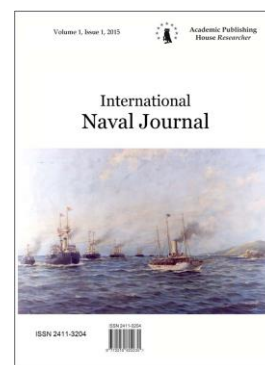


Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2019, 7(1): 74-80

DOI: 10.13187/inj.2019.1.74
www.ejournal37.com



Spanish Customs Feluccas and Sailing Boats of the XX century

Jesús María Medel Soteras ^a

Malaga Customs Control Base, Malaga, Spain

Translated from Spanish into Russian by N.W. Mitiukov

Abstract

Throughout the XX century Spanish feluccas and sailing boats (A and B-classes) were of great importance in the work of the customs service. Most of them appeared in the customs fleet as a result of the confiscation of former ships detained with smuggling. As a result, practically no different from similar fishing and smuggling vessels, they could quietly fulfill their sentinel functions, at the most unexpected moment, detaining violators. Unfortunately, there is still no work allowing a systematic analysis of the service of vessels of A and B-classes. In this publication, compiled on the basis of the memoirs of Spanish customs veterans and the archive of the customs service, an attempt is made to reconstruct the biographies of vessels of A and B-classes, as well as photographic materials that give an idea of their appearance.

Keywords: Spain, customs, anti-smuggling, fleet, history.

Введение

На протяжении веков фелюги и парусные лодки плавали вдоль берегов Испании и ее заморских владений, хотя, безусловно, наибольшее применение они нашли в средиземноморье. Изучая архивные фонды испанских таможенников, постоянно встречаются квитанции, в которых контрабандистов поймали эти суда, но информации о самих судах, к сожалению, катастрофически мало. