



Copyright © 2015 by Sochi State University

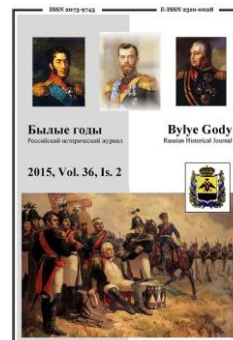
Published in the Russian Federation  
Bylye Gody

Has been issued since 2006.

ISSN: 2073-9745

E-ISSN: 2310-0028

Vol. 36, Is. 2, pp. 303-308, 2015

<http://bg.sutr.ru/>

UDC 94(460).085

### New-York “Water Buses” – The *Intrépida* and *Mensajera* Gunboats

Nicholas W. Mitiukov

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation  
Dr. (Technical)**Abstract**

In 1895, with the beginning of Cuban insurgence, the Spanish acquired a series of civil vessels and powerboats in the US. Unfortunately, in the Spanish literature there has been relatively little mention of the fate of these numerous units before the purchase and after the end of the Spanish-American War of 1898. Based on the findings of the author's analysis of data from Spanish and American print media, the author puts forth a supposition that the New-York “water buses” *Shrewsbury* and *Navesink* sold by the US in 1895 would turn into the Spanish gunboats *Intrépida* and *Mensajera*. It is likely that during the deal process they could have temporary names, *General Laborde* and *General Tacón*. Both powerboats were actively used in blockade operations against the insurgents in 1896–97, and after the Spanish-American War they were dropped from the Spanish fleet. That said, *Intrépida* became one of the first ships within the naval fleet of the young Cuban republic led by Antonio Maceo. Based on the findings of an analysis of data from naval handbooks, the author puts forth a supposition that this ship might have been not *Intrépida* but the one-class ship *Mensajera*.

**Keywords:** Spain, history, naval policy, Cuba, insurgence, Spanish-American War.

**Введение**

История боевых действий на Кубе в 1895–1898 гг. до сих пор изобилует белыми пятнами. С одной стороны, доступны все архивы этого периода, но с другой – из-за многочисленных передач архивных дел, первичные документы могут находиться в самых непредсказуемых фондах. Кроме того, документы фондов нередко представлены эклектичными материалами, не дающим возможность создать целостную картину. Одним из серьезных “провалов” этого периода является судьба небольших испанских канонерок и катеров, привлекавшихся к боевым действиям. Официальные испанские документы весьма неплохо освещают боевые действия с участием этих кораблей, но обходят совершенным молчанием их карьеру после 1898 г. – в лучшем случае давая дату исключения из списков флота [1]. Причины подобного молчания вполне понятны: после продажи с аукциона бывшие испанские корабли разошлись по небольшим флотам частников, которые нередко не вели никакой документации.

Но если для канонерских лодок 3 ранга известна хоть дата постройки, то по мобилизованным и вооруженным судам зачастую не известна и она. В данной работе делается попытка провести параллели между канонерскими лодками “*Intrépida*” и “*Mensajera*” и знаменитыми нью-йоркскими “речными трамвайчиками” “*Shrewsbury*” и “*Navesink*”.

**Материалы и методы**

Наиболее распространенным и простым методом в подобного рода исследованиях является сопоставление данных о переименованиях судов. Установление соответствия между старыми и новыми наименованиями является вполне очевидным и весьма продуктивным методом при реконструкции биографии судов по сведениями периодического характера (например, по официальным регистрам). Однако в этой области информация об испанских канонерских лодках пока абсолютно не систематизирована. В качестве примера можно привести следующую фразу одной

из работ, посвященной покупке в США в 1895 г. партии гражданских судов: "Благодаря собранным 25 тыс. песо удалось профинансировать покупку бывших американских судов "General Tacón", "Santocildes", "General Beranger", "Relámpago", "Dardo", "Esperanza", "Intrépide" и "Mensajera" [2, С. 457]. Как видно, автор смешивает наименования катеров испанского флота (последние пять) и оригинальные наименования, якобы американские, под которыми они были переданы флоту (первые три). Но даже по первым трем возникают вопросы. Дело в том, что это имена известных испанских военачальников первой половины XIX в. и вряд ли они могли быть оригинальными американскими наименованиями.

Вторым продуктивным методом реконструкции карьеры по обрывочной информации может служить метод сопоставления характеристик. Но и здесь следует отметить, что даты постройки и характеристики большинства мобилизованных канонерок в испанских работах даются весьма произвольно, нередко без всякого рода указаний выдавая за них информацию, являющуюся наиболее вероятной с точки зрения данного автора. Пятнадцать лет назад автор этих строк пытался путем сопоставления ТТХ такого уважаемого издания как справочник Джейна определить наименования испанских канонерских лодок, оказавшихся в кубинском флоте, фактически угадав лишь один из трех кораблей, за что справедливо критикуется кубинскими историками [3]. Поэтому реконструкция биографии кораблей по дате их постройки и характеристикам, в данном случае занятие неблагодарное и малопродуктивное, которое можно использовать лишь для уточнения информации уже реконструированной другими методами. В этой связи в качестве опорной точки можно использовать работу А. Анки [1], в которой сообщаются данные, лишь подтвержденные архивной документацией, по всем остальным, даже "широко известным" характеристикам он просто ставит прочерк.

Учитывая вышесказанное, автор попытался применить метод поиска первичного документа с его последующим анализом. Кроме того, в исследовании применены методы логики и историзма.

### Обсуждение

Из-за отсутствия преемственности архивных документов, произведем анализ периодики за август-сентябрь 1895 г., всего, что касается приобретения судов в США.

Газета "La Iberia" за 1 сентября 1895 г. "Гавана, 20 Августа... Паровые катера, приобретенные в Соединенных Штатах для службы у побережья Кубы, несли имена: "Edith", "Conde de la Mortera", "Shreusbury", "Navesink", "General Tacón", "General Laborde", "León Abott" и "Almirante Chacón" [4].

Газета "El Correo Militar" за 2 сентября 1895 г. "Вооруженные катера. Для специальных новостей мы можем дать следующую информацию. Из суммы в 4600 [песо – Н.М.], подаренной графом де ла Мортера и 20,4 тыс. пожертвованных Биржей виноделов (Lonja de vineros), были приобретены шесть паровых катеров, имеющих три или четыре фута осадки и скорость от 11 до 12 узлов. Эти лодки имеют от 16 до 20 метров длины и три ширины, сделаны из дерева покрытой медью. Они могут стать ценным приобретением для действий у рифов и на мелководье. Из этих лодок четыре уже на арсенале. Генерал Дельгадо Парехо приказал установить на них скорострельные пушки и пулеметы, снятые с больших кораблей. Экипажи лодок будут вооружены винтовками маузера. Генерал Дельгадо Парехо также решил вооружить собственными средствами, не обременяя бюджет, три буксира, которые служат под его командованием в этой военно-морской базе. Также приобретена канонерка для реки Кауто. Первые три приобретенных катера носят имена "Navesink", "Schreusburg" и "León Abfertt", которые, как мы предполагаем, будут заменены на испанские. Остальные катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются "Edith", "Conde de la Mortera", "General Tacón", "General Laborde" и "Almirante Chacón" [5].

Газета "La Epoca" за 1 сентября 1895 г. "Вооруженные катера. Вечером 12-го текущего месяца в порт Гаваны из Нью-Йорка вошел английский пароход "Ardanrose", везший на борту три паровых катера, приобретенных для военного флота на средства от патриотической подписки, проведенной Биржей виноделов, торговли и промышленности (Lonja de Viveres, Comercio e Industria) этой столицы. Катера имеют средние размеры, небольшую осадку, превосходные машины и хороший ход. Их названия: "Navesink", "Schreusburg" и "León Abfertt". Другие катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются "Edith", "Conde de la Mortera", "General Tacón", "General Laborde" и "Almirante Chacón"." [6].

Сообщение газеты "La Iberia" [5] вряд ли может быть интересным, поскольку все катера в ней даются вперемешку. Однако она дает отличные от остальных сообщений написания американских имен у двух катеров, которые судя по всему более корректные. Газета "El Correo Militar" [6] относительно покупки дает наиболее обширную информацию с указанием некоторых технических характеристик. Наконец, газета "La Epoca" [7] дает интересные подробности относительно самой сделки. Из приведенных сообщений видно, что первые три катера, пришедшие в Гавану на английском пароходе 12 августа, называются "Navesink", "Schreusburg" (или "Shreusbury") и "León Abfertt" (или "León Abott"). А это уже реальная "зецепка" для поиска по американским данным.

Газета "The New York Times" за 7 августа 1895 г. "Паровые катера для Кубы. Были проданы три судна для реки Стросбери (**Shreusbury**). Все трио – красивые прогулочные катера, которые

ранее плавали в водах Стросбери, а теперь от мирной жизни они призваны к военной службе... Это суда "Navesink", "Leon Abbett" и "Shrewsbury", принадлежавшие E.G. Roberts и J.M. Hoffmire, Jr., приписанные Ред Банк (Red Bank), которые использовали их на экскурсионной линии между Ред Банк и Лонг Бич... Каждый катер может нести достаточно топлива для хода в течение трех дней на максимальном давлении пара, при более экономном ходе это путешествие может длиться одну неделю. Вчера под своими парами все три катера перешли из Ред Банк в Нью-Йорк. Пароход "Ardenrose" компании Munson Line, отшвартованный у пирса № 6 Норд Ривер подготовлен для подъема их на борт, после швартовки катеров к его борту..." [8].

Газета "Red bank register" за 7 сентября 1895 г. "Проданы речные трамвайчики. Паровые катера "Shrewsbury" и "Navesink", ходившие между Ред Банк и Хайланд Бич (Highland Beach), а также "Leon Abbett", принадлежащий B.S. Paine, были проданы испанскому правительству, для использования в качестве транспортов. Сделка осуществлена через испанского консула в Нью-Йорке. Цена за "Shrewsbury" и "Navesink", как сообщается, составила 10 тыс. долларов, а за "Leon Abbett" – 4800. Вчера утром катера были доставлены в Нью-Йорк, где они будут погружены на пароход, следующий на Кубу" [9].

Как видно из приведенных заметок, американские газеты, во-первых, корректируют правильность написания американских наименований судов ("Navesink", "Shrewsbury" и "Leon Abbett"), а во-вторых, дают дополнительную информацию, что это бывшие "речные трамвайчики". Что существенно сужает круг поиска американских источников.

Работа Дж. Кинга дает важное дополнение в судьбе американо-испанских кораблей. Становится понятным, почему американцы относительно недорого продали свои не очень старые "речные трамвайчики": "Место было очень популярным [место отдыха ньюйоркцев – Н.М.]... целые толпы стремились на пляжи и курорты... каждый из небольших паровых катеров перевозил каждый день до 125 туристов в один конец. "Jersey Lily", "Our Mary", "Leon Abbett", "Highland Beach", "Shrewsbury" и "Navesink" – назывались катера этого прибыльного бизнеса. За год в летнее время все шесть делало по семь рейсов ежедневно (250 пассажиров туда и обратно), перевоза в итоге ежедневно до 3000 человек!" [9, P. 83]. Действительно, 125 человек для катера 16–20 метровой длины явный перебор. Очевидно, что для развития бизнеса требовались более вместительные суда.

Другое исследование по истории речного транспорта графства Монмут [9] дает неожиданную дополнительную информацию: "В 1895 г., незадолго до испано-американской войны, паровые катера графства Монмут "Leon Abbett", "Navesink" и "Shrewsbury" были проданы испанскому правительству. Эти катера отправлены на Кубу в трюмах парохода "Ardenrose". По прибытии их переименовали в "Almirante Chacon", "General Laborde" и "General Tacon". Их судьба, как и судьба многих других пароходов, проданных за рубеж, неизвестна." [10].

