшения мореходности их оснастили высоким полубаком. Один из торпедных аппаратов был установлен в корме. Всего построено 13 единиц, из них две для индийского флота и две – для австралийского [8].

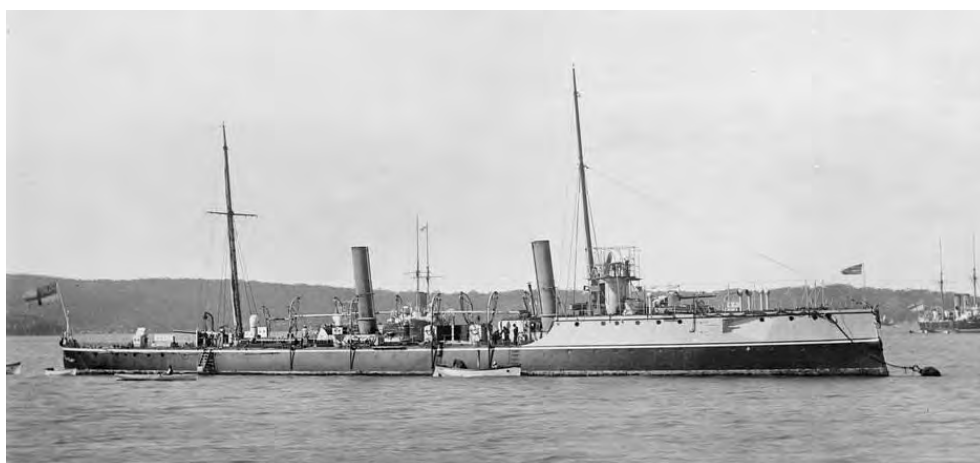


Рис. 7. Английская торпедная канонерская лодка «Бумеранг» типа «Гроссамэр» (1892 г.)

Эти корабли входили в строй уже одновременно с многочисленными «дестройерами», и им просто не нашлось места в боевых порядках Ройял Нэйви. То, что было неплохо для конца 1880-х годов, стало абсолютно бессмысленным для середины 1890-х: с торпедными канонерскими лодками к этому времени практически сравнялись по скорости броненосцы и стали опережать гораздо более мощные бронепалубные крейсера. Потерпев полнейшую неудачу, Адмиралтейство задним числом объявило торпедные канонерские лодки «экспериментальными кораблями» [1, 8].

Французы в 1886–1887 годах для борьбы с миноносцами построили несколько малых минных крейсеров типа «Бомб» (водоизмещение – 375 т; длина – 60 м; скорость – 18 узлов; вооружение – две 47-мм и пять 37 пушек и два торпедных аппарата). Впоследствии общее число орудий сохранили, но изменили соотношение – четыре 47-мм и три 37-мм. В погоне за экономией водоизмещение этих кораблей сводилось к минимуму, в результате они не обладали сколько-нибудь значимой мореходностью, поэтому далеко не все справочники относят их к классу минных крейсеров. Всего построено восемь единиц: «Бомб», «Кулеврин», «Дат», «Драгон», «Флеш», «Ланс», «Сан-Барб» и «Сальв» [7]. Такой корабль вполне мог догнать рядовой миноносец 1880-х годов в открытом море, но артиллерия представлялась слабоватой для того, чтобы его быстро уничтожить.

Французы исправили этот недостаток на 500-тонных «Леже» и «Леврие», заложенных в начале 1890 года и вошедших в строй менее чем через два года. Они отличались совершенно новым силуэтом и несли одно 65-мм орудие, а также три 47-мм и две 37-мм скорострелки. Калибр двух поворотных торпедных аппаратов, расположившихся на верхней палубе, возрос до 450 мм вместо 350 мм; еще один, размещенный в форштевне, впоследствии был снят. Недостатком этих интересных судов являлась скорость, остававшаяся на прежнем уровне (18,5 узла) [7].

Италия тоже решила построить более крупные и скоростные минные корабли, предназначенные для борьбы с миноносцами при охране эскадр на переходах. Подобно ино-

странным флотам, они именовались «торпедными крейсерами» (*Incrociatori torpediniere*). Первоначально предполагалось построить четыре таких корабля по двум разным проектам, но со сравнительно одинаковыми характеристиками.

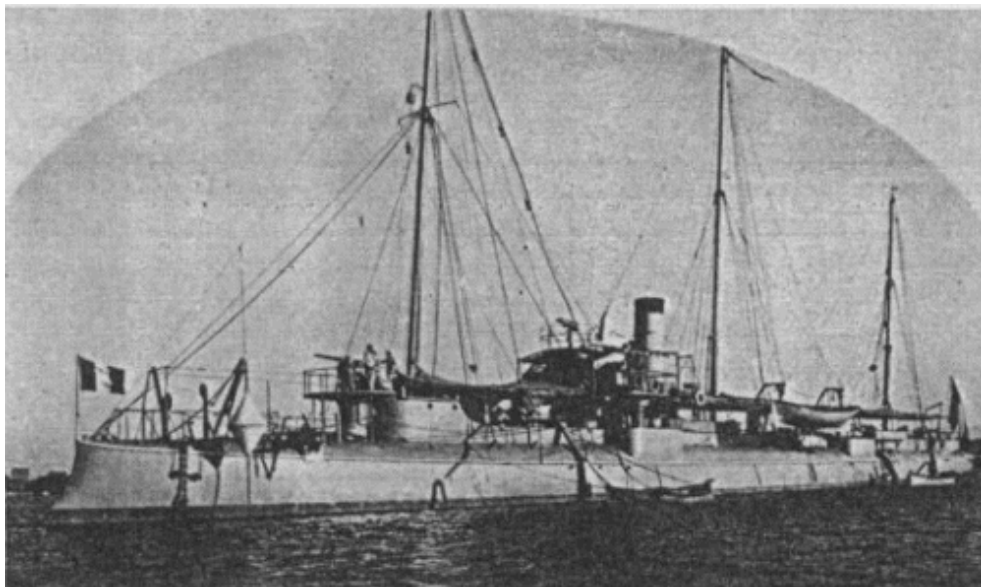


Рис. 8. Французский минный крейсер «Сан-Барб» типа «Бомб» (1886 г.)

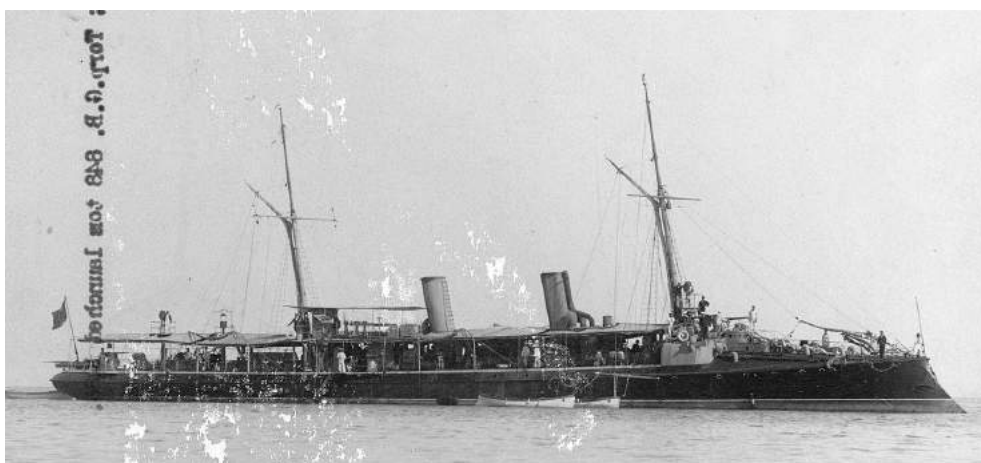


Рис. 9. Итальянский минный крейсер «Триполи» (1886 г.)

Проект первого из них, «Триполи» («Tripoli»), составил знаменитый Бенедетто Брин (*Benedetto Brin*; 1833—1898). Это был минный крейсер со стальным корпусом, сошедший на воду в 1886 году на верфи «*Cantieri di Castellammare di Stabia*» в Каstellамаре. Он был вооружен одной 120-мм, шестью 57-мм орудиями, двумя 37-мм пушками Норденфельта и тремя 37-мм револьверными пушками того же калибра. Дополняли артиллерию пять 356-мм торпедных аппаратов на поворотных платформах. Отличительной особенностью первого итальянского минного крейсера являлось наличие полубака с покатой палубой. На последующих минных крейсерах полубак был устранен, но из-за расширения мостика несколько увеличилась крутизна палубы бака. Водоизмещение – 848 т, основные размерения – 70,0 x 7,9 x 2,76 м, мощность механизмов – 2543 л.с., скорость – 18,0 узлов, броня палубы – 42 мм, экипаж – 105 человек [10].

В 1887–1890 годах в Италии на государственной верфи в Специи были построены четыре минных крейсера типа «Гоита» («*Goito*», «*Confianza*», «*Montebello*» и «*Monzambano*»). Водоизмещение – 840 т, основные размерения – 70,0 x 7,9 x 2,76 м, мощность механизмов – 2000–2620 л.с., скорость – 18,6–20,7 уз, вооружение – четыре 57-мм орудия, две 37-мм пуш-

ки, шесть торпедных аппаратов, броня палубы – 37 мм, экипаж – 110 человек. «Montebello» и «Monzambano» при таких же размерах и вооружении отличались полностью измененной энергетической установкой, что отразилось даже на внешнем виде кораблей – вместо двух дымовых труб на первых двух минных крейсерах, на «Montebello» и «Monzambano» их было по три [10].



Рис. 10. Итальянский минный крейсер «Goito» (1891 г.)

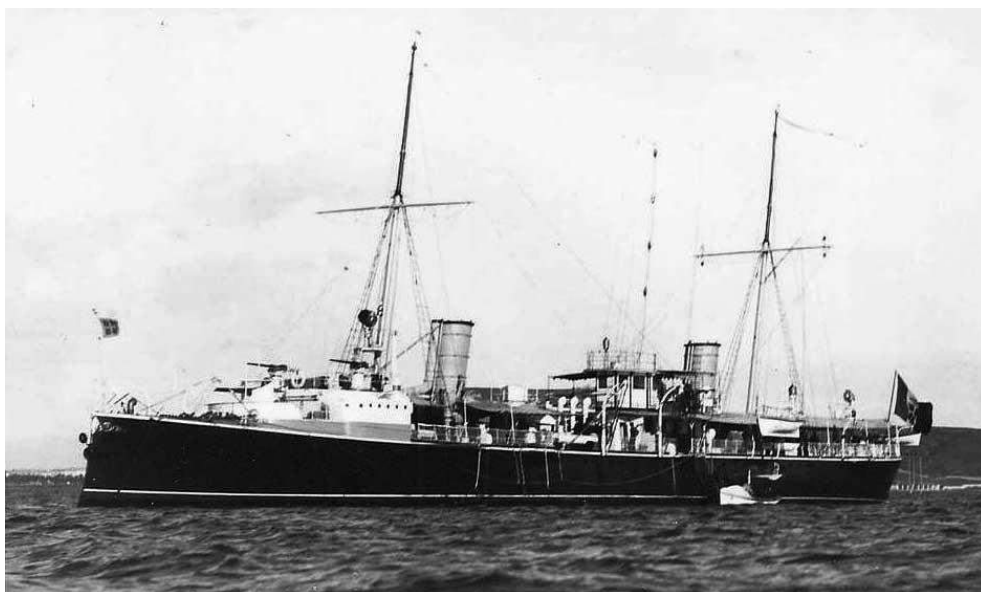


Рис. 11. Итальянский минный крейсер «Partenope» (1893 г.)

В 1890–1897 годах Италия заложила на государственной верфи в Кастеламаре серию их восьми грациозно выглядевших стальных минных крейсеров типа «Партенопе» («Partenope», «Aretusa», «Euridice», «Iride», «Minerva», «Urania», «Calatafimi», «Caprera»). Поскольку корабли строились на разных верфях, то они различались в некоторых деталях и даже в составе вооружения. Например, «Урания» (водоизмещение – 936 т; длина – 73 м; скорость – 19 узлов; вооружение – одно 120-мм орудие, шесть 57-мм, три 37-мм пушки и шесть 450-мм торпедных аппаратов, броня палубы 40 мм) был несколько крупнее «Аретузы» (водоизмещение – 846 т; длина – 71 м; скорость – 19 узлов; вооружение – одно 120-мм орудие, шесть 57-мм, три 37-мм пушки и шесть торпедных аппаратов, экипаж – 106 человек). Следует от-

метить, что головной крейсер «Partenope» получил машины итальянского производства фирмы «Pattison», в то время как почти все серийные корабли имели машины британской фирмы «Hawthorn Leslie» [7, 10].

Затем на итальянских верфях было построено множество кораблей этого класса под разными названиями: минные авизо, торпедно-канонерские лодки, таранные минные крейсера. Последними кораблями в классическом стиле этого типа, которые пополнили итальянский флот в 1897–1900 годах, стали два крупных минных крейсера типа «Коатит» («Coatit», «Agordat»; водоизмещение – 1300 т; основные размерения – 87,63 x 9,3 x 3,12 м; скорость – 22 узла; вооружение – двенадцать 76-мм орудий и два торпедных аппарата, экипаж – 154 человека), которые, впрочем, имели 20-мм палубную броню и первоначально числились малыми легкими крейсерами.

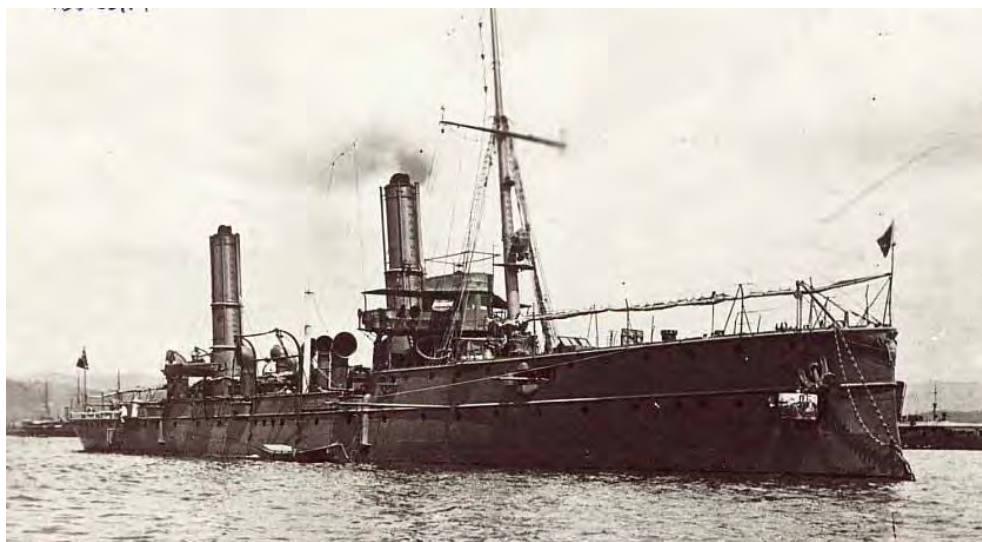


Рис. 12. Итальянский минный крейсер «Agordat» (1900 г.)

Пожалуй, из всех стран Италия наиболее сильно увлеклась идеей постройки кораблей этого класса, но славы итальянской школе кораблестроения они не принесли и к большинству из них можно отнести меткое замечание российского историка флота С. Переслегина: *«По существу, это пародия на малоценный сам по себе класс минных крейсеров»*. Почти все эти корабли были списаны еще до начала Первой мировой войны или «разжалованы» во вспомогательные суда [10].

Флот Австро-Венгрии в 1889 году самостоятельно разработал тип минного крейсера. Обычные канонерки имели слишком маленькую скорость для борьбы с многочисленными итальянскими миноносками, поэтому было решено построить специальные корабли для их нейтрализации. Первым из них стал построенный в 1887 году на заводе «Шихау» в Эльбинге «Метеор» («Meteor»), выгодно отличавшийся от «Ильина» меньшими размерами и стоимостью, но имевший более мощное артиллерийское вооружение (девять 47-мм скорострелок) и два 450-мм торпедных аппарата – один неподвижный в носу и один поворотный на верхней палубе. Правда, скорость «Метеора» оказалась не слишком высокой (17,5 узла), но этот недостаток был быстро исправлен на, построенных в 1886–1890 годах, последующих кораблях – «Блиц» («Blitz»), «Комет» («Kommet»), «Планет» («Planet») и «Трабант» («Trabant»). При этом «Блиц» и «Комет» (водоизмещение – 433 т; основные размерения – 59 x 7 x 2 м; скорость – 20–21 узлов; вооружение – восемь 47-мм пушек и четыре торпедных аппарата, экипаж – 56 человек), построены на верфи «Шихау» всего год спустя после «Метеора». «Трабант» построен в Триесте, «Планет» – в Англии фирмой «Палмерс». Торпедные аппараты размещались следующим образом: один устанавливался в форштевне, один на баке и по одному поворотному стояло на каждом борту. Они имели практически такое же водоизмещение и вооружение, как «Метеор», но более мощную машину и скорость 21 узел. Через год после «Блиц» в строй вошел «британец» «Планет» (480 т), несколько более медлительный (19 узлов), но зато вооруженный в придачу к восьми 47-мм еще и двумя 66-мм пушка-

ми. Австрийский судостроительный завод «Стабилименто Текнико» в Триесте удачно воспроизвел 20,5-узловый «Трабант» (490 т). Эти корабли трудно назвать даже «двоюродными братьями», но родственная связь между ними, несомненно, существует.

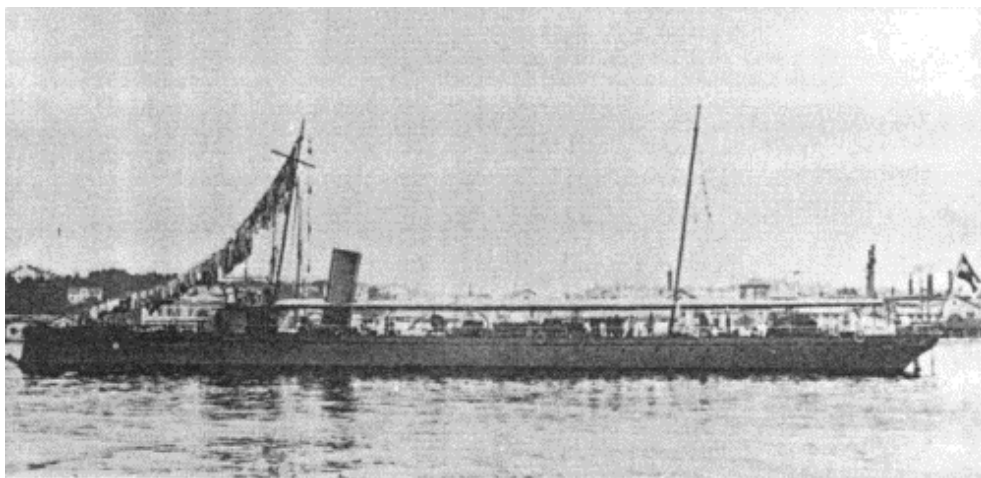


Рис. 13. Австро-Венгерский минный крейсер «Комет» типа «Blitz» (1889 г.)



Рис. 14. Австро-Венгерский минный крейсер «Satellit» (1892 г.)

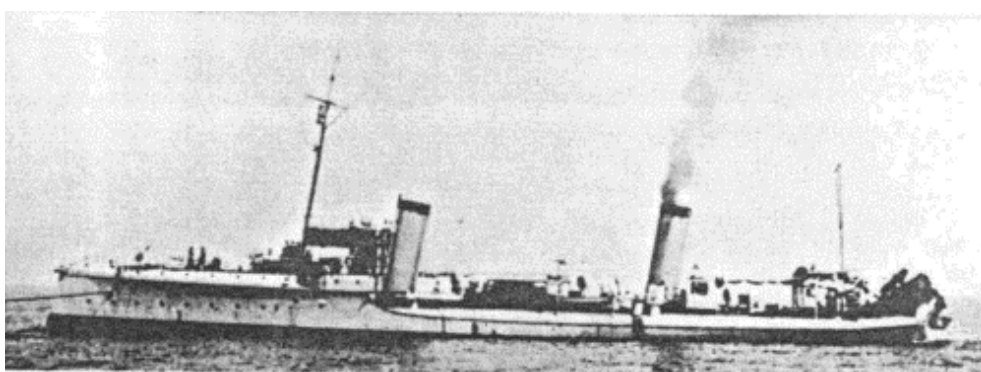


Рис. 15. Австро-Венгерский минный крейсер «Magnet» (1892 г.)

Следующий минный крейсер, «Сателлит» («Satellit»), строился в Германии фирмой «Шихау» в 1892 году. Водоизмещение полное 620 т., длина по ватерлинии 68,9 м, ширина 8,1 м, осадка 2,7 м. Мощность двухвальная паросиловая установки 4500 л.с., скорость на испытаниях 21,9 узла. Вооружение: два 450-мм торпедных аппарата, одна 66-мм и восемь 47-мм пушек. В 1912–1913 годах заменены котлы: корабль получил три трубы вместо одной [1, 10]. В 1895 году австрийцы заказали «Шихау» оригинальную торпедно-канонерскую лодку

«Магнет» («Magnet»; водоизмещение – 510 т; длина – 67,5 м, ширина 8,2 м, осадка 2,3 м; скорость – 26 узлов; вооружение – шесть 47-мм орудий и три 450-мм торпедных аппарата, экипаж 80 человек). Этот довольно удачный корабль благодаря высокой скорости нашел себе чисто «минное» применение: в годы Первой мировой войны он служил лидером 9-го дивизиона миноносцев.