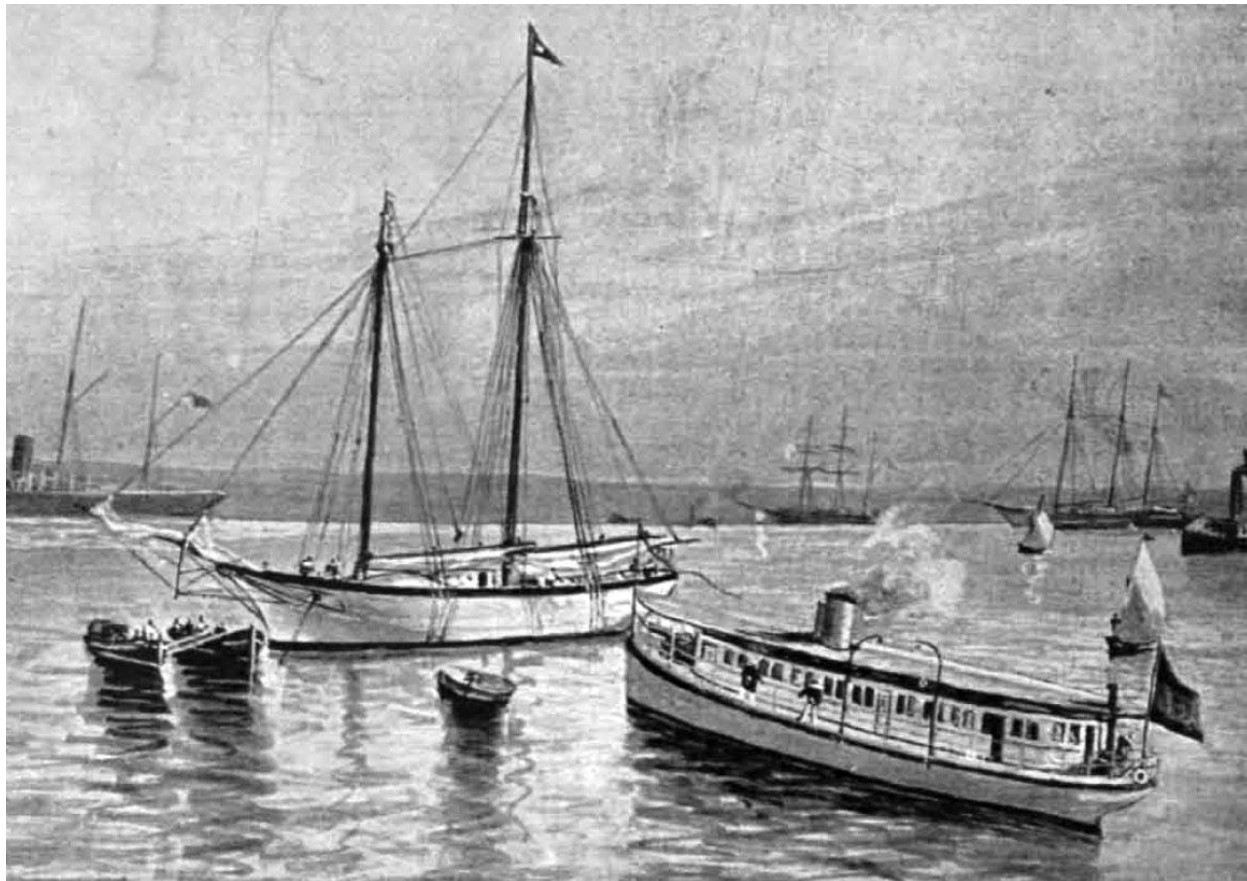
Указанная публикация проливает свет на отсутствие однозначной связи между американской частью биографии и испанской, а также на странный подбор наименований якобы американских наименований у испанских кораблей. Поскольку суда закупались в США не непосредственно министерством обороны Испании, а имели промежуточную инстанцию в виде "Биржи виноделов, торговли и промышленности", весьма вероятно ситуация, что приобретаемые ей суда могли переименовываться новым хозяином, каковым номинально и выступала Биржа. В этой связи выглядит вполне логичным подбор наименований в честь испанских военных деятелей: генералов Такона, Лаборде, Беранхера, маршала Сантосильдеса, адмирала Чакона и одного из главных спонсоров данной покупки графа де ла Мортеры. Однако с точки зрения флота данный набор названий стал совершенно неоправданным, поскольку наименования подобного уровня носили либо крейсера, либо канонерские лодки первого ранга. Единственное исключение было дано канонерской лодке, названной в честь погибшего в 1895 г. во время катастрофы с крейсером "Санчес-Баркастеки" командира гаванской военно-морской базы адмирала Дельгадо Парехо, в честь которого назвали самую крупную из приобретенных канонерских лодок, бывшую яхту "Dard" (кстати, единственную яхту, с идентификацией которой никаких трудностей не возникает) [11, 12].

В результате последовало вполне логичное изменение наименований: молния (relámpago), дротик (dardo), надежда (esperanza), бесстрашная (intrépida), связная (mensajera) и т.д. Становится понятным и отсутствие сквозных работ по испано-американской биографии катеров: поиск с испанской стороны якобы американского наименования (например, "General Tacon") не давал возможности выйти на конкретные американские суда, а поиск с американской стороны якобы испанского наименования ("General Tacon") не находил таких кораблей, действовавших у кубинского побережья в 1895–1898 гг.

Таким образом, остается лишь найти соответствия между названиями "Almirante Chacon", "General Laborde", "General Tacon" и их наименованиями в испанском флоте. В этом серьезно помогает работа Дж. Хоусона [13]. В таблице 7 указанной работы даются годы нахождения в навигации нью-йоркских судов линии "Ред Банк – Хайланд Бич". Катера "Jersey Lily" и "Our Mary" находились в навигации с 1888 по 1894 гг. Очевидно им на смену пришли в 1895 г. сразу три катера: "Highland Beach", "Shrewsbury" и "Navesink". Первое судно находилось в эксплуатации до 1900 г., а остальные – лишь в кампании 1895 г., по окончании которой, как известно, их продали Испании.

Третье судно, указанное как проданное Испании "Leon Abbett", находилось в навигации с 1891 по 1905 г.

Относительно "Leon Abbett" возможны два объяснения: или судно Испании так и не продали, например, из-за отбраковки по причине более преклонного возраста (в навигации с 1891 г.), или в 1896 г. начало навигацию второе судно с таким именем. Обе версии нуждаются в дальнейшей проверке, а пока наибольший интерес представляют начавшие навигацию в 1895 г. "Shrewsbury" и "Navesink", судя по установленному выше соответствию, переименованные дарителями в "General Laborde" и "General Tacón".



"Mensajera" и "Competidor" на рейде Гаваны (фрагмент гравюры П. Каулы) [16]

В этой связи интересно выяснить, а были ли среди испанских мобилизованных канонерок однотипные? Данное предположение вполне подтверждается. Работа А. Анки [1] указывает только на одну пару – "Intrépida" и "Mensajera", имевшую водоизмещение по 17 т. Справочник "Estado General de Armada" за 1898 г. [14] дополняет эту информацию. "Intrépida" (номер 106, международный идентификатор GRLS) спущена на воду 1895, материал корпуса – дерево, длина 20 м, ширина 3,8 м, высота борта 1,3 м, осадка 1 м, 1 винт, скорость 9,7 уз, запас угля 3,5 т., экипаж 16 человек, вооружение 1 14-мм митральеза Норденфельда. "Mensajera" (номер 179, международный идентификатор GRTJ) спущена на воду 1895, материал корпуса – дерево, длина 20 м, ширина 3,8 м, высота борта 1,25 м, осадка 1 м, 1 винт, скорость 10 уз, запас угля 3,5 т., экипаж 15 человек, вооружение 1 25-мм револьверная пушка. В табели комплектации обоих катеров числятся по командиру в звании мичмана, старпому – механику, помощнику механика, боцману. Сверх того в экипаже "Intrépida" числится комендор. Данные у обоих катеров практически идентичные, за исключением высоты борта, скорости и экипажа. Впрочем, это не является кардинальным отличием. Кубинский историк М. Галвес Агилера, описывая карьеру "Intrépida", прямо называет, что "Mensajera" по отношению к ней "homóloga" – двойник, близнец [15].

А поскольку "Mensajera" во время войны с инсургентами отличилась захватом шхуны "Competidor", в литературе широко распространена гравюра "Mensajera" с "Competidor" в Гаване, вероятно впервые воспроизведенная в журнале "La Ilustracion Española y Americana" [16]. Судя по внешнему виду (см. рисунок), "Mensajera" действительно представляет собой "речной трамвайчик".