Так, за семь лет Австро-Венгрия получила семь минных крейсеров, одновременно и похожих, и различных. Излишне говорить о том, что использовать их в одном отряде было бы весьма затруднительно [1].

Несколько другим путем к проблеме минного крейсера подошли скандинавы. Флоты Швеции и Норвегии оснастили многие свои канонерские лодки одним носовым подводным торпедным аппаратом. Моряки этих стран справедливо полагали, что такой состав вооружения может очень пригодиться при ведении боя в шхерах. Например, пять шведских торпедно-канонерских лодок типа «Ориен» («Ornen»; водоизмещение – 840 т; длина – 67 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 57-мм орудия и один торпедный аппарат) строились разными фирмами в 1896–1900 годах и внешне несколько отличались друг от друга. Имели некоторое подобие броневой защиты – карапасную палубу толщиной 12–19 мм. Они были типичными кораблями береговой обороны, и в данном случае их вполне заслуженно называли не крейсерами, а канонерскими лодками, поэтому пропустим их подробное описание [10].

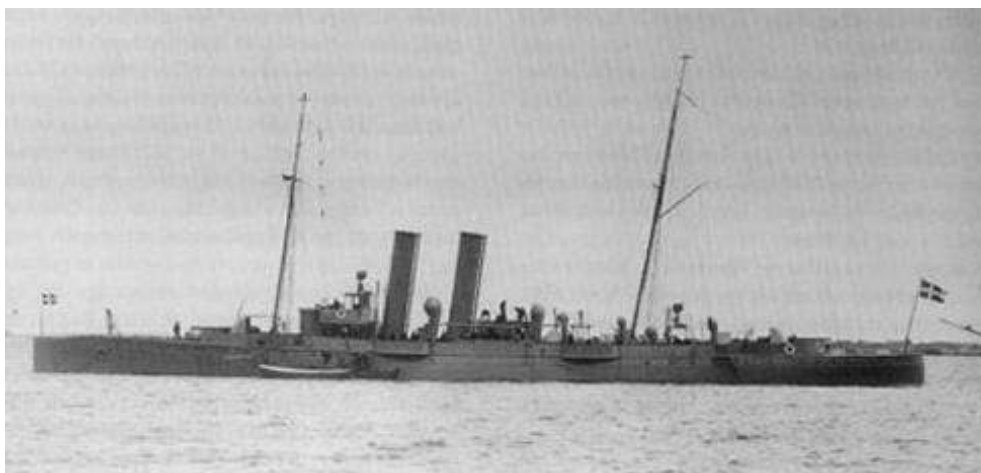


Рис. 16. Шведская торпедная канонерская лодка «Ориен» (1900 г.)

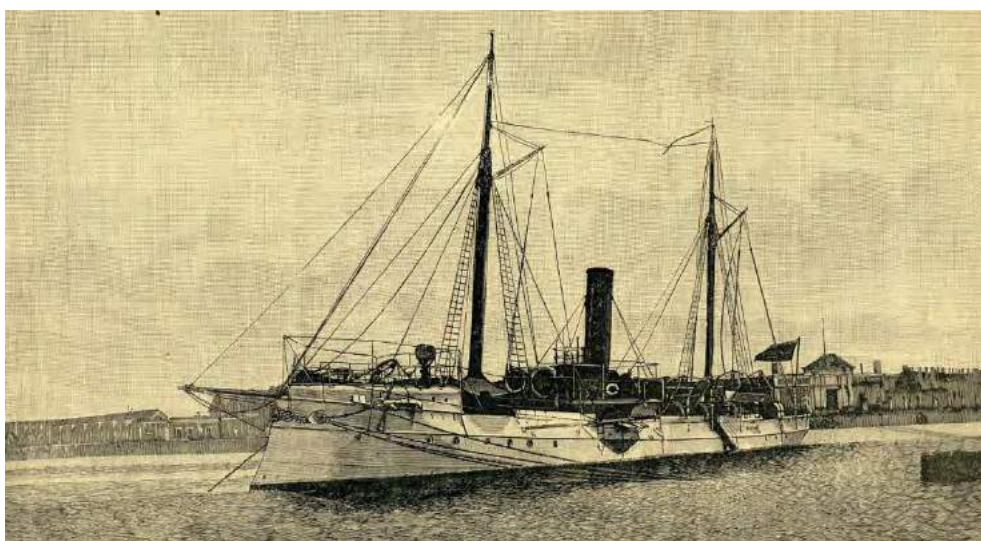


Рис. 17. Испанская торпедно-канонерская лодка «Нуэва Эспанья» (1889 г.)

Лидером по количеству минных крейсеров среди второстепенных флотов следует считать испанский ВМФ – 8 единиц. В 1889–1891 годах Испания построила пять кораблей типа «Темерарио» («Темерарио», «Нуэва Эспанья», «Маркес де Молинс», «Мартин Алонсо Пинсон», «Винсенте Янес Пинсон»). Водоизмещение – 562 т; основные размеры – 58 x 6,73 x 3,15 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 57-мм, одно 25 мм орудие и два торпедных аппарата; экипаж – 91 человек. Корабли имели легкую броню на передней стороне боевой рубки и над машинным отделением [10]. В 1894–1898 годах на верфи города Ферроля были сооружены три торпедно-канонерских лодки типа «Молина» («Донья Мария де Молина», «Маркес де ла Витория», «Дон Альваро де Басан»). Водоизмещение – 830 т; основные размеры – 71,62 x 7,98 x 3 м; скорость – 19,5 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 47-мм орудия и три торпедных аппарата, броня рубки – 152 мм, экипаж – 89 человек [10].

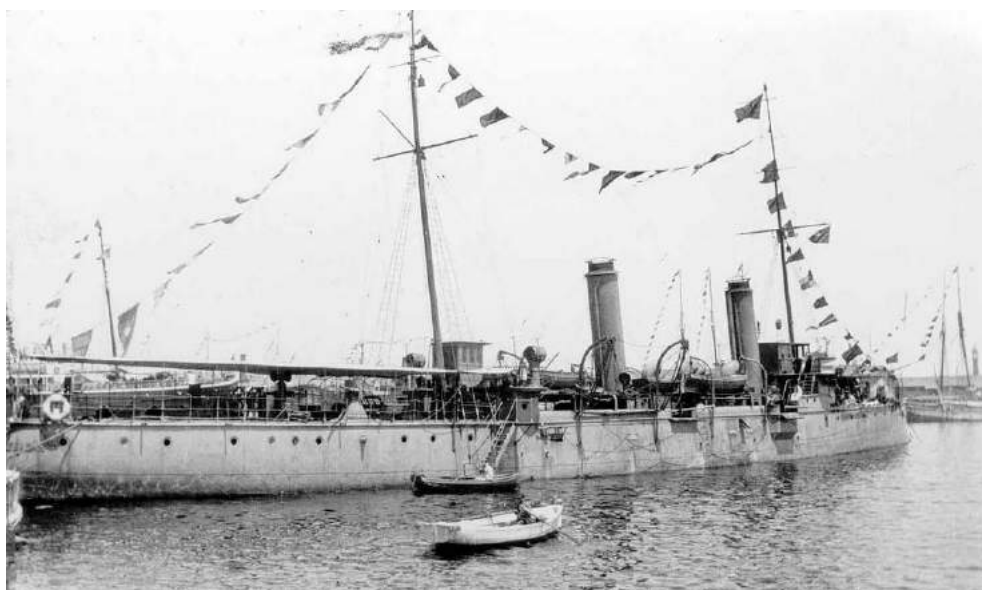


Рис. 18. Испанская торпедно-канонерская лодка «Дон Альваро де Басан» (1895 г.)



Рис. 19. Турецкий минный крейсер «Пейк-и-Шевкет» (1907 г.)

Турция была, пожалуй, последней страной, которая обзавелась минным крейсером, когда все ведущие страны уже разочаровались в этом классе кораблей. Минный крейсер «Пеленги-Дерья» водоизмещением 900 тонн был построен в Германии в 1890–1896 годах. Скорость его хода 18 узлов. Первоначальное вооружение: две 120-мм, две 88-мм пушки и три торпедных аппарата. В 1915 году он имел вооружение: три 75-мм и четыре 47-мм пушки.

В 1907 году в состав турецкого флота вошли «Бек-и-Савет» и «Пейк-и-Шевкет» (водоизмещение – 775 т; длина – 80 м; скорость – 21 узел; вооружение – два 105-мм, шесть 57-мм орудий и три торпедных аппарата), тоже построенные в Германии. Официально сами турки на новый лад называли их торпедными крейсерами [10].

Отдал дань увлечению минными крейсерами и японский флот. В 1890 году на французской верфи в Сен-Назаре был заложен такой корабль, получивший название «Чишима» («Chishima»; водоизмещение – 762 т; длина – 70 м; скорость – 22 узла; вооружение – пять 76-мм, шесть 37-мм орудий и три торпедных аппарата). Он имел длинный, изящный небронированный корпус с двумя трубами и тремя мачтами, несущими легкий рангоут. Артиллерия была размещена как на классическом крейсере: четыре 76-мм орудия располагались в бортовых спонсонах, а пятое – в носу. Вспомогательная артиллерия состояла из шести 37-мм орудий, расположенных на мостике, на корме и в середине корабля. «Чишима» был включен в состав японского флота 24 ноября 1892 года, но по пути из Европы в Японию столкнулся с английским пароходом «Равенна» («Ravenna») и затонул. Вместе с кораблем погибло 76 человек его команды. Более удачливым оказался минный крейсер «Тацута» (водоизмещение – 830 т; длина – 73 м; скорость – 21 узел; вооружение – два 120-мм, четыре 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов, экипаж – 125 человек), заказанный японцами в 1893 году Армстронгу. Он был срочно заказан в Великобритании вместо погибшей «Чисимы», чтобы успеть к войне с Китаем. Первоначально был однотрубным. На пути в Японию конфискован и возвращен только в декабре 1896 года. В 1903 году капитально реконструирован и перевооружен. Корабль прослужил на флоте до 1925 года, правда, с 1918 года стал плавучей базой подводных лодок [7].

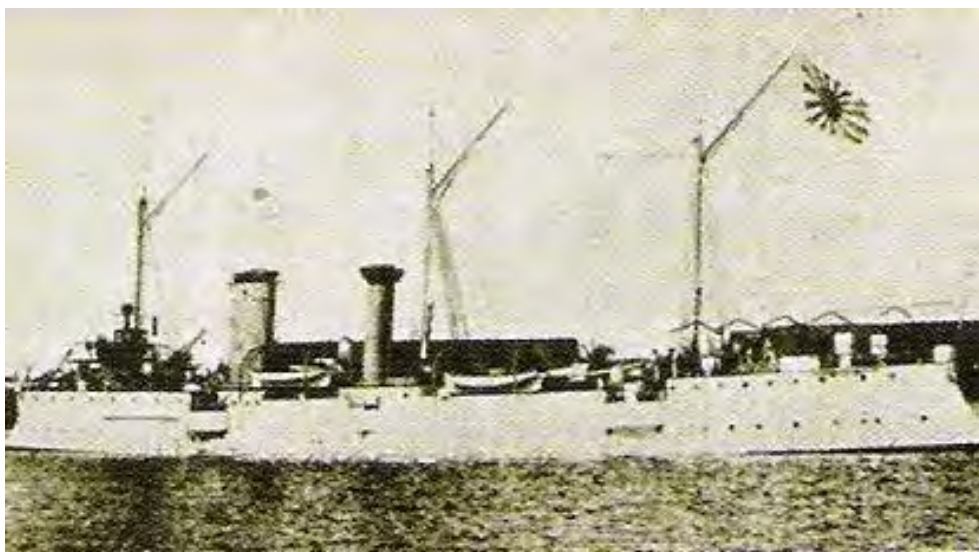


Рис. 20. Японский минный крейсер «Чишима» (1892 г.)

Китайский флот приобрел первый минный крейсер «Фэй-Ин» (водоизмещение – 837 т; длина – 75 м; скорость – 22 узла; вооружение – две 105-мм, шесть 76-мм пушек и три торпедных аппарата) в 1895 году у немецкой фирмы «Вулкан». В 1899–1902 годах в самом Китае на верфи Фучжоу по французскому проекту были построены еще два корабля типа «Чжень-Ань» (водоизмещение – 870 т; длина – 77 м; скорость – 23 узла; вооружение – одно 102-мм, три 57-мм орудия и два торпедных аппарата, экипаж 105 человек). Это были первые относительно крупные боевые корабли современного типа, построенные в Китае [7, 10].

С большим энтузиазмом появление кораблей класса минных крейсеров было встречено в Латинской Америке. Не имея средств на приобретение настоящих крейсеров, некоторые малые, но самолюбивые страны путем простого отбрасывания одного слова от названия этого типа корабля зачисляли в состав своего флота столь желанную боевую единицу [10].

Например, в уругвайском флоте так поступили с минным крейсером «Уругвай» («Uruguay»; водоизмещение – 1400 т; длина – 85 м; скорость – 23 узла; вооружение – два 120-мм, четыре 76-мм, шесть 37-мм орудий и два торпедных аппарата, экипаж – 125 чело-

век), который числился бронепалубным крейсером. Бронирование борта и палубы только в районе машин : пояс 20 мм, палуба 20 мм. Построенный на верфи «Шихау» в 1910 году корабль прослужил до 1953 года, правда, с 1923 года как учебное судно.

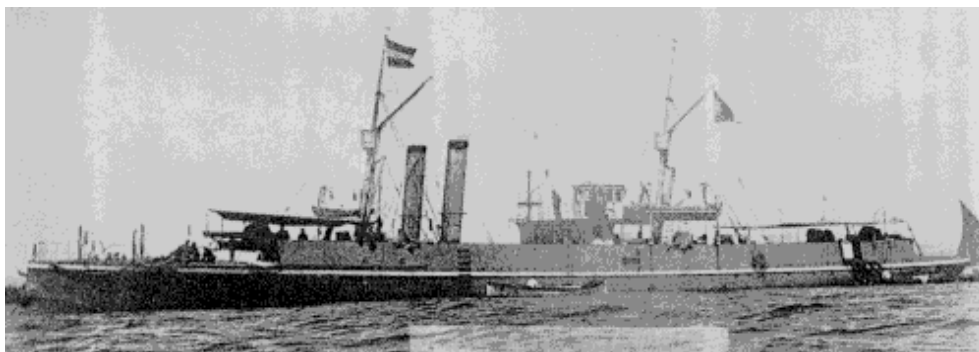


Рис. 21. Китайский минный крейсер «Фэй-Ин» (1895 г.)

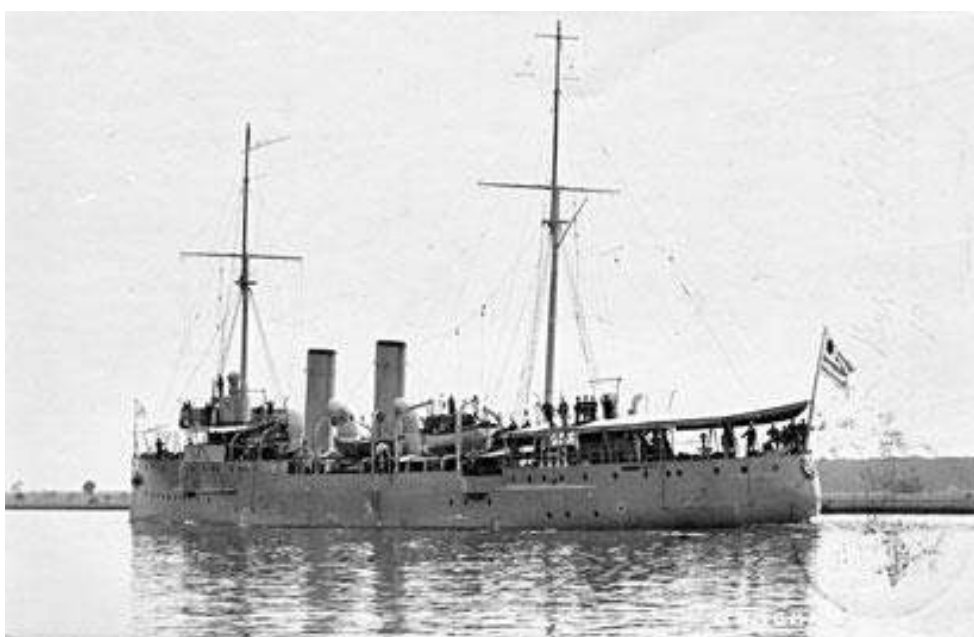


Рис. 22. Минный крейсер «Уругвай» (1910 г.)

На флоте Эквадора торпедно-канонерская лодка «Либертадор Боливар» («Bolivar»; водоизмещение – 750 т; длина – 72,3 м; скорость – 21,5 узлов; вооружение – два 120-мм, пять 57-мм, четыре 47-мм орудия, три торпедных аппарата; бронирование борта и палубы в районе машинного отделения – 25 мм), построенная в 1896 году в Англии и купленная в 1907 году у Чили, не только стала называться крейсером, но много лет была самым крупным военным кораблем страны. А при необходимости также выполняла функции президентской яхты [10].

Как бы в пик у малых стран, флоты крупных держав Южной Америки наоборот официально называли минные крейсера торпедно-канонерскими лодками. Кроме двух выше указанных государств, имели в своем составе корабли этого класса флоты Аргентины (3 судна), Бразилии (5) и Чили (2). Первыми в регионе в 1890 году минные крейсера приобрела у Англии Аргентина, это были два корабля типа «Эспора» («Espero» и «Resales»; водоизмещение – 528 т; длина – 61 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 75-мм, пять 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов). Два торпедных аппарата располагались в центре корабля в спаренных установках, а пятый – в носу. В 1893 году аргентинский флот пополнил более крупный корабль «Патриа» (водоизмещение – 1070 т; скорость – 20 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 57-мм, два 47-мм орудия и два торпедных аппарата).



Рис. 23. Модель торпедной канонерской лодки «Либертадор Боливар» (1893 г.)

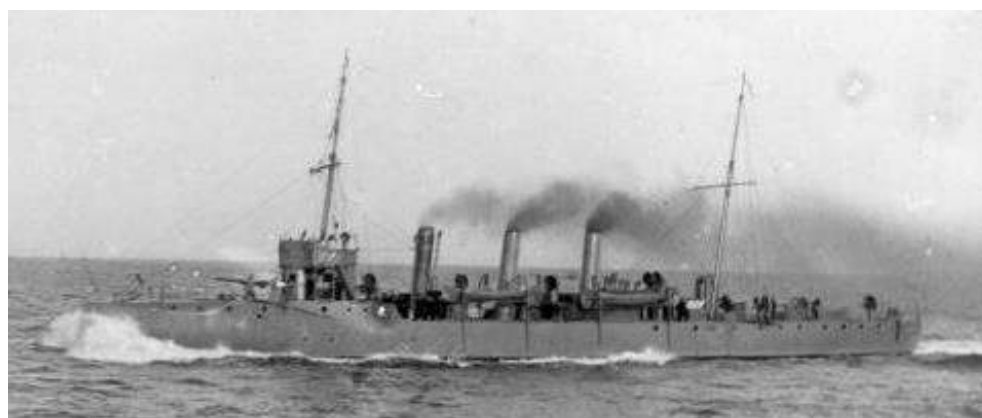
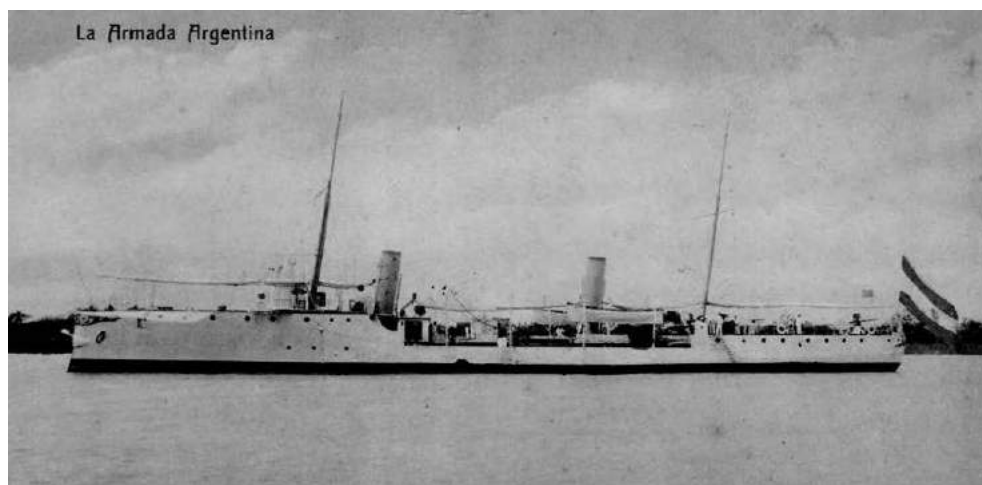


Рис. 24. Аргентинский минный крейсер «Эспора» до (вверху) и после (внизу) модернизации

Бразилия вначале купила в 1893 году две торпедно-канонерские лодки в Англии у Армстронга. Затем приобрела еще три типа «Тамайо» (водоизмещение – 1065 т; длина – 76 м; скорость – 23 узла; вооружение – два 105-мм орудия и три торпедных аппарата) в Германии у Круппа. Армстронговской торпедно-канонерской лодке «Густаво Сампайо» («Gustavo Sampaio»; водоизмещение – 487 т; длина – 60 м; скорость – 21 узел; вооружение – два 90-мм орудия и три 406-мм торпедных аппарата), было суждено достичь наиболее громкой победы из всех кораблей этого класса. Увы, победа была одержана над своим земляком.

Бунты в вооруженных силах стран Латинской Америки в конце XIX века были явлением почти обыденным, но то, что произошло в октябре 1893 года в Бразилии вышло за всякие

рамки. В стране восстал флот против армии и правительства. В течение более полугода корабли периодически и, как правило, безрезультатно перестреливались с береговыми батареями, но положение не менялось: моряки контролировали столичный порт, правительство – берег. Армия была бессильна против могучих пушек кораблей, а флот не мог воевать на суше. Однако полторы тысячи моряков смогли парализовать торговлю и политическую деятельность Рио-де-Жанейро. Тогда бразильское правительство решило применить новое оружие – торпеды. На операцию в апреле 1894 года вышел минный крейсер «Густаво Сампайо», только купленный в Англии. Ночью под тропическим дождем он приблизился к якорной стоянке мятежников и с 20 м выпустил две торпеды в броненосец «Аквибадан» (водоизмещение – 6000 т; длина – 93 м; скорость – 16 узлов; вооружение – четыре 234-мм и шесть 140-мм орудий). Хотя цели достигла только одна торпеда, но броненосец в течение нескольких минут затонул, и с восстанием было покончено. Восставшие пробовали отстреливаться: в «Сампайо» попало около 40 снарядов, выпущенных из пушек Норденфельда, но на его борту пострадал только один человек.



Рис. 25. Бразильская торпедная канонерская лодка «Густаво Сампайо» (1893 г.)



Рис. 26. Чилийская торпедно-канонерская лодка «Адмирал Линч» (1890 г.)

В 1890 году Чили построила в Англии две торпедно-канонерские лодки «Адмирал Конделл» и «Адмирал Линч» (водоизмещение – 710 т; длина – 70 м; скорость – 20,5 узла;

вооружение – шесть 67-мм орудий и пять торпедных аппаратов, экипаж 87 человек). Корабли имели стальной корпус и легкое бронирование на протяжении машинного и котельного отделений. В 1891 году чилийский флот почти в полном составе восстал против президента-диктатора Бальмаседа (José Manuel Balmaceda; 1838–1891), на стороне диктатора из всех ВМС остались только эти два «адмирала». Апрельской ночью 1891 года они атаковали стоящий на якоре флагманский броненосец повстанцев «Адмирал Кохрене» (водоизмещение – 3630 т; длина – 64 м; скорость – 13 узлов; вооружение – шесть 229-мм орудий). Повстанцы прозевали атаку, но из десяти торпед, выпущенных почти в упор, до цели дошла только одна. Однако и этого попадания хватило с избытком: взрыв мгновенно отправил старый казематный корабль (1874 г.) на дно. Чили удостоилось сомнительной чести – их корабль занял самую первую строчку в длинном списке броненосцев, потопленных с помощью торпеды.

Выводы

Все эти успехи стали «лебединой песней» минных крейсеров. Опыт последующих боевых действий подтвердил, что они не могут эффективно защитить крупные корабли от атак миноносцев, поскольку значительно уступают последним в скорости, а в качестве ударных торпедных кораблей из-за больших размеров и опять-таки тихоходности также оказались неполноценными. С появлением эскадренных миноносцев класс минных крейсеров быстро и полностью исчез из флотов ведущих морских держав. «Крейсера» же малых стран, как правило, прожили долгую и спокойную жизнь, совершая визиты в иностранные порты и радуя сердца своих президентов и адмиралов [11].

Подводя итог краткого обзора больших минных судов последних полутора десятилетий позапрошлого века, можно лишь отметить, что в истории найдется немного примеров столь неудачной «ветви» военного кораблестроения. Непродуманность концепции в большинстве случаев дополнялась неудачным ее осуществлением. Как часто бывает, «гибрид» оказался нежизнеспособным – уж слишком разные требования предъявлялись к малому легкому крейсеру (защитнику эскадры) и миноносцу (корабль атаки). А историки флота записали на скрижали очередной парадокс.

Примечания

1. *Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л.* История корабля. От гребного флота Древнего мира до наших дней. М.: АСТ, 2010. 686 с.
2. *Мельников Р.М.* Минные крейсера России (1886–1917 гг). СПб.: издатель М.А. Леонов, 2005. 128 с.
3. *Усов В.Ю.* Минные крейсера «Лейтенант Ильин» и «Капитан Сакен» // Судостроение. 1982. №4.
4. *Мельников Р.М.* Минные крейсера типа «Казарский» // Судостроение. 1982. №6.
5. *Усов В.Ю.* Минный крейсер «Абрек» // Судостроение. 1982. №7.
6. *Климовский С.Д.* Минные крейсера типа «Охотник» // Судостроение. 1984. №3.
7. *Энциклопедия кораблей / Под ред. К. Маршала.* СПб.: «Полигон», 1997. 620 с.
8. *Colledge J. J., Warlow B.* Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy (Rev. ed.). London: Chatham, 2004.
9. *Winfield R., Lyon D.* The Sail and Steam Navy List: All the Ships of the Royal Navy 1815–1889. London: Chatham Publishing, 2004.
10. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905.* London: Conway Maritime Press, 1979.
11. *Митюков Н.В.* Стратегическое оружие районного масштаба // Моделист конструктор. 2010. № 1.
12. *Каторин Ю.Ф.* Уникальная и парадоксальная военная техника. Т. 1. СПб.: «Полигон», 2006.

References:

1. *Katorin Ju.F., Volkovskij N.L.* Istorija korablja. Ot grebnogo flota Drevnego mira do nashih dnejj. M.: AST, 2010. 686 s.
2. *Mel'nikov P.M.* Minnye krejsera Rossii (1886–1917 gg). SPb.: izdatel' M.A. Leonov, 2005. 128 s.

3. *Usov V.Ju.* Minnye krejsera «Lejtenant Il'in» i «Kapitan Saken» // Sudostroenie. 1982. №4.
4. *Mel'nikov R.M.* Minnye krejsera tipa «Kazarskij» // Sudostroenie. 1982. №6.
5. *Usov V.Ju.* Minnyj krejser «Abrek» // Sudostroenie. 1982. №7.
6. *Klimovskij S.D.* Minnye krejsera tipa «Ohotnik» // Sudostroenie. 1984. №3.
7. **Jenciklopedija korablej /Pod red. K. Marshala. SPb.: «Poligon», 1997. 620 s.**
8. *Colledge J. J., Warlow B.* Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy (Rev. ed.). London: Chatham, 2004.
9. *Winfield R., Lyon D.* The Sail and Steam Navy List: All the Ships of the Royal Navy 1815–1889. London: Chatham Publishing, 2004.
10. Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905. London: Conway Maritime Press, 1979.
11. *Mitjukov N.V.* Strategicheskoe oruzhie rajonnogo masshtaba // Modelist konstruktor. 2010. № 1.
12. *Katorin Ju.F.* Unikal'naja i paradoksal'naja voennaja tehnika. T. 1. SPb.: «Poligon», 2006.

УДК 355/359

Минные крейсера: корабли, не оправдавшие надежд

Юрий Федорович Каторин

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
 Доктор военных наук, профессор
 E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация. В данной статье описана история развития минных крейсеров, этот класс возник в конце XIX века, как следствие многочисленных попыток создать по-настоящему мореходные миноносцы и обеспечить их командам хорошие условия обитания. Поэтому эти корабли имели гораздо большее водоизмещение, на них устанавливалось усиленное артиллерийское вооружение, часто за счет ослабления торпедного. Основным предназначением их считалась оборона крупных кораблей – броненосцев и крейсеров – от атак вражеских миноносцев в открытом море, а дополнительным – атака кораблей неприятеля торпедами. Однако анализ их боевого применения подтвердил, что они не могут эффективно защитить крупные корабли от атак миноносцев, поскольку значительно уступают последним в скорости, а в качестве ударных торпедных кораблей из-за больших размеров и опять-таки тихоходности также оказались неполноценными. С появлением эскадренных миноносцев класс минных крейсеров быстро и полностью исчез из флотов ведущих морских держав.

Ключевые слова: Минный крейсер, торпедный аппарат, борьба с миноносцами, условия обитания на миноносце.

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], размерения 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 «Tínima» 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.

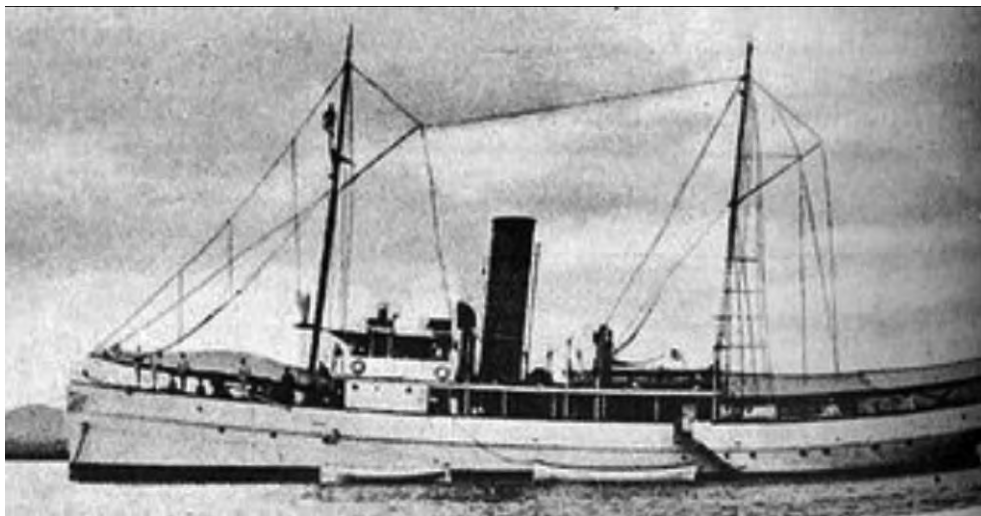


Рис. 1. Пароход «Yara» в начале своей карьеры

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 Acea) 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 (Placetás). 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].

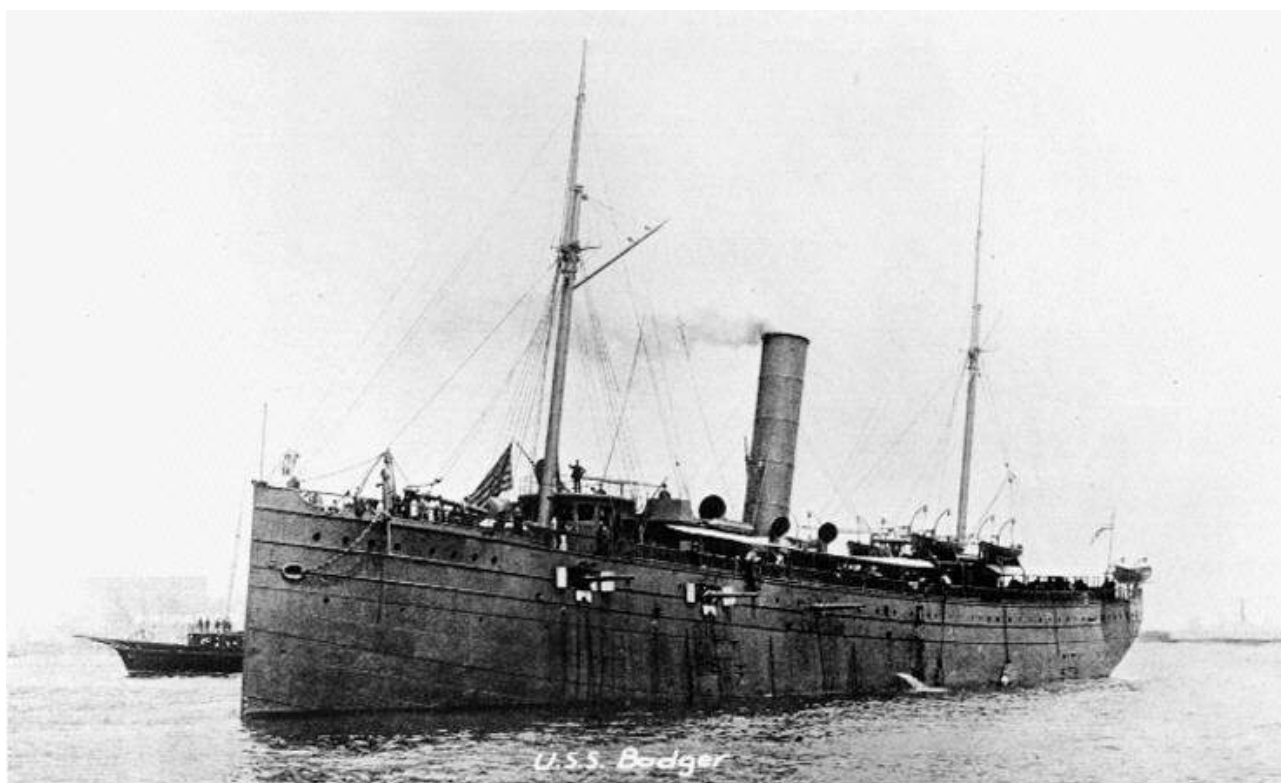


Рис. 2. Вспомогательный крейсер «Badger»

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 «Yara», 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. «Yara» 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 «Yara» 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.

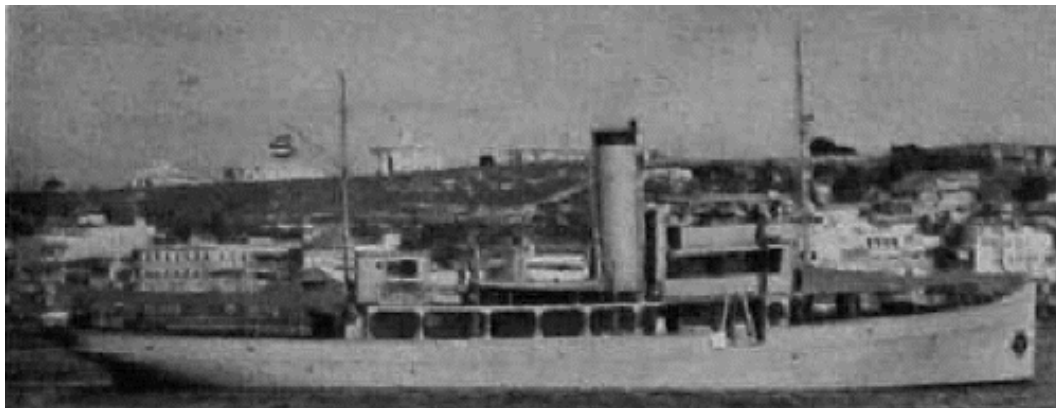


Рис. 4. «Уага» в составе гидрографической службы выходит в море (1952 г.)



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

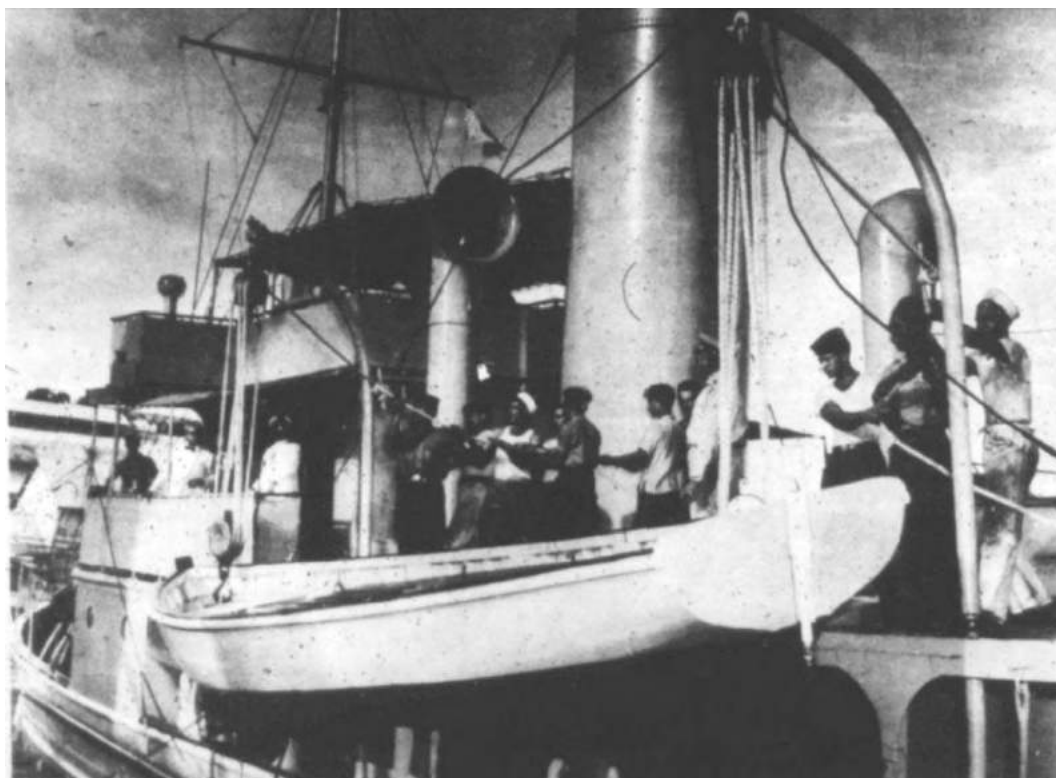


Рис. 6. Спуск шлюпки с борта «Yara» (1950-е гг.)

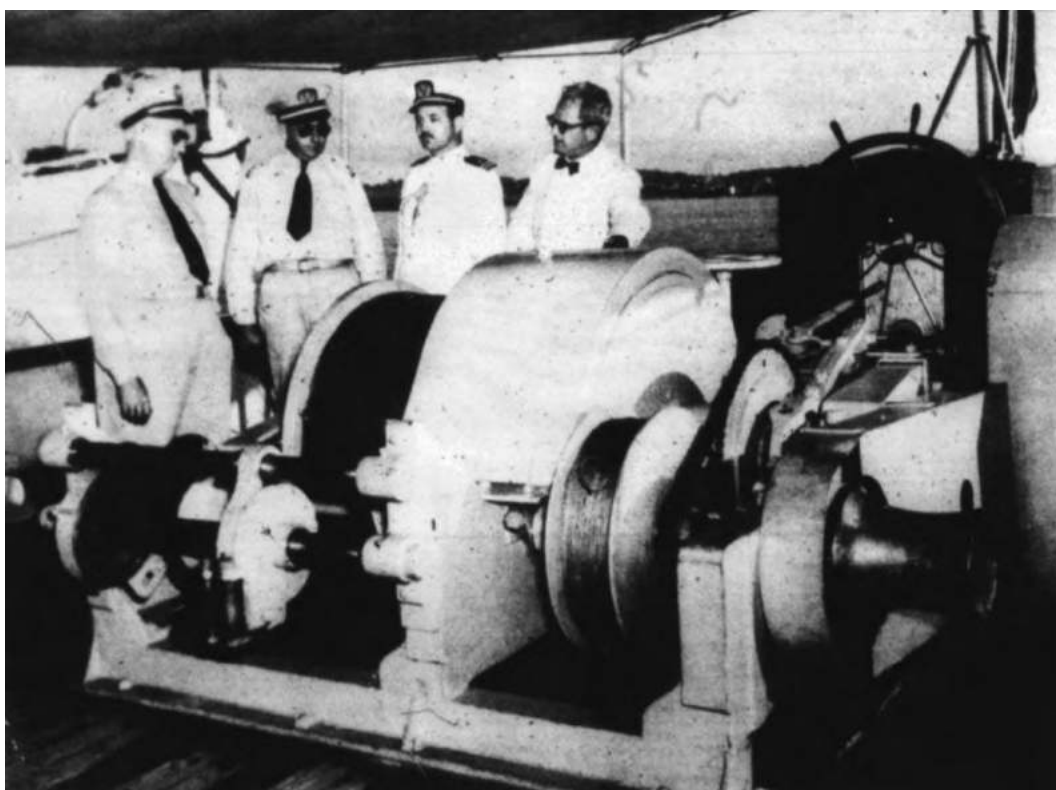


Рис. 7. Лебедка на борту «Yara» для подъема глубоководных проб

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 «Yaga». 30 ноября канонерка вместе с пароходом «Habana» 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 «Yaga». Однако усилия кубинского флота оказались напрасными, «Valbanera» в итоге затонула со всеми 488 пассажирами и членами команды [5].