Завершая исследование о канонерских лодках "Intrépida" и "Mensajera" есть смысл вкратце упомянуть их дальнейшую судьбу. "Mensajera" вошла в состав сил Батабано. Во время испано-американской войны перешла в Гавану, где разоружена и продана частным лицам. В соответствии с информацией А. Анки [1], "Mensajera" исключена из списков флота 21 июня 1898 г. Вероятно, что в

дальнейшем ее использовали по прямому назначению для перевозки пассажиров в окрестностях Гаваны.

"Intrépida" вошла в состав сил Сагуа. Во время испано-американской войны находилась в Кайбарьене, где, по-видимому, оставлена личным составом. Использовалась для нужд американской администрации, а в 1902 г. передана в состав береговой службы Кубы. Переименована в "Antonio Maseo", находилась в составе флота Кубы до конца Первой мировой войны. Так, справочник Джейна за 1919 г. [17] указывает следующие данные относительно "Antonio Maseo": год постройки 1896 г., корпус деревянный, водоизмещение 35 т., длина 22,87 м (75 футов), ширина 3,05 м (10 футов), осадка 1,68 м (5,5 футов), вооружение 1 1-фунтовое орудие, скорость 10 уз., запас угля 8 т.

Вопрос о водоизмещении канонерской лодки требует комментариев. Действительно, 35 т. по Джейну [17], или 17 т. по Анке [1] – разница в два раза. В справочнике "El buque en la armada española" [18] называется третья цифра – водоизмещение "Intrépida" 25 т., а "Mensajera" 30 т.

Вообще, для 20-метрового судна 17-тонное водоизмещение явно маловато. Но поскольку А. Анка, как было сказано выше, довольно скрупулезно всю информацию сверял с архивными источниками, можно предположить, что это может быть водоизмещением пустого корпуса. Цифра в 17 т. вполне могла попасть в архивные фонды, например при выборе мощности портового крана во время разгрузки парохода "Argandrose" в Гаване, или погрузке в Нью-Йорке. Если добавить к этой цифре 3,5-тонный запас угля, расходные материалы массу экипажа и т.д., то водоизмещение как раз и приблизится к цифре 25 т., как упоминает справочник "El buque en la armada española" [18].

Причины большего водоизмещения "Mensajera" при тех же размерах корпуса не понятны. Однако, поскольку информация в справочниках подобного рода обычно синтетическая, т.е. взята из разных источников, вполне вероятно, что цифры в 25 и 30 т. получены с разными весовыми нагрузками, например, в одном случае стандартное водоизмещение, в другом – полное. Также подобное расхождение может быть связано, например, с различной архитектурой надстроек, разной пассажироместимостью и т.д. даже, например, с разными запасами угля (поскольку "Mensajera" оперировала в более удаленных районах от Гаваны, чем "Intrépida"). В связи с этим возникает еще одна гипотеза. Как пишет справочник Джейна [17], запасы угля у "Antonio Maseo" увеличены до 8 т. (дополнительные 4,5 т. угля видятся вполне логичными для увеличения автономности катера). Однако если брать за основу данные "El buque en la armada española" [18], водоизмещение "Intrépida" увеличивается до 30 т., а "Mensajera" до 35 т. Поэтому возникает законный вопрос, а не перепутали ли кубинские источники "Intrépida" с "Mensajera"? Дополнительный довод за эту гипотезу видится в составе вооружения – 25-мм револьверная пушка "Mensajera" намного более напоминает 1-фунтовую пушку по Джейну, нежели 14-мм митральезу у "Intrépida". Как известно, испанцы испытывали дефицит артиллерии, скорее всего орудийные запасы независимой Кубы даже с учетом американской помощи не намного их превосходили. А поскольку кубинцы с 1898 по 1918 гг. толком не воевали, "антикварная" 25-мм револьверная пушка вполне могла эксплуатироваться столь долгий срок.