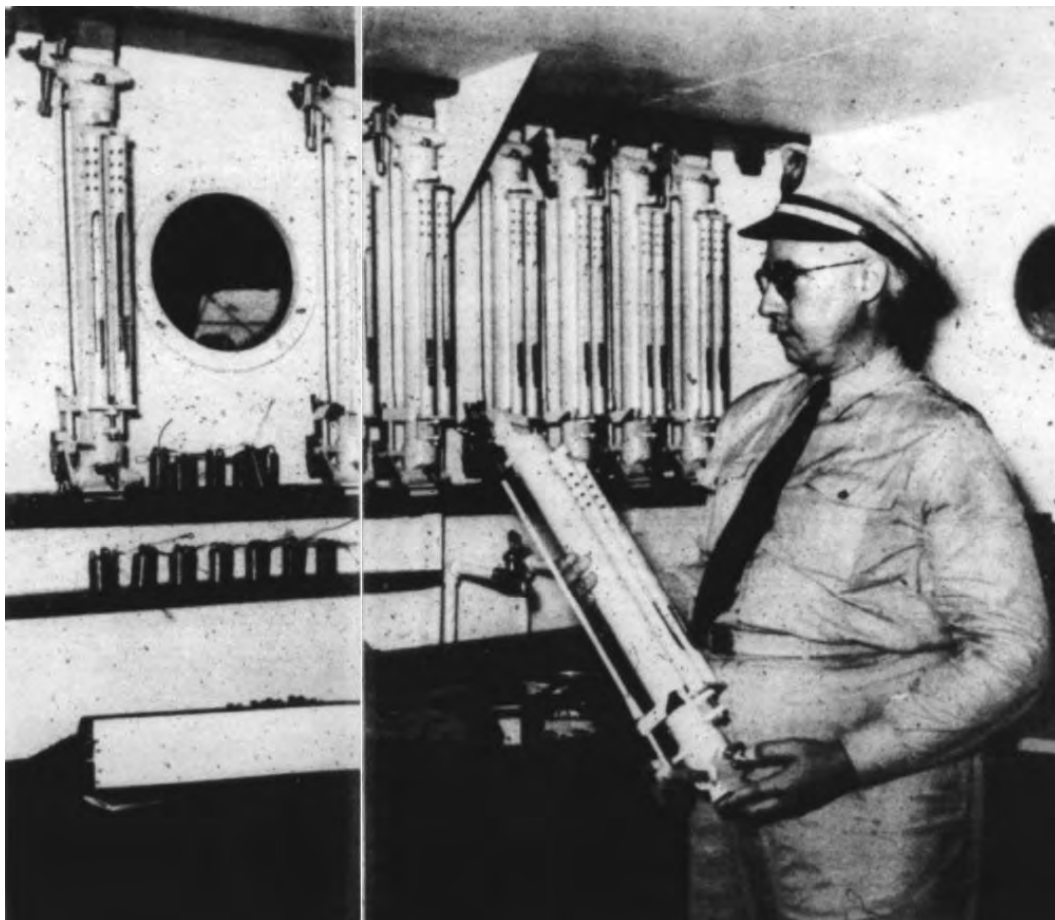


Рис. 8. Исследование глубоководных проб на борту «Yaga»

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 «Yaga», 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 «Yaga» 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 «Yara» осуществляли блокаду Хибары, для предотвращения проникновения морем дополнительных групп революционеров.



Рис. 9. Бортовая лаборатория «Yara»

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 «Yara», 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 «Yara» 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 Аламилльо

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.

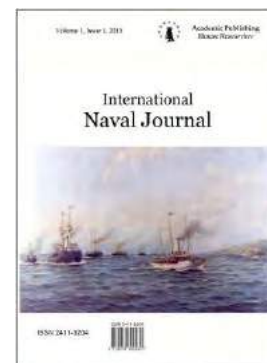
Ключевые слова: Куба, испано-американская война, военно-морской, флот Кубы, гидрографическая служба.

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. 160-167, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.160
www.ejournal37.com



UDC 94:355.321:325.36(430)“1896/1900“

The Role of the Navy of the German Empire in the Colonial Plans of the Emperor Wilhelm II (1896–1900)

Lesya L. Goncharenko

Sumy State Pedagogical University named after A.S. Makarenko, Ukraine
PhD (History), Associate Professor
E-mail: alesjazabltnaja@rambler.ru

Abstract

The article deals with the issues of ideological background for the formation of the German Navy and its role in the colonial plans of the German Emperor Wilhelm II in the late XIX – early XX century. It is reported the main directions and peculiarities of the implementation of the naval program, in particular, the characteristics of the coverage of this issue in society and its scientific justification. Much attention is given to the problems of the Kaiser's participation in the formation and development of the fleet, as well as the Emperor's plans for the engagement of the naval forces to participate in the colonial policy of the Empire.

Keywords: German Empire, the colonial policy, Navy, world domination, Emperor Wilhelm II, Friedrich Ratzel.

Введение

Исследование роли военного флота как одного из средств завоевания и освоения колоний крупнейшими европейскими государствами, в том числе и Германской империей имеет очень большое значение. Ведь, несмотря на огромные изменения в науке и технике, морские коммуникации в конце XIX – начале XX вв. остаются основным связующим звеном между странами и континентами.

Кроме того, сложная современная международная ситуация доказывает, что развитие военно-морского флота является одной из приоритетных задач политики национальной безопасности многих государств. В этом аспекте целесообразно изучение опыта развития собственного флота ведущими европейскими государствами и его применение в различных государственных интересах. Безусловно, одним из таких примеров является использование военно-морского флота Германской империей в колониальных планах императора Вильгельма II на рубеже XIX–XX вв.

Материалы и методы

Материалами для исследования послужила российская, украинская, немецкая специализированная историография, а также немецкие источники представленные мемуарами. Исследование построено на основе исторического метода, применяемого с учетом принципов объективности, многофакторности, конкретности, единства исторического и логического. Освещаемые события рассматриваются в их системной целостности, которая формирует-

ся совокупностью выявленных взаимосвязанных исторических фактов. Композиция статьи построена преимущественно путем последовательно-хронологического изложения материала.

Обсуждение

Характеризуя источниковедческую базу вопроса, прежде всего, необходимо обратить внимание на мемуары самого кайзера Вильгельма II [2], рейхсканцлера Германской империи Б. Бюлова [1] и на работы главного идеолога немецкого колониализма Ф. Ратцеля [13; 14].

Исследованию данного вопроса посвятили свои работы ученые разных стран. В частности, российские ученые А. Ерусалимский [3], Л. Иванов [4], А. Патрушев [6], Е. Пуховская [8], Б. Туполев [11] и С. Шилов [12] и др., которые в той или иной степени касались в своих работах вопросов становления военного флота Германской империи. Особое внимание следует обратить на работу Ф. Ротштейна [9], посвященную международным отношениям конца XIX в. Среди украинских историков данный вопрос мало исследован. Частично в своих работах его касаются С. Троян [10] и Л. Пытлеванная [7].

Следует подчеркнуть, что вышеупомянутые авторы не касаются роли Вильгельма II в создании немецкого военного флота. Кроме того, почти не освещены вопросы роли военного флота в колониальных планах императора. Поэтому целью нашего исследования является изучение влияния немецкого императора Вильгельма II на формирование военного флота и его значение в колониальной политике германского государства в 1896–1900 гг.

Результаты

Существенный интерес к военному флоту в Германской империи появился в конце XIX в. Такое внимание было неслучайным, ведь наступил переломный момент не только в истории немецкого колониализма, но и кайзеровской Германии. 18 января 1896 г. на пиру, посвященном празднованию 25-летнего юбилея империи, Вильгельм II заявил: «Германская империя стала мировой державой. Везде в самых отдаленных уголках земного шара живут наши соотечественники; немецкие товары, немецкая наука, немецкая предприимчивость переplывают океаны, и ценность того, что Германия посылает через моря, измеряется тысячами миллионов марок. Ваш святой долг, господа, помочь мне крепко связать эту великую Германскую империю с Отечественной» [10].

Императора поддержали руководящие круги национал-либеральной и имперской партий. Это ярко проявилось в выступлении в рейхстаге 1 декабря 1896 национал-либерала и одного из деятелей Пангерманского союза Г. Пааше. Он заявил: «Германия является и остается мировой державой и должна в определенном смысле проводить политику утверждения своей мировой мощи ... Мы должны защищать наше мировое положение с помощью флота» [15, с.36-39]. На следующий день в том же духе высказался лидер имперской партии крупный промышленник В. фон Карддорф: «Я нахожусь на крайнем правом фланге сторонников морского флота и мои желания идут достаточно далеко» [15, с.36-51].

Сторонники увеличения военно-морского флота империи приводили такие доводы, как необходимость обеспечить сбыт немецкой промышленной продукции и доставку сырья с помощью морской торговли, а также, что морская торговля и уже имеющиеся колонии нуждаются в защите, которой не имеют [6, с.135]. По мнению известного украинского историка С. Трояна (которое полностью поддерживается автором), это является прямым подтверждением неразрывной связи между колониальной и флотской политикой, необходимостью строительства большого военно-морского флота с задачей сохранения и расширения немецких заокеанских колониальных владений и опорных пунктов [10].

Роль флота в колониальной политике по просьбе императора обосновал известный немецкий ученый, географ и геополитик Ф. Ратцель. Он несколько лет исследовал вопрос немецкого колониализма и искал пути его развития. Проблема «власти на море» и «школы владычества в морском пространстве» была рассмотрена ученым на ландшафтных параметрах государств, имевших выход к морю. Так, была установлена «политическая связь между побережьем и сушей», появился новый термин «морские народы». Ф. Ратцель отмечал: «И морское пространство растет по закону увеличения пространства». Наличие у государства побережья формирует «политический характер морских народов» и обязательно способствует их движению наружу [13, с.91].

В 1897 г. Ф. Ратцель опубликовал статью «Вопрос о флоте и положение в мире». В ней ученый осторожно поднял вопрос веса флота в международных отношениях. С одной стороны он отметил, что «географ не развивает милитаристских и экономических основ для усиления германского военного флота», а с другой констатировал: «географ изучает распределение власти, которая делает необходимым данное увеличение». Кроме научного обоснования Ф. Ратцель обратился к правительству, рейхстагу и обществу с просьбой задуматься над сложившейся ситуацией в области международных отношений. Исследователь отметил: «Германия может только надеяться на то, чтобы власть в мире обеспечила ее народ землей, необходимой ей для роста», а власть тесно связана с «морской властью», ведь в ней и лежит «решающее значение вопроса о флоте для Германии» [13, с. 376].

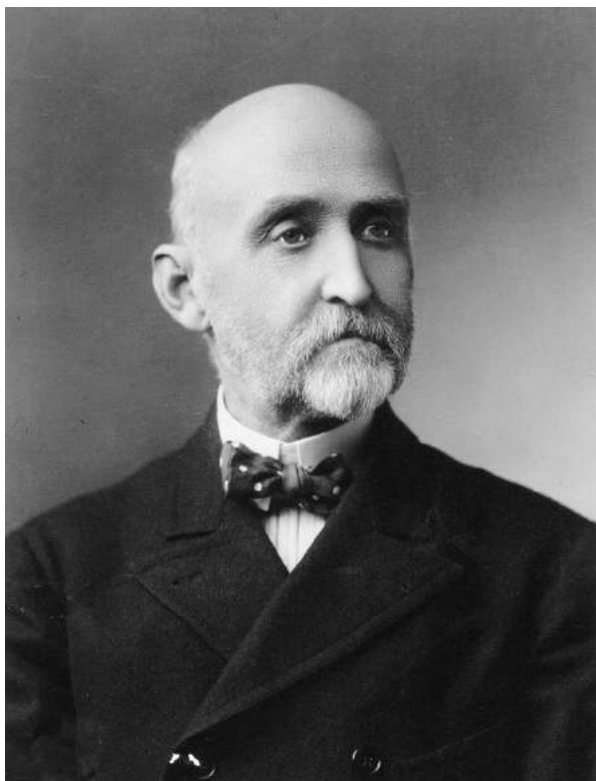


Рис. 1. Альфред Мэхен – американский военно-морской теоретик, один из основателей геополитики

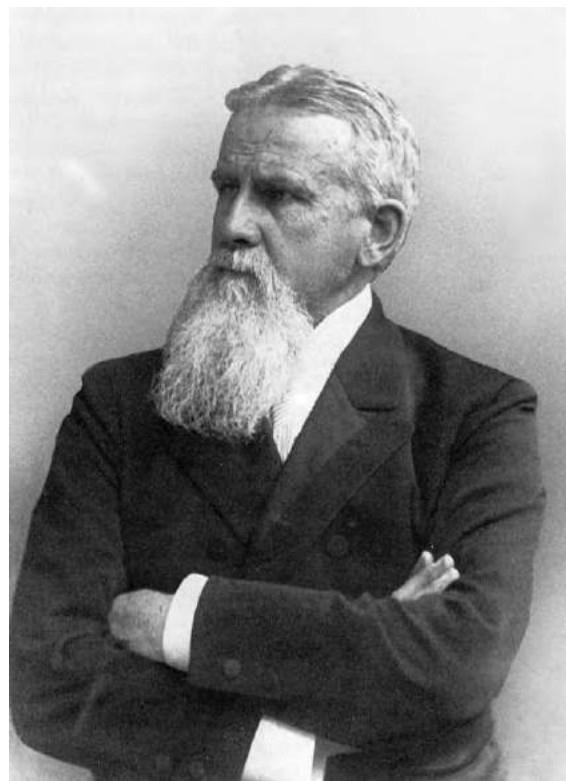


Рис. 2. Фридрих Ратцель – германский ученый, один из основателей геополитики

Однако правительство не спешило решать вопрос флота. В противоположность министрам, кайзер Вильгельм II, требуя передела мира, видел будущее Германии исключительно «на морях». Конечно император понимал, что для этого необходимо было вырвать первенство у Великобритании, поэтому у него появился еще один повод для усиления немецкого военно-морского флота.

Понимая, что для принятия необходимого решения, правительству понадобится толчок, император снова обратился к Ф. Ратцелю. По мнению Вильгельма II, главной движущей силой воздействия на власть в решении данного вопроса должен стать народ. Если убедить простых немцев в необходимости развития флота, они смогут добиться соответствующего решения и от правительства. Поэтому, получив новое задание от императора известный геополитик взялся за дело. В конце XIX в. Ф. Ратцель неоднократно обращался к морскому вопросу, пытался показать политическую сторону проблемы. Ученый указывал, что «нации необходимо добиться большего участия на море, выйти из состояния континентальной узости малой, исторически старой части земли». Он считал, что немцы не должны ограничиваться статусом континентального народа и должны использовать «политическую и экономическую пользу моря» [14, с.237].

Но стоит отметить, что и до принятия правительством соответствующего решения, флот считался любимым детищем императора. На кайзера произвела глубокое впечатление геополитическая доктрина «морской силы» американского историка А. Мэхэна, которая устанавливала связь между флотом, колониальной экспансией и экономическим развитием, а также могла быть использована для оправдания военно-морских программ [5].

Мероприятия по строительству флота современники неизменно объясняли личными стремлениями и привязанностями монарха. Строительство военного флота можно было считать монаршей забавой. Однако императорский подводный флот, который был построен в конце XIX в., оказался действительно очень сильным, и равных ему в то время не было [12, с.54-55]. Вильгельм II взял шефство над флотом и его строительством. Он отлично знал все боевые единицы немецкого военно-морского флота, и на каждом боевом корабле для него была оборудована специальная императорская каюта [2, с.140].

Главную цель создания сильного национального военного флота император видел в защите колоний, овладении рынками на Востоке и главное – завоевании мирового господства [4, с.49]. Император настаивал, что Германия, не имея мощного военно-морского флота, не может рассчитывать на мировую гегемонию. Со строительством собственного флота Вильгельм II связывал все свои дальнейшие внешнеполитические планы.



Рис. 3. Германский флот и колониальные войска (открытка XIX в.)

Стоит отметить, что идеи кайзера горячо поддержали его подданные. Одним из них был статс-секретарь военно-морского ведомства адмирал Гольман. В марте 1897 г. он внес в рейхстаг проект новой военно-морской программы, которая предусматривала увеличение численности немецкого флота. Выступая в защиту этой программы, он, правда, не сумел показать ее преимущества перед старой программой 1873 г. Даже после выступления канцлера Германии Хлодвига Гогенлоэ-Шиллингсфюрста, видного политического деятеля и дипломата, который пытался оправдать расходы на флот жизненной необходимостью империи, бюджетная комиссия рейхстага отклонила проект. Адмирал не смог смириться с поражением и ушел в отставку [3, с.316]. Через несколько дней после горячих дебатов в правительстве, Х. Гогенлоэ-Шиллингсфюрст заявил, что «необходимость в немецком военном флоте в настоящее время является аксиомой, немецкий флот – результат политического развития. Без флота невозможна «Великая Германия» ... нам нужен сильный флот, значение которого определяется через завоевание основных наших колоний» [8, с.92].

Сторонниками развития немецкого флота стали также члены общественно-политической организации «Альдойче Фербанд». В 1897 г. общество опубликовало брошюру «Достаточно ли в Германии защитных сил на море? Предостережение», целью, кото-

рой была пропаганда идеи строительства флота, а также создание национального движения в его поддержку [3, с.61]. Правда, идеологи «Альдойче Фербанд» не возражали даже против радикальных методов в борьбе за достижение Германией статуса мировой морской державы. Поэтому статс-секретарь по иностранным делам Б. Бюлов неоднократно высказывал опасения о деятельности общества.



Рис. 4. Германский флот в Циндао (открытка начала XX в.)



Рис. 5. Крейсер «Кенигсберг» в германской Восточной Африке

Настоящими сторонниками и главными реализаторами имперской военно-морской программы стали статс-секретарь военно-морского ведомства адмирал А. Тирпиц и статс-секретарь по иностранным делам Б. Бюлов.

Б. Бюлов уделял много внимания вопросам колоний и колониальной политике вообще. Первоочередной своей задачей на посту статс-секретаря он видел обеспечение интересов судоходства, торговли и индустрии в африканских колониях, а также строительство флота для «защиты и сохранения нашей безопасности». Кроме того, Б. Бюлов на посту статс-

секретаря разработал и обосновал модель новой немецкой внешней политики, связанной с защитой колоний, колонистов, предпринимателей, а также с развитием военно-морского флота [1, с.36].



Рис. 6. Германский флот открытого моря (открытки начала XX в.)

Весомую роль в реализации имперской военно-морской программы сыграл назначенный в 1897 г. на должность статс-секретаря по военно-морским делам контр-адмирал Альфред фон Тирпиц. Он подошел к проблеме развития флота со стороны необходимости борьбы против морской гегемонии Великобритании. Его концепция была рассчитана на поддержку военных сил, в частности флота, всеми слоями населения и всеми ветвями власти. А. Тирпиц планировал избегать войны, хотя бы на время развития флота, и видел достижение международного равновесия через сближение с Россией и Японией [9, с.479].

Следствием вышеуказанных событий стало рассмотрение военно-морского вопроса в ходе зимней сессии 1897-1898 гг. в рейхстаге. Накануне открытия сессии, разработанный А. Тирпицем законопроект был опубликован. Им предусматривалось увеличение германского флота до конца 1904 г. до 19 линейных кораблей (две эскадры по восемь кораблей, один флагманский и два резервных корабля), 8 броненосцев, 12 больших и 30 малых крейсеров. В целом Германия должна иметь до 23 военно-морских боевых единиц. Ассигнования

на создание такого флота росли почти в два раза. Численность экипажей кораблей увеличилась с 1818 до 26637 человек [9, с.482].

Заседание рейхстага было открыто 30 ноября 1897 г. 65% депутатов поддержали законопроект, хотя и не по всем пунктам, несмотря на убедительные выступления Вильгельма II, Б. Бюлова, А. Тирпица и других сторонников строительства военно-морского флота. Все же в 1898 г. рейхстаг утвердил программу строительства 19 линкоров, 8 броненосцев береговой обороны, 12 тяжелых и легких крейсеров. В 1900 г. была принята новая программа, которая увеличила этот план вдвое [6, с.43]. Таким образом, Германия, благодаря строительству сильного военного флота, хотела обезопасить притязания на свои колонии, расширить колониальные владения и достичь статуса крупнейшей военно-морской державы.

Заключение

Итак, в конце XIX в. Германская империя окончательно встала на путь «мировой политики», важной частью которой была широкомасштабная колониальная экспансия. Поддержкой же последней должен был стать сильный военно-морской флот. Главным идеологом привлечения военного флота к реализации колониальной политики стал император Вильгельм II. Несмотря на ряд препятствий со стороны рейхстага и некоторых политических организаций, ему удалось добиться развития и модернизации флота. В результате Германская империя получила в конце XIX – начале XX вв. современный флот, потенциалу которого могли позавидовать даже развитые морские державы.

Примечания:

1. *Бюлов Б.* Воспоминания. М.-Л.: Соцэкгиз, 1935. 562 с.
2. Вильгельм II. События и люди 1878–1918 г. Воспоминания. Мемуары. Минск: «Харвест», 2003. 64 с.
3. *Ерусалимский А.* Внешняя политика и дипломатия германского империализма в конце XIX века. Москва: Изд-во Академии наук СССР, 1951. 607 с.
4. *Иванов Л.* Морское соперничество империалистических держав. Л.: «Соцэкгиз», 1936. 291 с.
5. *Мэхэн А.Т.* Роль морских сил в мировой истории. М.: Центрполиграф, 2008. 606 с.
6. *Патрушев А.И.* Германские канцлеры от Бисмарка до Меркель. М.: МГУ, 2009. 432 с.
7. *Питльована Л.Ю.* Гельголандський договір 1890 р. в системі англо-німецьких відносин кінця XIX ст. // Наукові зошити історичного факультету ЛНУ ім. І. Франка. Львів, 1997. С. 69-72.
8. *Пуховская. Е.Ю.* Германская экспансия в Намибии и позиция России // Россия и политика держав в странах Востока: Межвуз. сб. науч. тр. Иркутск, 1991. С. 89-99.
9. *Ротштейн Ф.А.* Международные отношения в конце XIX века. М.-Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1960. 705 с.
10. *Троян С.С.* Німецька військово-морська програма в контексті «Світової політики» кінця XIX століття. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.kyumu.edu.ua/vmv/v/07/troyan_ss.htm
11. *Туполев Б.М.* Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы (конец XIX – начало XX в.) // Новая и новейшая история. 1982. № 3. С. 135-155.
12. *Шилов С.П.* Русско-японская война 1904-1905 годов и германское Военно-морское ведомство // Новая и новейшая история. 2004. №5. С.52-69
13. *Ratzel F., Helmolt H.* Kleine Schriften. München, Berlin: Oldenbourg. Bd.2. 1906. 542 s.
14. *Ratzel F., Helmolt H.* Kleine Schriften. München, Berlin: Oldenbourg. Bd.1. 1906. 530 s.
15. *Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstages.* 1889. Bd. 5. В., 1896.

References:

1. *Byulov B.* Vospominaniya. Moskva-Leningrad: Sotsekgiz, 1935. 562 s.
2. Vil'gel'm II. Sobytiya i lyudi 1878-1918 g. Vospominaniya. Memuary. **Minsk:** «Kharvest», 2003. 64 s.

3. *Erusalimskiy A.* Vneshnyaya politika i diplomatiya germanskogo imperializma v kontse XIX veka. Moskva: Izd-vo Akademii nauk SSSR, 1951. 607 s.
4. *Ivanov L.* Morskoe sopernichestvo imperialisticheskikh derzhav. Leningrad: «Sotsekgiz», 1936. 291 s.
5. *Mekhen A.T.* Rol' morskikh sil v mirovoy istorii. Moskva: Tsentrpoligraf, 2008. 606 s.
6. *Patrushev A.I.* Germanskije kantslery ot Bismarka do Merkel'. Moskva: MGU, 2009. 432 s.
7. *Pytl'ovana L.Yu.* Hel'holands'kyy dohovor 1890 r. v systemi anhlo-nimets'kykh vidnosyn kintsya XIX st. // Naukovi zoshyty istorychnoho fakul'tetu LNU im. I. Franka. L'viv, 1997. S. 69-72.
8. *Pukhovskaya. E.Yu.* Germanskaya ekspansiya v Namibii i pozitsiya Rossii // Rossiya i politika derzhav v stranakh Vostoka: Mezhevuz. sb. nauch. tr. Irkutsk, 1991. S. 89-99.
9. *Rotshteyn F.A.* Mezhdunarodnye otnosheniya v kontse XIX veka. Moskva-Leningrad: Izd-vo Akademii nauk SSSR, 1960. 705 s.
10. *Troyan S.S.* Nimets'ka viys'kovo-mors'ka prohrama v konteksti «Svitovoyi polityky» kintsya XIX stolittya. [Elektronnyy resurs]. Rezhim dostupa: http://www.kymu.edu.ua/vmv/v/07/troyan_ss.htm
11. *Tupolev B.M.* Kayzerovskiyy voenno-morskoy flot rvetsya na okeanskije prostory (konets XIX – nachalo XX v.) // *Novaya i noveyshaya istoriya. 1982. № 3. S. 135-155.*
12. *Shilov S.P.* Russko-yaponskaya vojna 1904-1905 godov i germanskoe Voenno-morskoe vedomstvo // *Novaya i noveyshaya istoriya. 2004. №5. S.52-69*
13. *Ratzel F., Helmolt H.* *Kleine Schriften. München, Berlin: Oldenbourg. Bd.2. 1906. 542 s.*
14. *Ratzel F., Helmolt H.* *Kleine Schriften. München, Berlin: Oldenbourg. Bd.1. 1906. 530 s.*
15. *Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstages. 1889. Bd. 5. V.,1896.*

УДК 94:355.321:325.36(430)“1896/1900“

**Роль военно-морского флота Германской империи
в колониальных планах императора Вильгельма II (1896–1900 гг.).**

Леся Леонидовна Гончаренко

Сумский государственный педагогический университет им. А.С.Макаренко, Украина
Кандидат исторических наук, доцент
E-mail: alesjazabltnaja@rambler.ru

Аннотация. В статье освещены идеологические предпосылки формирования германского военного флота и его роль в колониальных планах германского императора Вильгельма II в конце XIX – начале XX вв. Раскрыты вопросы основных направлений и особенностей реализации военно-морской программы, в частности особенностей освещения данного вопроса в обществе и его научного обоснования. Рассмотрены вопросы участия кайзера в формировании и развитии флота, а также его планы относительно привлечения военно-морских сил к участию в колониальной политике империи.

Ключевые слова: Германская империя, колониальная политика, военно-морской флот, мировое господство, император Вильгельм II, Ф. Ратцель.

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. 168-172, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.168
www.ejournal37.com



UDC 94(729.1)

Former Spanish Gunboats in Cuban Service

Alfredo E. Figueredo

Translation from Spain – N.W. Mitiukov

Asociación Internacional de Arqueología del Caribe, Habana, Cuba

Abstract

The paper discusses the fate of the former Spanish gunboats, became a part of the Cuban navy. On the basis of controversial sources there is an attempt to restore their technical characteristics and history.

Keywords: Cuba, Spain, naval, gunboat.

Бывшая испанская канонерка «Baracoa», затопленная своим экипажем в устье реки Майари 21 июня 1898 года после атаки американских канонерок «Wasp», «Torpeca» и «Leyden», была поднята генералом Леонардом Вудом (Leonard Wood), военным губернатором провинции Орьенте (Oriente). После включения в состав кубинского флота она получила наименование «Céspedes», став третьим кораблем с этим именем. Но после непродолжительной службы «Céspedes» был потерян в октябре 1910 г., затонув во время урагана неподалеку от Аройос де Мантуя (Arroyos de Mantua, провинция Pinar del Río). Командир, инженер и несколько членов экипажа погибли.

Первый «Céspedes» кубинского флота стал пароход для специальных экспедиций, бывший блокадопрорыватель «Lilian», который под командой Доминго Гойкурия (Domingo Goicuría) был захвачен в качестве приза британским кораблем «Sapring» 16 декабря 1869 г. около Нассау, бухта Нью-Провиденс (Nassau, New Providence). Позднее этот «Céspedes» приобрел испанский флот, где он получил имя «Victoria de las Tunas», но судно погибло в своем первом же выходе, попав в ураган у порта Маризель в ноябре 1870 г. Вторым «Céspedes» в кубинском флоте стал бывший почтовый пароход «Moctezuma», захваченный Леонсио Прадо (Leoncio Prado) в ноябре 1877 г. во время своей стоянки в Пуэрта Плата (Puerto Plata), Доминиканская Республика. Этот «Céspedes» был застигнут врасплох у берегов Гондураса испанским крейсером «Jorge Juan» 3 января 1878 г. Как писал Прадо: «поскольку не хватало угля, средств защиты и нападения, я приказал поджечь корабль...» [6, P. 52].

Гальвес Агилера упоминает, что «Céspedes» спустили на воду в 1895 г. Его стальной корпус имел длину 20 м, ширину 3,75 м, водоизмещение 40 т. Машины мощностью 200 л.с. развивали скорость до 10 уз. и обеспечивали дальность до 800 миль. Лодка была вооружена 42-мм пушкой и имела экипаж 22 чел. «Baracoa» представляла собой одну из семи канонерских лодок типа «Almendares», построенных на британских верфях. В соответствии с данными Сен-Убера она имела следующие характеристики: 40 т., 20 м × 2,65 м × 1,2 м [9, P. 43]. «Jane's Fighting Ships» дополняет эту информацию тем, что она несла 11 т. угля, имела мак-

симальную скорость 12 уз. и 37-мм пушку [8, Р. 469]. Имеется информация, что 42-мм орудие системы Онтория чуть позже была заменена, очевидно, это была указанная пушка чуть меньшего калибра системы Гочкисса.



Рис. 1. Канонерские лодки «Almendares» и «Baracoa», доставленные на Кубу (1895 г.)

Другой испанской канонерской лодкой стала бывшая «Guardián». Галвес Агилера говорит, что она была спущена на воду в 1895 г., имела стальной корпус 30 м длины и 5,19 м ширины. Машины в 200 л.с. развивали скорость 10 уз. и обеспечивали дальность плавания до 500 миль. Вооружение – 37-мм пушка Гочкиса. Канонерка была посажена на мель у побережья Мансанильо 18 июля 1898 г. во время боя с американскими кораблями «Hist», «Hornet», «Wompatuck», «Scorpion», «Helene», «Wilmington» и «Osceola». Позднее корабль подняли и передали в распоряжение таможенной службы Сьенфуэгаса, где ее владелец, корабельный магнат Антиногенес Менендес (Antinógenes Menéndez) подарил ее Службе по охране побережья, куда она вошла под именем «Ignacio Agramonte» [3, Р. 5].

По информации Сен-Убера единственный «Guardián», имевшийся в испанском флоте в этот период был построен в Бруклине на верфи Деламер (Delameter) в 1869 г. У него был деревянный корпус, водоизмещение 179 т., размерения 32,51 м × 6,76 м × 1,70 м, вооружение 100-фунтовая (160-мм) дульнозарядная пушка Паррота, но корабль был сдан на слом в 1889 г. [9]. Еще два типа канонерских лодок, построенные в период между 1895 и 1896 гг. имели

стальной корпус. Это были 43-тонный тип «Alerta» (12 единиц) и 40-тонный тип «Almendares» (7 единиц). Тип «Alerta» включал в себя: «Alerta», «Ardilla», «Cometa», «Estrella», «Flecha», «Fradera», «Gaviota», «Golondrina», «Ligera», «Lince», «Satélite», и «Vigía», а тип «Almendares»: «Almendares», «Baracoa», «Cauto», «El Dependiente», «Guantánamo», «Mayarí» и «Yumurí» [9]. Некоторые из этих кораблей унаследовали имена серии, построенной в 1869 г.

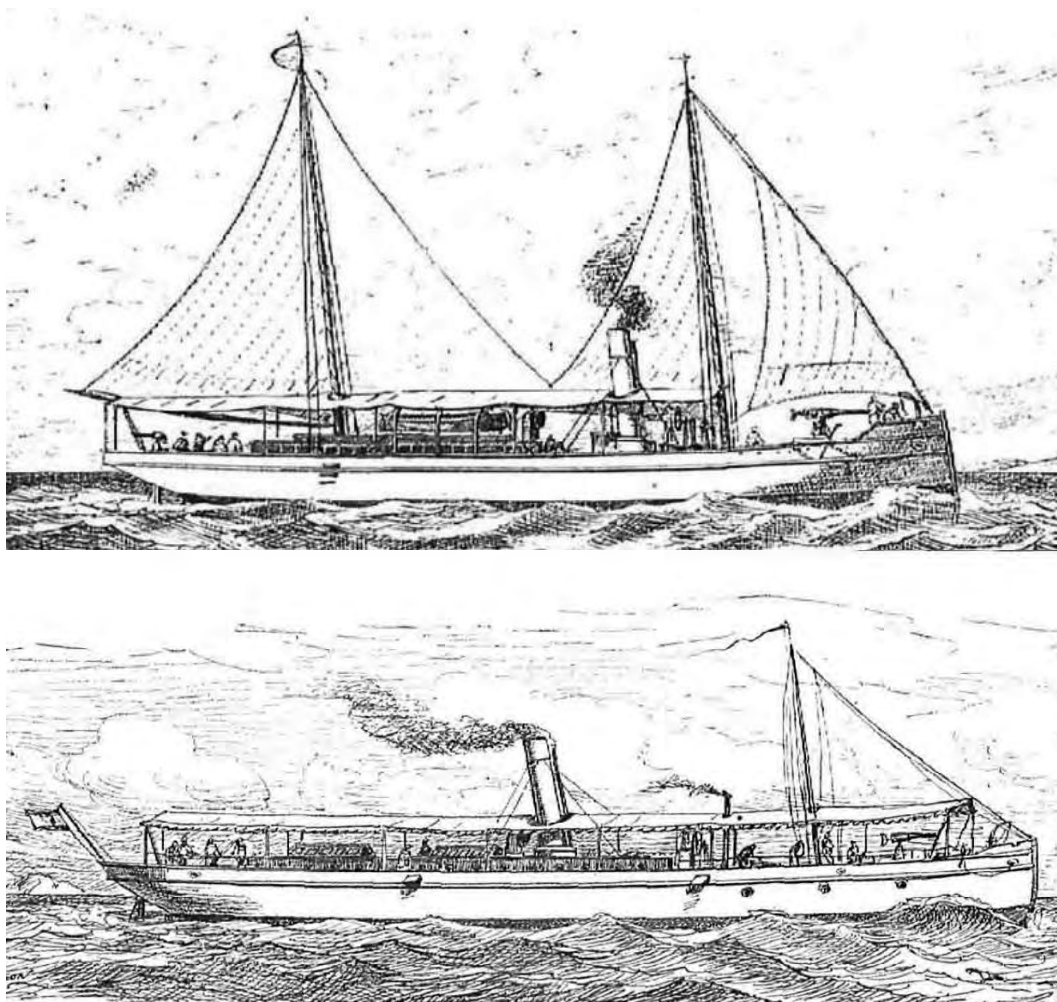


Рис. 2. Канонерская лодка типа «Almendares» (вверху) и типа «Alerta» (внизу)

Но в списке отсутствует новая лодка с именем «Guardián», и это связано с тем, что в период с 1895 по 1896 г. в строй испанского флота вошло десять вспомогательных канонерских лодок, приобретенных в США. Среди них был бывший «Azteca» компании А. Менендеса, как раз и ставший вторым «Guardián». Его построили в Нью-Йорке в 1893 г. Судно имело стальной корпус водоизмещением 65 т. и на нем установили скорострельное 47-мм орудие с длиной ствола 42 калибра и три пулемета [5]. Но в соответствии с Джейном за 1919 г. бывший «Guardián» значится как бывшая испанская канонерка 1895 г. постройки, 45 т., 1-фунтовая (37-мм) пушка, скорость 11 уз., 10 т. угля [8, Р. 469]. Совсем не 65 т. и скорость как раз между той что дают Галвес Агилера и Митюков.

Бывшая испанская канонерская лодка «Intrépida» вошла в состав Службы береговой обороны под наименованием «Antonio Maseo», я полагаю, что это был первый кубинский боевой корабль с таким именем. Случай подобный с «Ignacio Agramonte», поскольку лодок с таким именем нет ни в серии 1869, ни 1895-96 гг. Кроме сведений, что корабль использовался для таможенной службы Сьенфуэгаса, Галвес Агилера не дает никаких подробностей [3, Р. 5].

«Intrépida» также была одна из десяти приобретенных яхт для испанского флота в период с 1895 по 1896 гг. Митюков указывает ее водоизмещение в 25 т. [5]. Джейн за 1924 г. Относительно «Maseo» утверждает: 1896 г. постройки, корпус деревянный, размерения 75 x

10 x 5½ футов, одна фунтовая (37-мм) пушка, скорость 10 уз, 8 т. угля [7]. Похоже, что эта информация более достоверная, чем Митюков.

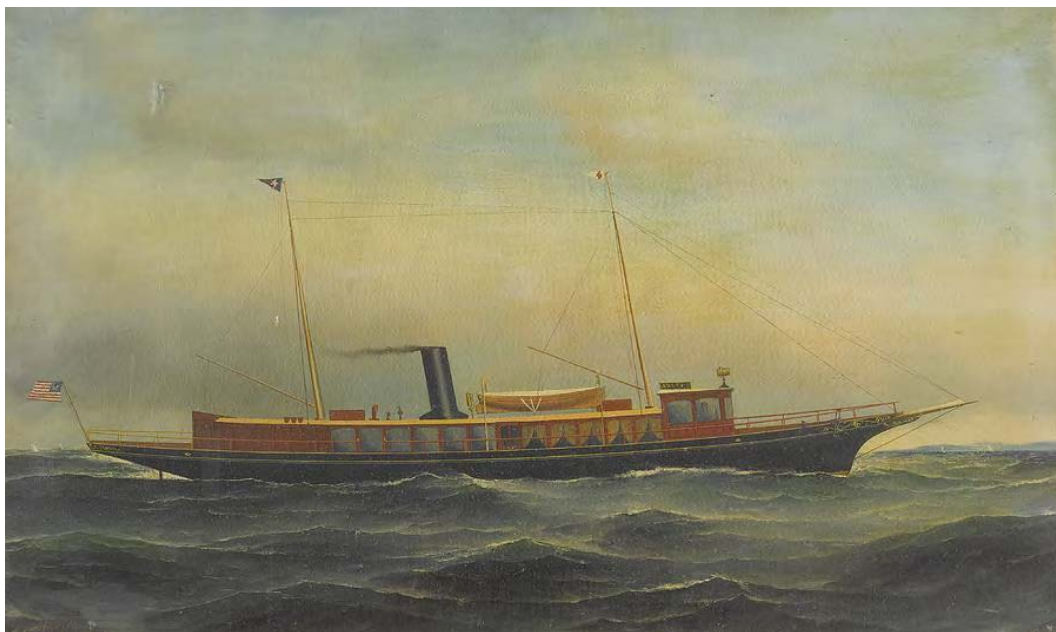


Рис. 3. Яхта «Aztec» (картина Антонио Якобсена)



Рис. 4. Канонерская лодка «Масео» в Сьенфуэгасе (кубинская открытка)

От редакции

Приведенная работа представляет собой статью «Antiguos cañoneros españoles al servicio de Cuba», опубликованную на сайте <http://www.circulonaval.com>, перевод которой мы публикуем с разрешения администратора сайта Андреса Вакеса.

В качестве комментариев следует отметить, что работа содержит многочисленные неточности. Так 42-мм орудия Онтория не существовало, а орудие этого калибра могло быть либо системы Норденфельта, либо Сармиенте. Относительно указанных канонерских лодок – второе. Относительно замены 42-мм орудий на 37-мм, то эта версия в литературе подтверждения не находит. Официальный список флота «Estado General de la Armada» [10] от-

носителем «Baracoa» сообщает следующие данные: водоизмещение 40 т., размеры 20 x 3,75 x 1,20 м, машина 200 л.с., скорость 10 уз., дальность плавания 800 миль, вооружение 1 x 42-мм пушка, экипаж 22 чел. Именно на них и следует опираться при описании характеристик испанского боевого корабля, как нетрудно убедиться, эти цифры и приводит Сен-Убер. Что касается «Guardián», то «Estado General de la Armada» сообщает лишь его водоизмещение – 65 т. Информацию о судне можно дополнить сведениями из американского регистра паровых судов. Относительно яхты «Aztec» там сообщается: валовая вместимость 28,49 т., размеры: 20,19 x 4,42 x 1,59 м [11].

Наконец, что касается «Antonio Maceo», то вероятно это вообще бывшая канонерская лодка «Mensajera», а не однотипная ей «Intrépida» [12].

References:

1. *Balbis Torregrosa P.* Historia de la Marina de Guerra Cubana. Miami: Isa Printing & Binding Corp., 2001.
2. *Gálvez Aguilera M.* Expediciones navales en la guerra de los Diez Años: 1868-1878. La Habana: Ediciones Verde Olivo, 2000.
3. *Gálvez Aguilera M.* La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958). Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, Historia, 2007.
4. *Lledó Calabuig J.* Buques de vapor de la Armada española: del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885. Madrid: Aguilar Editores, S.L., 1998.
5. *Mitiukov N.* Spanish Auxiliary Gunboats. The Spanish American War Centennial Website: <http://www.spanamwar.com/spanauxgunboats.htm>.
6. *Morales Coello J.* La importancia del poder naval – positivo y negativo – en el desarrollo y en la Independencia de Cuba. La Habana: Academia de la Historia de Cuba, 1950.
7. *Jane's Fighting Ships, 1924.* New York: Reprinted by Arco Publishing Company Inc.
8. *Jane's Fighting Ships, 1919.* New York: Reprinted by Arco Publishing Company Inc.
9. *Sainte Hubert Ch.* Early Spanish Steam Warships. Part II // Warship International. 1984. Vol. XXI. № 1. P. 21-45.
10. *Estado general de la Armada para el año de 1898.* Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
11. Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895.
12. *Mitiukov N.W.* New-York «Water buses» – the «Intrépida» and «Mensajera» gunboats // *Bylye gody.* 2015. № 2 (36). P. 303–308.

УДК 94(729.1)

Бывшие испанские канонерские лодки на кубинской службе

Альфредо Е. Фигеро

Перевод с испанского – Н.В. Митюков

Asociación Internacional de Arqueología del Caribe, Гавана, Куба

Аннотация. В работе обсуждается судьба бывших испанских канонерских лодок, оказавшихся в составе Кубинского флота. На основе противоречивых источников делается попытка восстановить их технические характеристики и предысторию.