### Заключение

На основе проведенного анализа данных испанской и американской периодической печати, сделано предположение, что проданные США в 1895 г. нью-йоркские "речные трамвайчики" "Shrewsbury" и "Navesink" стали испанскими канонерскими лодками "Intrépida" и "Mensajera". Вероятно, во время сделки они могли временно иметь наименования "General Laborde" и "General Tascón". "Intrépida" стала одним из первых кораблей молодого флота Кубинской республики "Antonio Maseo". На основе анализа данных военно-морских справочников сделано предположение, что вероятно этим кораблем была не "Intrépida", а однотипная "Mensajera".

### References:

1. Anca A. Buques de la Armada Española del siglo XIX. La marina del sexenio y de la restauración (1868–1900). Madrid: Ministerio de Defensa, Museo Naval, 2009. 156 p.
2. Anca A. "Urania", "Encarnita", "Javier Quiroga" y "Giralda", cuarto generosas donaciones de buques a la armada // Revista General de Marina. 1998. T. 234. № 4 (mayo). P. 455–462.
3. Figueredo A.E. Antiguos cañoneros españoles al servicio de Cuba // Marina de Cuba. URL: <http://www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Cuba>.
4. La Iberia. 1895. 1 de septiembre. P. 2.
5. El Correo Militar. 1895. 2 de septiembre. P. 2.
6. La Epoca. 1895. 1 de septiembre. P. 2.
7. The New York Times. 1895. August, 7.
8. Red bank register. 1895. August 7.
9. King J.P. Highlands: New Jersey. Charleston: Arcadia Publishing, 2001. 160 p.
10. Springate M.E. Steamboats of Monmouth County. Lecture Presented at the Atlantic Highlands Historical Association, Atlantic Highlands, NJ. November 19, 2003. URL: [http://www.academia.edu/1657746/Steamboats\\_of\\_Monmouth\\_County\\_New\\_Jersey](http://www.academia.edu/1657746/Steamboats_of_Monmouth_County_New_Jersey).
11. Anca Alamillo A., Mitiukov N.W. The Gunboat 'Delgado Pareho': Creation and Battle Path // Bylye gody. 2014. № 3. P. 392–398.

12. Mitiukov N.W., Anca Alamillo A. El historial de la lancha canonera Delgado Parejo // Revista general de marina. 2014. Vol. 266. № 1 (Enero-Febrero). P. 11–18.
13. Howson J. An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach. New Jersey: RBA Group, 2010. 162 p.
14. Estado General de Armada para el año de 1898. Madrid: Impresa del Ministerio de Madrid, 1898. Tomo 1. 426 p.
15. Gálvez Aguilera M. La Marina de Guerra en Cuba (1909–1958). Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007. 333 p.
16. Apresamiento de la goleta pirata "Competitor" // La Ilustracion Española y Americana. 1896. № XX. 30 de Mayo. P. 315, 325.
17. Jane's Fighting Ships, 1919. (Reprinted). New York: Arco Publishing Company Inc., 1969. 634 p.
18. Manera Regueyra E. y otr. El buque en la armada española. Madrid: Silex ediciones, 1981. 504 p.

УДК 94(460).085

### **Нью-Йоркские "речные трамвайчики" – канонерские лодки "Intrépida" и "Mensajera"**

Николай Витальевич Митюков

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация  
Доктор технических наук

**Аннотация.** В 1895 г. с началом инсургенции на Кубе, испанцы приобрели в США серию гражданских судов и катеров. К сожалению, судьба этих многочисленных единиц до момента покупки и после окончания испано-американской войны 1898 г. в испанской литературе практически не рассматривается. На основе проведенного анализа данных испанской и американской периодической печати, сделано предположение, что проданные США в 1895 г. нью-йоркские "речные трамвайчики" "Shrewsbury" и "Navesink" стали испанскими канонерскими лодками "Intrépida" и "Mensajera". Вероятно, во время сделки они могли иметь временные наименования "General Laborde" и "General Tascón". Оба катера активно использовались в блокадных действиях против инсургентов в 1896–97 гг. и после испано-американской войны выведены из состава испанского флота. При этом "Intrépida" стала одним из первых кораблей молодого флота Кубинской республики "Antonio Maseo". На основе анализа данных военно-морских справочников сделано предположение, что вероятно этим кораблем была не "Intrépida", а однотипная "Mensajera".

**Ключевые слова:** Испания, история, военно-морская политика, Куба, инсургенция, испано-американская война.