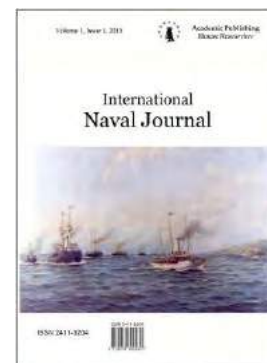
Ключевые слова: Куба, Испания, военно-морской, канонерская лодка.

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. 173-189, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.173
www.ejournal37.com



UDC 94(460).087

Patrol Vessels «**Condestable Zaragoza**» Class, Patrol Boats V-class
and Antisubmarine Boats LAS-class

Valentin Ruesga Herreros

Translation from Spain – N.W. Mitiukov

Independent Investigator, Spain

Abstract

It's consider information about the number of ships of the Spanish fleet, that not reflected in the available literature. It's **proved that the Spanish patrol vessels of «Condestable Zaragoza»-class and French auxiliary minesweepers «Fanfaron»-class** are one the same ships. The conclusion is made based on comparisons of appearance and performance of ships. There was renovated list of patrol boats V-class, shows that their history can be divided into three main stages: the first, when the boats belonged to the Secretariat militarized protection, information about boats are extremely sketchy and incomplete, the second – their inclusion in the fleet, when the information about the service enough full, but almost previous history is not reflected, and only the third stage, when the change came a new generation of boats old boats, often with the same numbers, the story is full enough. An attempt to reconstruction of the biography of LAS-class boats, it is assumed that this former Soviet boat, put the Republicans during the Civil War.

Keywords: Spain, coast guard patrol boats, patrol boat, antisubmarine boat.

Введение

Темой этой статьи стали вопросы, связанные с военно-морской историей. Она всегда представляет большой интерес, поскольку военно-морская история вообще и история отдельных кораблей в частности словно представляет собой сумму историй отдельных героев, матросов и катеров. В последнее время по истории нашего флота появилась доступная литература, позволяющая узнать основные моменты истории кораблей, находящихся в официальных списках, восстановить самые важные факты, в которых участвовали известные единицы, но для более скромных судов, которые применялись для самых простых и обычных услуг, нередко бывают известны лишь данные их строительства (даты и судостроитель), технические характеристики и конечный пункт их биографии.

Тем не менее, в этой большой группе скромных кораблей много вообще малоизвестных, например, есть три типа, для которых отсутствуют даже эти минимальные сведения, в том числе и в последних довольно подробных публикациях: это патрульные суда типа «Condestable Zaragoza», патрульные катера типа V и послевоенные противолодочные катера типа LAS. Автор пытался восстановить информацию по этим типам, собирая и анализируя сведения разных источников.

Патрульные суда типа «Condestable Zaragoza»

Королевский декрет 6 мая 1924 г., подготовленный адмиралом, отвечавшим за Морское министерство, санкционировал приобретение восемь патрульных судов для наблюдения за территориальными водами. Эти корабли были приобретены во Франции и получены в период с июля по август этого же года, все они получили имена сержантов и унтер-офицеров, погибших в войне 1898 года. Водоизмещение 150 т., мощность машин 300 л.с., вооружение одно 42-мм орудие. Их внешний вид был весьма необычен, отличаясь высокой дымовой трубой, составлявшей почти половину длины, из-за чего корабли получили известность под прозвищем «подсвечники».

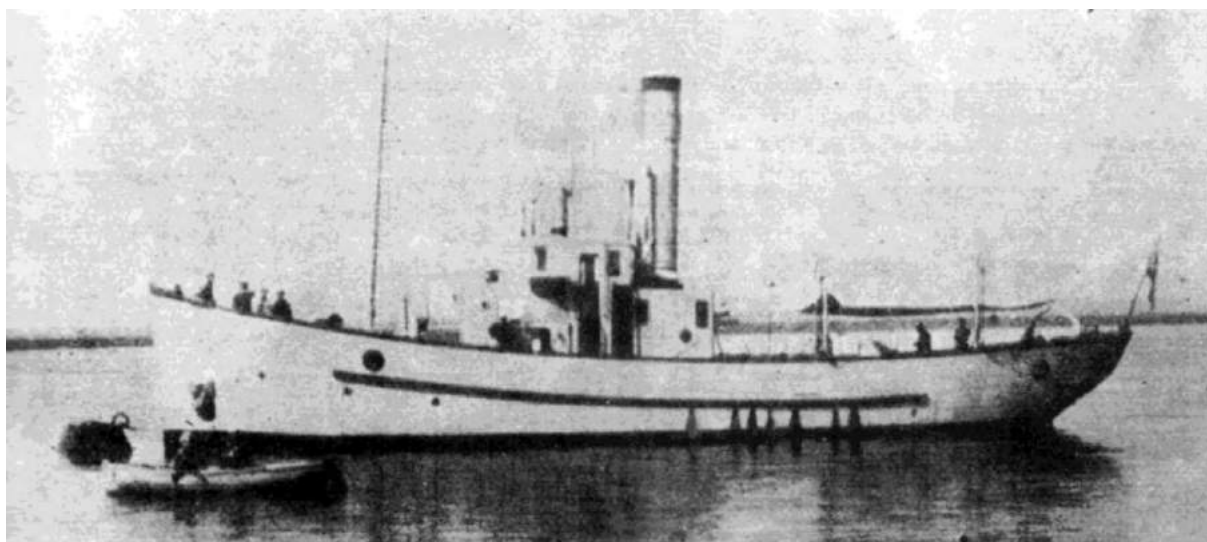


Рис. 1. Судно береговой обороны «Condestable Zaragoza», самое известное фото испанского периода службы этих кораблей

Но что не сообщали официальные документы, это происхождение патрульных судов и их биографию до вхождения в состав нашего флота. Во французской работе :Жана Лабаль Коата (Jean Labayle Couhat) [1] упоминается о серии из десяти вспомогательных тральщиков типа «Fanfaron», характеристики которых по сути совпадают с таковыми у испанских патрульных судов. Кроме того, в интернете имеются фотографии тральщиков первой серии и спуск на воду второй [2], которые однозначно говорят о тождественности этих тральщиков и патрульных судов типа «Condestable Zaragoza».

Они были построены на верфи Никлосса (Astilleros Niclausse) в Ла Сейне в период с 1918 по 1919 гг. и едва послужили во французском флоте. «Flambant» вскоре продали, и далее он использовался в качестве буксира на Роне под именем «Maréchal Foch», в то время как «Frondeur» продали бизнесмену из Сан-Себастьяна. Остальные восемь «Fanfaron», «Fantasque», «Farouche», «Favori», «Fougueux», «Fourrageur», «Fulgurant» и «Furieux» также были выставлены на продажу и приобретены испанским флотом, в составе которого они получили новые имена: «Condestable Zaragoza», «Contramaestre Castelló», «Maquinista Macías», «Torpedista Hernández», «Cabo de Infantería de Marina Garciolo», «Marinero Cante», «Fogonero Bañobre» и «Marinero Jarana», хотя соответствие имен пока найти не удалось.

За исключением «Bañobre» все они приняли участие в высадке в Алукемесе, защищая транспорты с войсками и десантные суда. Во время гражданской войны шесть из них оказались в зоне националистов: «Zaragoza», «Macías», «Garciolo» и «Jarana» в Кадисе, а «Castelló» и «Bañobre» в Марине, в то время как «Hernández» и «Cante» оказались в зоне республиканцев: первый был поврежден в результате воздушного налета на Картахену и вскоре затонул в мае 1938 г., а «Cante» был потоплен «Canarias» у Росаса 30 октября 1936 г. Имеются сведения, что его подняли и отбуксировали в Картахену, но он в итоге так и не вернулся в состав флота. Семь пережившие войну патрульных судов были списаны в период между 1940 и 1941 гг., хотя «Castelló» использовался в качестве наливного судна до 1960 г.



Рис. 2. Торжественные речи перед спуском на воду «Flambant»



Рис. 3. Торжественная церемония перед спуском на воду «Flambant»



Рис. 4. Подготовка к спуску на воду «Flambant»



Рис. 5. Перед спуском на воду «Flambant»



Рис. 6. Спуск на воду «Flambant»



Рис. 7. «Flambant» спущен на воду и готов к достройке на плаву



Рис. 8. «Flambant» готов выйти на ходовые испытания



Рис. 9. «Flambant» за минуту до спуска на воду



Рис. 10. Спущенные на воду и готовые к достройке на плаву тральщики



Рис. 11. Достраивающиеся на плаву тральщики



Рис. 12. «Favori» только что сошел на воду



Рис. 13. «Fougueux» сходит на воду



Рис. 14. «Favogé» готов к достройке на плаву



Рис. 15. Спущенные на воду тральщики

Патрульные катера типа V

В 1933-34 гг. Морское министерство санкционировало строительство или приобретение серии патрульных катеров водоизмещением в 15–20 тонн и двух судов большего водоизмещения, строительство которых поручалось верфи Баррерас из Виго (Astilleros Barreras). Предполагалось, что катера будут использоваться по заданиям гражданских министерств, например, Секретариата военизированной охраны (Subsecretaría de la Marina Civil), во всех вопросах, касающихся наблюдением за рыболовством.



Рис. 16. Катер V-12 «Esturión»

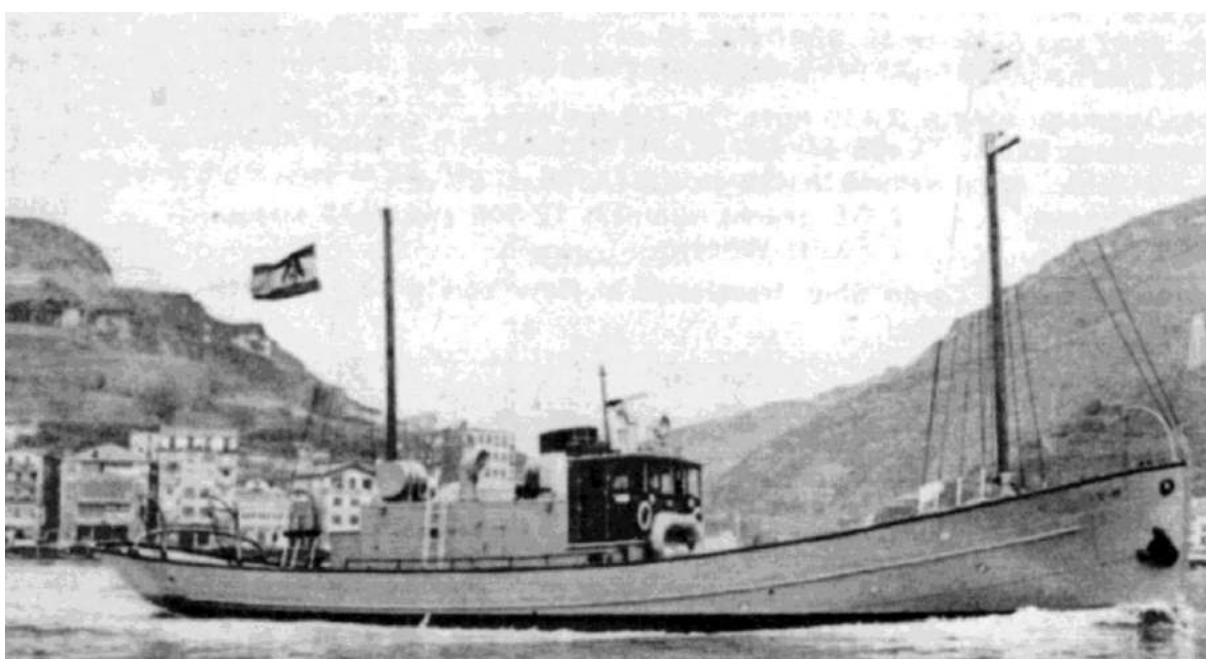


Рис. 17. Катер «Lanzón»



Рис. 18. Катер V-20 (бывший LS-1)



Рис. 19. Спасательный катер LS-2 (будущий V-22)

К началу гражданской войны на вооружении были приняты 13 катеров с номерами от V-1 до V-13 и еще два более крупных: один, названный «Esturión», и второй, построенный на верфи Баррерас, и названный «Lanzón». В зоне националистов оказались V-2 (Виго), V-3 (Севилья), V-10 (Ла-Корунья), V-11 (Коркубион – Corcubion), V-12 (Виго) и «Lanzón» (Кадис), в то время как в республиканской зоне оставались: V-1 (Сантоња – Santoña), V-5 (Картахена), V-6 (Таррагона), V-7 (Бильбао), V-8 (Сантандер). V-9 (Хихон), V-13 (Барселона), «Esturión» (Картахена). Кроме того, где-то на средиземноморском побережье находился V-4. «Lanzón» оказался активно задействованным в операциях националистского флота в Гибралтарском проливе и Средиземном море, в то время как «Esturión» вошел в состав патрульных сил Картахены и получил номер V-21. Последний, несмотря на ту же литеру, не был интегрирован в состав патрульных катеров, а получил ее как все суда береговой охраны и выполнял вместе с ними обычные функции по надзору в порту. V-1 и V-7 попали в руки националистов во время кампании в Кантабрии, а V-8 и V-9 интернировались во Франции. V-6 и V-13 были потеряны в ходе боевых действий, так как упоминаний о них больше нет, при чем первый более вообще не упоминается, а второй, как это будет показано, представлял собой новый катер V-13, вошедший в строй в 1943 г.



Рис. 20. Катер V-10

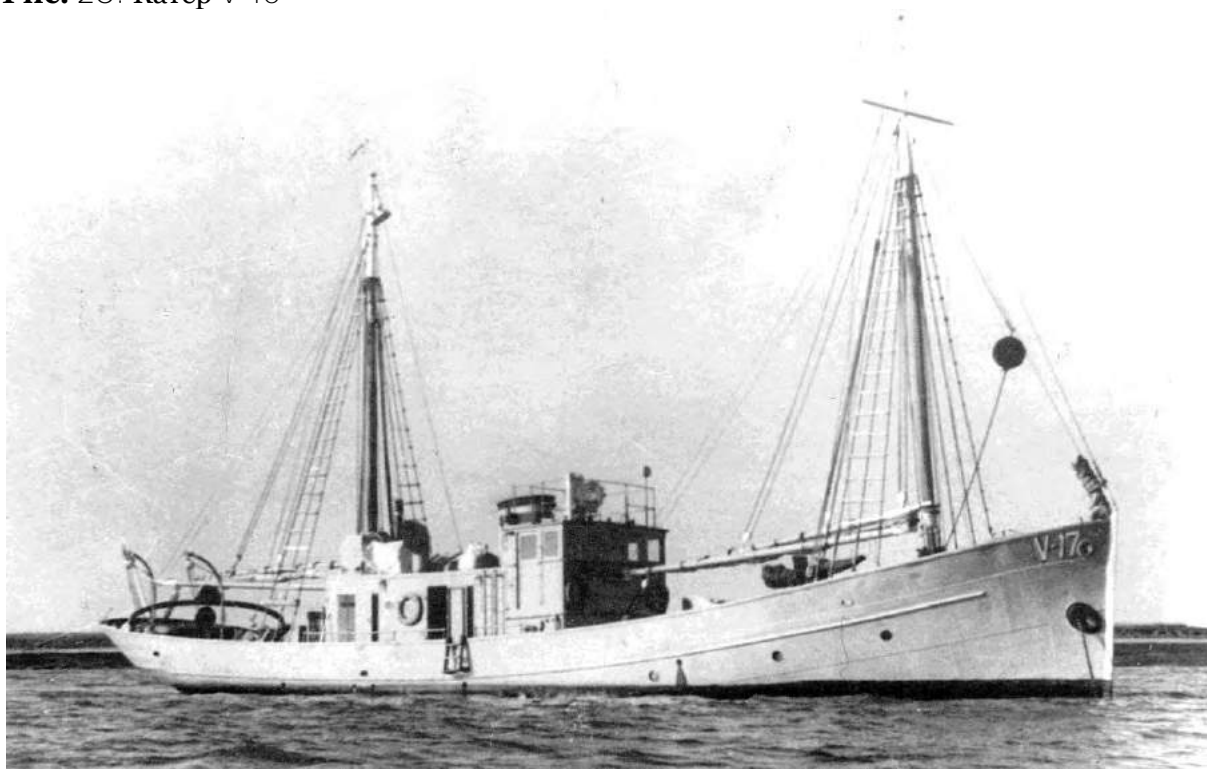


Рис. 21. Катер V-17

После этого первого этапа своей биографии катера стали полностью интегрированными в состав Военно-морских сил. В первые послевоенные годы из списков флота исключаются V-1, V-4 и V-12, однако в период с 1941 по 1943 вошли: новый V-13, а также V-14 и V-15, которые были выведены из эксплуатации уже в 1949 г. Еще два катера получили не имевшиеся ранее номера, они были построены в Баррерасе V-17, и построенный в Майорке V-19,

оба вошедшие в строй в 1936 г. Кроме того, «Esturión» получил буквенно-цифровой код V-12, а «Lanzón» – V-18. Возможно, непродолжительное время последний имел номер V-16.



Рис. 22. Катер V-8

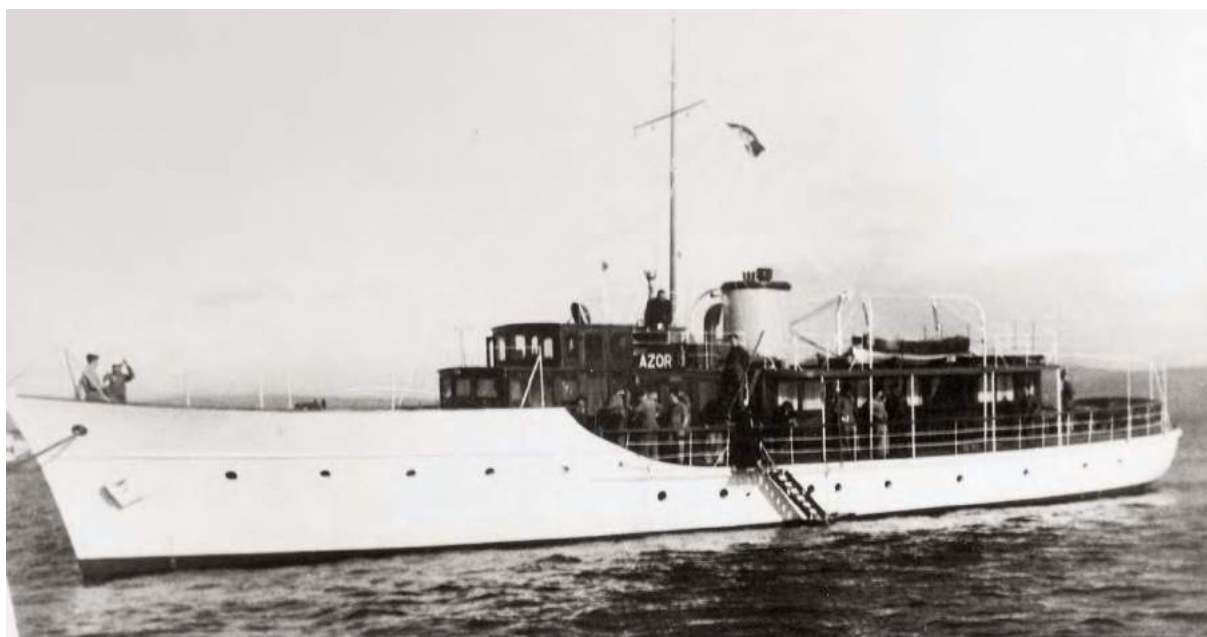


Рис. 23. Яхта «Azor» (б. «Severiano Asarta»)

В 1949 г. в строй вошел новый V-1, и еще один, ранее не имевший подобного номера V-0 «Azor», бывший яхтой Каудильо до ввода в эксплуатацию второй яхты с тем же наименованием «Azor». Относительно первого, судно построили в 1936 г. и оно принадлежало маркизу Кубасу (Cubas), позднее его реквизируют власти Страны Басков и переименовали в «Severiano Asaría». После войны он вернулся к своему прежнему владельцу, но в 1946 г. его приобрели военно-морские силы для службы генералу Франко. 25 августа 1948 г. на борту «Azor» в водах Сан-Себастьяна состоялась встреча Каудильо и дона Хуана де Бурбона, на которой был принят план превращения Испании в королевство.

Кроме того, за эти годы присоединился новый V-4, получивший также собственное имя «Alcatraz». И, наконец, в 1946 г. были классифицированы как патрульные катера V-20,

V-21 и V-22 три старых спасательных катера Люфтваффе типа FLS, приобретенные в 1944 г. и первоначально числившиеся под номерами LS-1, LS-2 и LS-3. Теоретически, упомянутый второй «Azog» также мог войти в строй как патрульное судно V-0. На этом заканчивается второй период истории катеров типа V.



Рис. 24. Катер V-17 в Уэльве

И только с третьего этапа проследить историю патрульных катеров не представляет труда. В 1950-70-х годах прошлого века их состав снова пополняется. В 1953 г. в Луарке (Luarca) построен V-22, который после выведенного из эксплуатации в 1949 г. катера V-6 получил этот номер, чтобы закрыть «брешь» в получившейся нумерации.

В 1961 г. вошел в строй новый V-21, заменив ранее исключенный в 1960 г. катер с тем же номером. Это был бывший катер типа HDML, после войны проданный британским флотом в частные руки, захваченный таможенниками с грузом контрабанды и переданный в состав испанского флота.

Еще один катер V-22 на короткое время между 1965 и 1967 гг. засветился в списках флота сразу после своей постройки в Картахене, но потом он получил номер V-5, заменив ветерана 30-х гг, исключенных из списков флота в 1965 г. В то же время V-19, в сороковых годах переименованный в V-9, чтобы заполнить пробел в номерах, исключен из списков флота в 1959 г. Кроме того, в 1964 г. флот потерял V-20, погибшего в кораблекрушении у берегов Альхесираса, и, наконец, в 1968 г. исключен из списков V-3. Таким образом, в 1970 г. на службе находились: V-1 (второй), V-2, V-4 «Alcatraz» (второй), V-5 (второй), V-6 (бывший V-22, второй), V-7, V-8, V-9 (бывший V-19), V-10, V-11, V-12 «Esturión», V-13, V-17, V-18 «Lanzón» и V-21 (второй).

Во второй половине 70-х гг. флот пополнила новая серия катеров типа V, которая началась с построенного в Германии V-31 и в Барселоне V-32, за ними последовали V-33 и V-34, также продукт каталонских верфей – последние катера типа V, пополнившие наш флот.

Все эти катера постепенно исчезали из списков, последние уже в 1990-е гг., замененные патрульными катерами, построенными в 80-х гг.

Противолодочные катера с LAS 11 по 18 и с LAS 21 по 26

Во время гражданской войны для защиты портов Картахены и Барселоны в состав флота вошло две серии скоростных противолодочных катеров. В Картахенской флотилии было восемь катеров DAR 11, 12, 21, 22, 31, 32, 41 и 42, после войны получивших номера с LAS 11 по 18. Флотилия Барселоны имела DAR 1 и DAR 2, по-видимому того же происхождения, что и катера Картахены. Также имелись и другие катера K-8, 11, 15, 17, 19 и «Ella», которые представляли собой небольшие катера гражданского происхождения, принадлежащие к разным типам, которые к концу Северной кампании ушли во Францию и там по системе французских каналов перешли на Средиземное море, где впоследствии воевали до падения Республики. Два из этих катеров DAR 1 и K-8 во время войны были уничтожены [3], так что шесть оставшихся и стали послевоенными с LAS 21 по 26.

Итальянский Альманах Навале за 1941 г. [4] дает описание серий LAS 11/18 и LAS 21/26 без указания подробностей их происхождения. Их характеристики следующие: водоизмещение 16 т., один мотор Scripps мощностью 800 л.с., скорость до 35 уз., вооружение один автомат и глубинные бомбы. Описание включает в себя фотографию LAS 15.

Юрген Майстер (Jürg Meister [5]) говорит, что Советский союз поставил республиканскому правительству несколько катеров, имевшие характеристики, подобные вышеуказанным. И, наконец, Пардо Сан Хиль в уже цитированной работе [3] указывает, что катера DAR были приобретены во Франции в период с июня по декабрь 1937 г., также давая характеристики аналогичные вышеупомянутым.

В попытке совместить эти противоречивые данные мы могли бы рискнуть предположить, что противолодочные катера типа DAR были советского происхождения, которые приобретались через Францию, а двигатели Scripps американского производства были импортированы или построены по лицензии в Советском Союзе, как и другие двигатели американской или итальянской разработки.

Два из этих катеров могли быть использованы в качестве торпедных катеров под названиями А-1 и А-2, для чего необходимые работы произвели в Картахене в 1937 г., но не дали ожидаемых результатов и торпедные аппараты демонтировали. Третьим торпедным катером должен был стать С-19, бывший катер «Tabacalera» того имени, но и на нем торпедные трубы вскоре окончательно демонтировали.



Рис. 25. Катер LAS-15

Противолодочные катера официально вошли в состав военно-морского флота в период с 1940 по 1942 гг., оставаясь на службе несколько лет, последний – до 1947 г.

Заключение

Таким образом, представленные данные, которые удалось собрать, может быть несколько сумбурные, частично дополняют историю этих трех типов кораблей нашего флота. Данные, безусловно, не полные и не всегда достоверные. Конечно, все точки над *i* можно расставить лишь с помощью архива военно-морского флота, но это для меня пока недостижимо. Если эта работа будет проведена, то она заполнит те лакуны, которые не удалось заполнить мне.

От редакции

Предлагаемая Вашему вниманию статья, опубликованная в журнале «Revista General de Marina» [6] существенно дополняет информацию о судах береговой обороны, сообщаясь как в справочнике по гражданской войне в Испании [8], так и в справочнике «Флоты второй мировой» [7]. Мы надеемся, что после заметки Валентина Русга Эррероса появятся описание сквозной франко-испанской биографии судов береговой обороны типа «Condestable Zaragoza». Относительно других катеров, то здесь его информация местами действитель-

но не точна. Очень хорошее дополнение к истории катеров типа V может дать справочник А. Анки [9]. Как видно из таблицы, что-то дополняет друг друга, а что-то не стыкуется.

Таблица 1.

Катер	Спущен на воду	Включен в списки	Исключен из списков
V-12 «Esturión»	15-07-1934	3-11-1934	7-10-1974
V-1	?	?	26-11-1944
V-2	1933	1935	16-09-1974
V-3	?	?	26-10-1968
V-4	?	?	8-10-1943
V-5	?	?	1969
V-7	?	?	2-06-1972
V-8	?	?	2-01-1974
V-9	1936	?	21-02-1959
V-10	2-10-1934	1935-36	23-07-1979
V-11	1934	1935	31-10-1979
V-19 → V-9	1936	1-5-1943	6-02-1959
V-13	1943	29-5-1943	11-11-1974
V-18 «Lanzón»	1935-36	1-05-1936	16-09-1974
V-17	1936	5-09-1942	1-09-1977
V-20 (б. LS-1)	?	4-06-1944	18-06-1964
V-22 (б. LS-2)	?	1-08-1944	28-07-1949
V-21 (б. LS-3)	?	1-08-1944	7-08-1960
V-0 «Azor»	9-06-1949	21-07-1949	1-05-1990
V-1 «Azor»	1925	1-05-1947	30-12-1982
PVC 01 «Alcatraz»	10-04-1947	27-04-1950	2-04-1982
V-22 → V-6	1952	1-06-1953	1-06-1990
V-21	?	25-04-1961	24-03-1979
V-22	?	25-10-1965	27-06-1967
V-5	5-05-1969	13-06-1969	1-06-1990
V-14	1943	?	22-12-1949
V-15	1943	?	19-11-1949
V-31	?	23-03-1974	9-10-1979
V-32	?	23-03-1974	9-10-1979
V-33	24-03-1977	14-07-1977	30-04-1993
V-34	?	14-07-1977	?

Относительно катеров типа LAS, ссылка на работу Ю. Мейстера в данном случае не уместна, поскольку уже было показано, что его информация по объемам поставок в Испанию катеров сильно преувеличена. Например, у него упомянуты даже якобы поставленные морские охотники. К настоящему времени секретные к 1977 г. документы уже опубликованы и в них значится, что СССР ограничился отправкой к республиканцам лишь четырех катеров типа Г-5. Подробнее эти сведения приведены в работе [10], кстати, там же говорится о том, что С-19 лишь участвовал в испытаниях катеров А-1 и А-2, но сам в торпедный катер не переделывался, да и это мероприятие было бы бессмысленно, учитывая его низкие скоростные характеристики.

Редакция благодарна редакции журнала «Revista General de Marina» за предоставленные материалы.

Примечания:

1. *Couhat J.L.* French Warships of World War I. London: Ian Allan, 1974. 294 p.
2. <http://gallica.bnf.fr>
3. *Pardo San Gil J.* La Flotilla de Cataluña 1937-1939 // *Revista Serga*. 2005. № 37, № 38.

4. Almanacco navale 1941. Ufficio collegamento stampa del Ministero della Marina. Milano: Arti Grafiche Alfieri & Lacroix, 1940.
5. *Meister J.* Soviet Warships of the Second World War. London, 1977.
6. *Ruesga Herreros V.* **Historiales // Revista General de Marina. 2014. № 4. P. 613–620.**
7. Флоты Второй Мировой. М.: Коллекция; Яуза; Эксмо, 2009. 608 с.
8. *Митюков Н.В., Барабанов М.С.* Корабли ВМС Испании периода гражданской и Второй мировой войны 1936–1945 гг. М.: Морская кампания, 2010. 64 с.
9. *Anca Alamillo A.* Buques de la Armada Española del siglo XX. Madrid: Ministerio de Defensa, Museo Naval, 2008.
10. *Барабанов М.С., Митюков Н.В.* Торпедные катера в гражданской войне в Испании // Морская кампания. 2010. № 7. С. 19–34.

References:

1. *Couhat J.L.* French Warships of World War I. London: Ian Allan, 1974. 294 p.
2. <http://gallica.bnf.fr>
3. *Pardo San Gil J.* La Flotilla de Cataluña 1937-1939 // **Revista Serga. 2005. № 37, № 38.**
4. Almanacco navale 1941. Ufficio collegamento stampa del Ministero della Marina. Milano: Arti Grafiche Alfieri & Lacroix, 1940.
5. *Meister J.* Soviet Warships of the Second World War. London, 1977.
6. *Ruesga Herreros V.* **Historiales // Revista General de Marina. 2014. № 4. R. 613–620.**
7. Floty Vtoroj Mirovoj. M.: Kollekcija; Jauza; Jeksmo, 2009. 608 s.
8. *Mitjukov N.V., Barabanov M.S.* Korabli VMS Ispanii perioda grazhdanskoj i Vtoroj mirovoj vojny 1936–1945 gg. M.: Morskaja kampanija, 2010. 64 s.
9. *Anca Alamillo A.* Buques de la Armada Española del siglo XX. Madrid: Ministerio de Defensa, Museo Naval, 2008.
10. *Barabanov M.S., Mitjukov N.V.* Torpednye katera v grazhdanskoj vojne v Ispanii // Morskaja kampanija. 2010. № 7. S. 19–34.

УДК 94(460).087

**Патрульные суда типа «Condestable Zaragoza», патрульные катера типа V
и противолодочные катера типа LAS**

Валентин Ресга Эррерос

Перевод с испанского – Н.В. Митюков

Независимый исследователь, Испания

Аннотация. Рассматриваются не отраженные в доступной литературе сведения о ряде кораблей испанского флота. Доказывается, что испанские патрульные суда типа «Condestable Zaragoza» и французские вспомогательные тральщики типа «Fanfaron» это одни те же корабли. Вывод сделан на основании сравнения внешнего вида и характеристик кораблей. Реконструирован список патрульных катеров типа V, показано, что в их истории можно выделить три основных этапа: первый, когда катера принадлежали Секретариату военизированной охраны, сведения о катерах крайне обрывочны и не полные, второй – включение их в состав флота, когда сведения о службе достаточно полны, но предыдущая история практически не отражена, и только третий этап, когда на смену старым катерам пришли катера нового поколения, нередко с теми же номерами, история достаточно полна. Делается попытка реконструкции биографии катеров типа LAS, делается предположение, что это бывшие советские катера, поставленные республиканцам в ходе гражданской войны.

Ключевые слова: Испания, береговая охрана, патрульные суда, патрульный катер, противолодочный катер.

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. 190-196, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.190
www.ejournal37.com



UDC 94(460).088.2

On the Cruiser «Méndez Núñez» during the Civil War

José Manuel Ibáñez Sampedro

Translation from Spain – N.W. Mitiukov

Independent Investigator, Xochimilco, Mexico
E-mail: jibanez@softermia.com.mx

Abstract

The paper presents a selection of photographs depicting the father of the author Luis Ibáñez Bengoechea, who served during the Civil War on the cruiser «Méndez Núñez». We give photo's attribution based on known information. The author hopes that the descendants of the people depicted in the photos can contact him.

Keywords: Spain, civil war, naval, cruiser «Méndez Núñez», photo, attribution.

Гражданская война сейчас осталась лишь в воспоминаниях немногих ветеранов, которых с каждым годом становится все меньше, и на старых фотографиях. Большие семьи многочисленных потомков людей, переживших эту войну, в ящиках своих столов имеют многочисленные фото того времени. Я полагаю, что создание каких-то электронных ресурсов с помещением на них фотоматериалов поможет людям, у которых в семье были ветераны войны, найти их. Возможно, обнаруженные таким образом фото станут ключом к разгадке каких-то семейных тайн. Эти фотографии личных архивов обычно неохотно публикуются журналами, поскольку они очень далеки от традиционного официоза, и изображают различные интимные моменты из жизни простых людей, которые просто жили на войне и конечно воевали.

Мой отец Луис Ибаньес Бенгоэчеа (Luis Ibáñez Bengoechea) нередко в ходе семейных посиделок наслаждал нас своими рассказами о службе в военно-морском флоте. Во время Гражданской войны он служил офицером на республиканском крейсере «Méndez Núñez» [1, 2]. К сожалению, он скончался почти сорок лет назад и все истории, связанные с его именем оказались полузабытыми.

Я могу дополнить его биографию информацией, что по окончании гражданской войны и интернировании республиканского флота в Бизерте, он оказался в концентрационном лагере где-то на севере Африки. Половина его сослуживцев в итоге уехала в России, а мой отец остался в 1939 году в Тунисе и в итоге иммигрировал в Мексику.

Мой отец присутствует на всех представленных фотографиях, но других людей я, к сожалению, не знаю, но возможно их удастся узнать их потомкам, увидевшим эти фотографии. Я надеюсь, что вы сможете использовать эти фотографии в вашем журнале. Некоторые фотографии были опубликованы в работах [1–3], остальные – публикуются впервые.



Рис. 1. Группа людей вблизи 152-мм орудия. Двое в гражданской одежде, трое в рабочей, два человека в фуражках – в повседневной зимней форме. На фото невидны знаков различия, все они люди, судя по одежде – матросы и унтер-офицеры



Рис. 2. Постановочная сцена у щита 152-мм орудия. В руках матросов – практически снаряд и заряд. Два человека справа имеют шевроны старшего матроса второй статьи (Cabo Secundo). Во время гражданской войны во флоте республиканцев над шевронами пришивалась желтая пятиконечная звезда. Три человека в зимней повседневной форме одежды, один слева – в рабочей



Рис. 3. Слева: повседневная сцена, все персонажи в неуставной форме одежды, в руках крайних – практически снаряд и заряд 152-мм орудия. Справа: платформа 47-мм зенитного орудия, все трое людей в повседневной зимней форме, у человек в центре видны шевроны старшего матроса второй статьи (Cabo Secundo)



Рис. 4. Фото с кормовым 152-мм орудием левого борта. На заднем плане справа видна платформа с 47-мм зенитным орудием. Три человека в унтер-офицерской форме: один в рабочей и двое в зимней повседневной



Рис. 5. Группа унтер-офицеров в повседневной зимней форме. На некоторых форменный морской плащ. У некоторых людей видны шевроны со знаками отличия, все они – унтер-офицеры



Рис. 6. Слева: унтер-офицер в летней повседневной форме (справа), рядом с ним матрос в рабочей форме (слева), как правило, при этом носилась представленная на снимке фуражка с серым околышем и белой тульей. Справа: два унтер-офицера в летней повседневной форме на фоне 152-мм орудия. Унтер-офицеры и офицеры носили представленные на снимке белые ботинки, матросы – черные

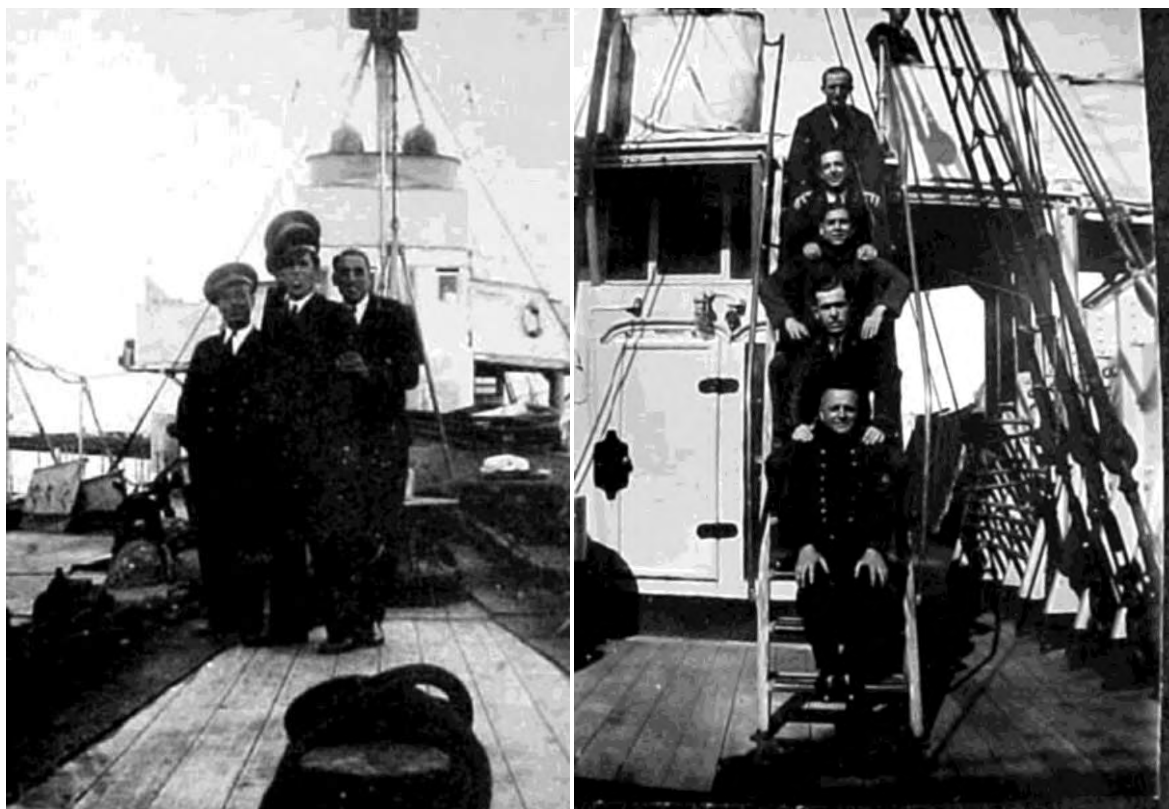


Рис. 7. Слева: три унтер-офицера в повседневной зимней форме на фоне носовой надстройки. Справа: та же надстройка с другого ракурса



Рис. 8. Персонажи в полном комплекте зимней формы: в центре лейтенант, слева от него – старшина, оба в повседневной форме, остальные – в рабочей форме. На заднем плане носовой мостик, фотограф находится на крыше боевой рубки



Рис. 9. Тренировка расчета 152-мм орудия. Человек в центре производит зарядание снаряда, слева – готов его досылать, человек справа – открывает затвор



Рис. 10. Вид на центральную часть крейсера «Méndez Núñez». Хорошо видны прожекторные платформы и платформы с 47-мм зенитными пушками. Под ними – трехтрубный торпедный аппарат, центральная труба поднята над крайними

Примечания:

1. *Anca A., Митюков Н.В.* «Мендес Нуньес» и другие. Крейсера-скауты испанского флота. М.: Морская коллекция, 2003. 32 с.
2. *Anca Alamillo A., Mitiuckow N.W.* Hiszpańskie krążowniki «Méndez Núñez» i «Blas de Lezo» (Czast I) // *Okręty Wojenne.* 2002. № 4. S. 29–34.
3. *Anca Alamillo A., Mitiuckow N.W.* Hiszpańskie krążowniki «Méndez Núñez» i «Blas de Lezo» (Czast II) // *Okręty Wojenne.* 2002. № 5. S. 24–39.

References:

1. *Anca A., Mitiukov N.V.* «Mendes Nunes» i drugie. Krejsera-skauty ispanskogo flota. M.: Morskaja kolekcija, 2003. 32 s.
2. *Anca Alamillo A., Mitiuckow N.W.* Hiszpańskie krążowniki «Méndez Núñez» i «Blas de Lezo» (Czast I) // *Okręty Wojenne.* 2002. № 4. S. 29–34.
3. *Anca Alamillo A., Mitiuckow N.W.* Hiszpańskie krążowniki «Méndez Núñez» i «Blas de Lezo» (Czast II) // *Okręty Wojenne.* 2002. № 5. S. 24–39.

УДК 94(460).088.2

На крейсере «Méndez Núñez» в гражданской войне

Хосе Мануэль Ибаньес Сампедро

Перевод с испанского – Н.В. Митюков

Независимый исследователь, Сочимилько, Мехико, Мексика

E-mail: jibanez@softermia.com.mx

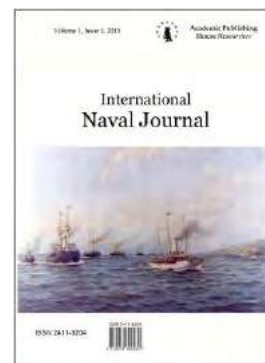
Аннотация. В работе представлена подборка фотографий с изображением отца автора Луиса Ибаньеса Бенгоэча, служившего во время гражданской войны на крейсере «Méndez Núñez». Дается атрибуция фото на основании известных сведений. Автор надеется, что потомки изображенных на фото людей смогут связаться с ним.

Ключевые слова: Испания, гражданская война, военно-морской, крейсер «Méndez Núñez», фотография, атрибуция.

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. 197-204, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.197
www.ejournal37.com



UDC 623.8/.9

«Typhoon» over Azov sea

Alexander F. Mitrofanov

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
E-mail: aleksmitr@yahoo.com

Abstract

The paper provides an overview of the naval forces of Ukraine and the Donetsk republic on the Azov Sea. Analyzes the fighting in 2014-2015. Gives a list of the loss of the ship composition.

Despite the second Minsk agreement on peaceful settlement of the conflict, the Ukrainian authorities have paid the special attention to the antilanding defense of Mariupol city. In the end, the loss of such large industrial center will cause irreparable blow to the entire Ukrainian economy. The metallurgical plants are the only suppliers of the shipbuilding and steel armor in Ukraine.

Keywords: Donbass, Ukraine, fighting, Azov sea, naval.

В последнее время появилась серия статей, анализирующие недавние боевые действия на Донбассе [1]. Безусловно, судьба кампании решалась на суше, но, тем не менее, она имела и морскую составляющую, пока в достаточной степени не отраженную в литературе. Одна из первых работ этого направления стала статья М. Собянского [2], к сожалению не избежавшая досадных неточностей.

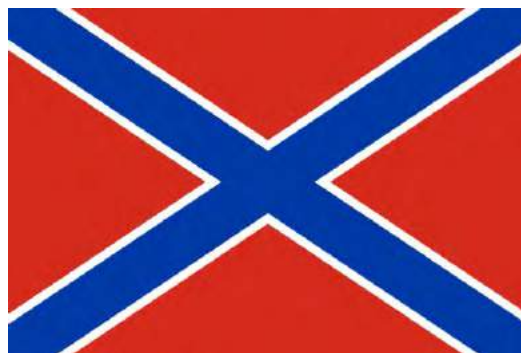


Рис. 1. Эмблема Морской охраны Украины (слева) и боевой флаг Новороссии (справа)

2 мая киевские власти начали широкомасштабную операцию на востоке Украины, официально именованную «АТО» («Антитеррористическая операция», указ исполняющего обязанности президента А. Турчинова об ее начале вступил в силу 14 апреля). Несмотря на подавляющее превосходство сил «АТО» в численности и вооружениях, отрядам народно-

го ополчения Донецкой и Луганской республик удалось прочно закрепиться в центральной густонаселенной части Донбасса и в течение лета отражать атаки противника. Однако, пользуясь малочисленностью и неорганизованностью бойцов ополчения на начальном этапе конфликта, украинским силовым структурам удалось взять под свой контроль значительные районы Донбасса, включая побережье Азовского моря с важнейшим портом и промышленным центром Мариуполем (13 июня).



Рис. 2. Крещение нового катера «Калкан» 23-го отряда (октябрь 2015)

К концу августа 2014 года разрозненные отряды ополчения превратились в вполне боеспособную армию. 24 августа на многотысячном митинге в Донецке глава ДНР Захарченко объявил о начале контрнаступления на южном и северном фронтах. К этому времени диверсионно-разведывательные группы ДНР уже активно действовали в приморских районах. К 28 августа армия ДНР взяла под свой контроль участок побережья Азовского моря от российской границы до восточных пригородов Мариуполя.



Рис. 3. Катер 1400М «Гриф» Морской охраны Украины

Обладание противоборствующими сторонами участками морского побережья поставило их перед необходимостью обеспечения безопасности своих приморских флангов. Уже 31 августа первые потери понесла на Азовском море украинская «Морська Охорона» (морская погранохрана). В районе населенного пункта Безымянное, контролируемого ДНР, огнем с берега на расстоянии 3 мили были потоплены два сторожевых катера, входивших в состав тактической группы морской охраны – ВГ 119 проекта 1400М «Гриф» и МКаМО (малый катер морской охраны) проекта 50030 «Калкан». После этого инцидента командование Охороны «не рекомендовало» своим кораблям пересекать линию разграничения с ДНР.



Рис. 4. МКаМО типа «Калкан» (слева) и ВГ 32 «Донбасс» (справа)

Какими же силами располагали Украина и ДНР на Азовском море? Военно-морским флотом здесь Киев не обладает, а так как Керченский пролив полностью контролировался Россией, то для прохода через него иностранных боевых кораблей потребуется разрешение российских властей, а при сложившейся ситуации на Украине на это рассчитывать не приходилось. Хотя, юридически российско-украинская граница здесь не существует, так как согласно договору 1992 года Азовское море является внутренним морем обоих государств. Поэтому единственной украинской морской силовой структурой здесь являлся 23-й Мариупольский отряд Морской охраны Государственной пограничной службы Украины (Морська охорона Державної прикордонної служби України). Отряд был сформирован из бывшего Керченского отряда морской охраны (11 единиц), перебазировавшегося в марте 2014 года (после отделения Крыма от Украины) в Мариуполь и Мариупольского дивизиона катеров морской охраны Донецкого пограничного отряда (7 единиц).

Несмотря на излишне радужную картину, рисуемую официальным Киевом, на самом деле, треть офицеров и две трети военнослужащих-контрактников отряда перешли на службу под российский флаг, а часть корабельно-катерного состава была «национализирована» правительством Крыма и передана ведомствам региона (корабль ВГ 31 «Буковина» проекта 205П и катера ВГ 09, ВГ 11, ВГ 504, ВГ 820).

По состоянию на 17 июня 2014 года в состав отряда входили 18 кораблей и катеров с численностью личного состава около 300 человек, из них было сформировано 7 катерно-корабельных тактических групп. Основные усилия отряда были направлены на контроль за надводной обстановкой и охране подходов к портам Мариуполя, Бердянска и Геническа.

В состав 23-го отряда входили катера проектов 1400М «Гриф» (6 единиц, построены в 80-х годах на верфи «Море» в Феодосии), 50030 «Калкан» (5 единиц, строились с 1996 года в Феодосии), 5 малых катеров других типов, вероятно, включая UMS-600, построенные в Киеве. Единственный катер ВГ 22 типа UMS-1000 Patrol (построен в 2014 году по американской лицензии украинской фирмой UMS-Boat в Киеве) подорвался на mine неизвестного происхождения 7 июня 2015 года в двух милях от берега при выходе из базы Охороны в Мариуполе. В 2015 году в строю оставался и КрМО (корабль Морской охраны, фактически катер) проекта 205П (строились в 70-80-х годах) ВГ 32 «Донбасс», а также ВГ 58 «Оникс» (бывшая конфискованная турецкая шхуна).

Осенью 2014 года Министерство обороны Украины заключило контракт с киевским судостроительным заводом «Ленинская кузница» на строительство бронированных артиллерийских катеров проекта 58155 «Гюрза-М», предназначенных для действий на реках и в прибрежных районах Черного и Азовского морей. Не исключено, что их планировали перебросить на Азовское море наземным транспортом.





Рис. 5. Горит BG 119



Рис. 6. Постановка мин ПДМ-1М украинскими инженерными войсками (декабрь 2014)



Рис. 7. BG 22, взорвавшийся на mine

Свои морские силы создавались и в ДНР. Информация о них в средствах массовой информации крайне скудна. Под контролем республики находился лишь маленький прибрежный город Новоазовск с прилегающими мелкими населенными пунктами. Поэтому первыми «кораблями» Азовской флотилии Донецкой народной республики стали вооруженные рыбацкие суденышки. Летом 2014 года украинские средства массовой информации с тревогой сообщали: «... нападающие, обычно на двух-трех катерах, приближаются к побережью и проводят обстрел позиций украинских силовиков из минометов, крупнокалиберных пулеметов и стрелкового оружия. 8 и 12 июля диверсантам удалось полностью разрушить два украинских пограничных пункта, причем несколько пограничников погибли или были ранены. В окрестной акватории Азовского моря был введен запрет на плавание в ночное время, началось усиленное патрулирование» [3].

И только в мае 2015 года российская газета «Комсомольская правда» и телеканал LifeNews в своих репортажах приоткрыли завесу тайны над морским подразделением специального назначения «Тайфун» [5]. Спецназ ДНР обладает быстроходными катерами с двигателями мощностью до 1000 лошадиных сил, вооруженными пулеметами различных калибров и другим стрелковым вооружением. В зависимости от выполняемых задач, катера могут быстро оснащаться переносными ракетными комплексами типа «Корнет» (дальность стрельбы до 5500 метров), «Метис» (1500 м) или «Конкурс» (4000 м). На борт могут принять десант численностью 10 человек. Спецназ укомплектован ветеранами боев в Новороссии с большим боевым опытом и предназначен для действий в тылу противника, высадки морских десантов и защиты приморских флангов ДНР.

На снимках показаны быстроходные катера спецназа «Тайфун» с подвесными моторами «Suzuki» мощностью 500 л.с., вооруженные автоматическим станковым гранатометом калибра 30-мм АГС-17М «Пламя» (прицельная дальность стрельбы 1700 метров, темп стрельбы 470-520 выстрелов/мин) и 12,7-мм пулеметом НСВ «Утес» (прицельная дальность стрельбы 2000 м, темп стрельбы 700 выст./мин).



Рис. 8. Катера спецназа ДНР «Тайфун» (фото «Комсомольская Правда»)



Рис. 9. Учения спецназа «Тайфун» – высадка на вражеский берег (фото «Комсомольская Правда»)

Несмотря на Второе минское соглашение о мирном урегулировании конфликта, украинские власти уделяют особое внимание противодесантной обороне города Мариуполя. Ведь потеря этого крупного промышленного центра нанесет непоправимый удар по всей украинской экономике. Металлургические заводы города являются единственными поставщиками судостроительной и броневой стали на Украине.

Опасаясь высадки десанта сил ДНР к востоку от города с последующим его окружением или даже непосредственно в черте Мариуполя, инженерные части украинской армии выставили в прибрежной зоне донные контактные противодесантные мины типа ПДМ-1М еще советского производства (глубина постановки 1,1-2,0 метра, заряд взрывчатого вещества 10 кг, штормоустойчивость до 5 баллов). На этих минах уже подрывались местные рыбаки, не исключено, что их жертвой стал и вышеупомянутый катер ВГ 22. Кроме того, под Мариуполем построена система укреплений.

Примечания:

1. *Mityukov N.V.* The periodization of fighting on Donbass in 2014-2015 years // **Военный сборник.** 2016. № 1 (11). С. 43-48.
2. *Sobański M.S.* *Ukraińskie reminiscencje* // *Okrety Wojenne.* 2014. № 5. S. 101–104.
3. «Голая пристань» готовится к бою // *Агитпро: Агитация и пропаганда.* 2015. 11 марта.
4. *Даманцев Е.* Зарождение Азовской флотилии ДНР: 9 месяцев после «южного прорыва» // *Армейский вестник.* 2015. 14 мая.
5. Спецназ ДНР «Тайфун» провел штурмовые учения на море. URL: <https://life.ru/новости/153576>.

References:

1. *Mityukov N.V.* The periodization of fighting on Donbass in 2014-2015 years // *Voennyj sbornik.* 2016. № 1 (11). S. 43-48.
2. *Sobański M.S.* *Ukraińskie reminiscencje* // *Okrety Wojenne.* 2014. № 5. S. 101–104.
3. «Golaja pristan'» gotovitsja k boju // *Agitpro: Agitacija i propaganda.* 2015. 11 marta.
4. *Damancev E.* *Zarozhdenie Azovskoj flotilii DNR: 9 mesjacev posle «južnogo proryva»* // *Armejskij vestnik.* 2015. 14 maja.
5. *Specnaz DNR «Tajfun» provel shturmovyje uchenija na more.* URL: <https://life.ru/novosti/153576>.

УДК 623.8/.9

«Тайфун» над Азовским морем

Александр Федорович Митрофанов

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
E-mail: aleksmitr@yahoo.com

Аннотация. В работе дается обзор военно-морских сил Украины и Донецкой республики на Азовском море. Анализируется ход боевых действий в 2014–2015 гг., дается список потерь корабельного состава.

Несмотря на Второе минское соглашение о мирном урегулировании конфликта, украинские власти уделяют особое внимание противодесантной обороне города Мариуполя. Ведь потеря этого крупного промышленного центра нанесет непоправимый удар по всей украинской экономике. Металлургические заводы города являются единственными поставщиками судостроительной и броневой стали на Украине.

Ключевые слова: Донбасс, Украина, боевые действия, Азовское море, военно-морской.

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. 205-207, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.205
www.ejournal37.com



Short note

UDC 94(44).082

Liner «L'Aquitaine» (1899-1906)

Jean Guigliani

Translation from English – N.W. Mitiukov

Independent investigator, Toulon, France

Abstract

The paper gives a brief biography of the French liner «L'Aquitaine», before the Spanish auxiliary cruiser «Patriota». The article is illustrated with photographs from the collection of the author.

Keywords: France, merchant navy, passenger transport, liner.

9 ноября 1890 г. судно спущено на воду как лайнер «Normannia» Гамбург–Американской пароходной линии (НАРАГ). 22 мая того же года вышел в первый рейс на линии Гамбург – Саутгемптон – Нью-Йорк. 1 января 1895 г. впервые вышел в зимний круиз по маршруту Генуя – Неаполь – Нью-Йорк.

6 ноября 1897 г. вышел в последний рейс под флагом НАРАГ в Нью-Йорк и впоследствии продан Испании, где использовался в качестве войскового транспорта и вспомогательного крейсера в период Испано-американской войны. Переименован в «Patriota», но война закончилась прежде чем произведена переделка во вспомогательный крейсер, но по окончании войны судно использовалось для репатриации испанских войск с Кубы. В 1898 г. поставлен на отстой в Ферроле.

28 июня 1899 г. арестован французским правительством в Фор-де-Франсе, в качестве покрытия испанского долга за угольные поставки во время войны. Передан в собственность Compagnie Générale Transatlantique (CGT) для замены недавно потерянного парохода «La Bourgogne». Переименован в «L'Aquitaine», став первым в истории компании трехтрубным судном. 9 ноября 1899 г. вышел в первый рейс Гавр – Нью-Йорк под флагом компании.

Характеристики лайнера этого периода: длина 152 м, ширина 17,53 м., вместимость 8816 брт., чистая грузоподъемность 3054 т., дедвейт 13640 т. Два винта. Мощность машин 1825 номинальных л.с. (16000 кВт), скорость 19 узлов. Стальной корпус, две мачты, четыре палубы. Пассажиры: 432 первого, 162 второго и 2000 третьего (туристического) классов.

В 1903-04 гг. находился на отстое в Гавре. 11 апреля 1906 г. продан лондонской фирме «Mac Lellan» и сдан на слом.

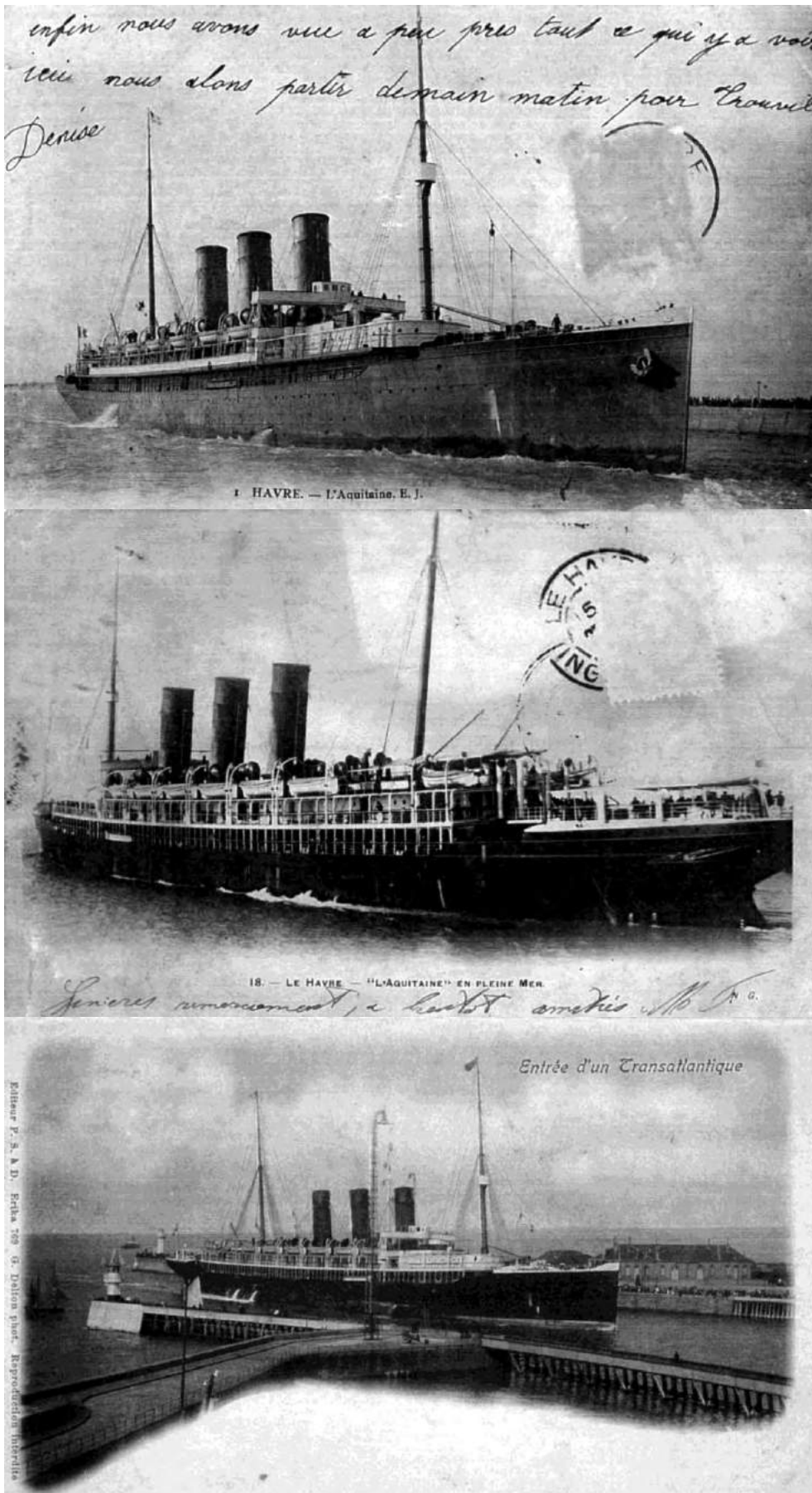


Рис. 1. Серия открыток с изображением «L'Aquitaine» из коллекции J. Guigliani

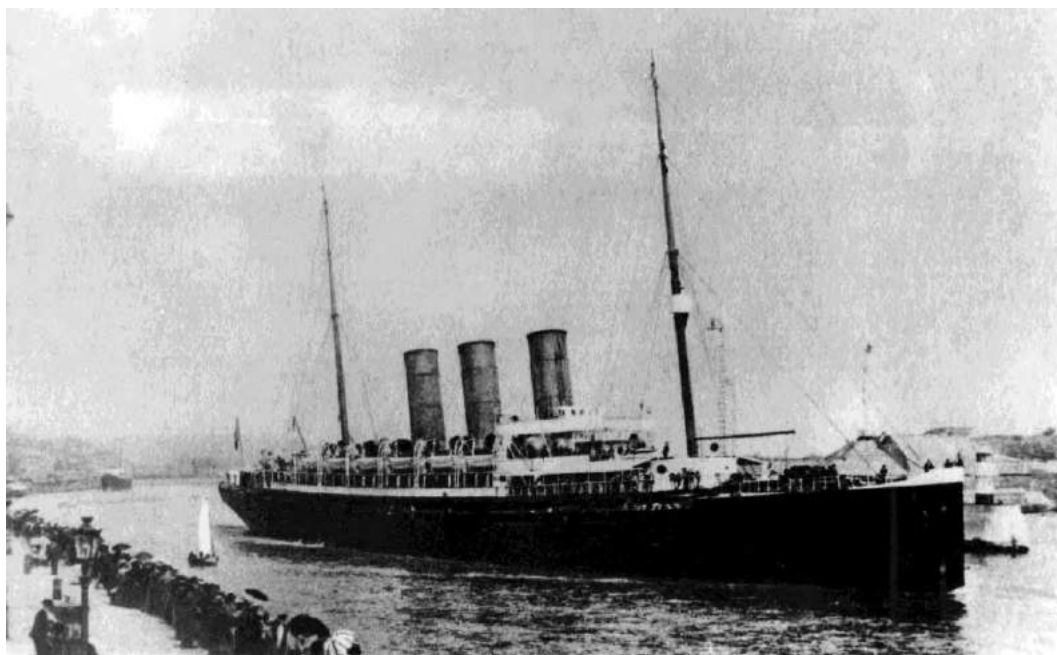


Рис. 2. «L'Aquitaine» из коллекции G. Garier

УДК 94(44).082

Лайнер «L'Aquitaine» (1899-1906)

Жан Жильини

Перевод с английского – Н.В. Митюков

Independent investigator, Toulon, France

Аннотация. В работе дается краткая биография французского лайнера «L'Aquitaine», ранее испанского вспомогательного крейсера «Patriota». Статья иллюстрирована фотографиями из коллекции автора.

Ключевые слова: Франция, торговый флот, пассажирское сообщение, лайнер.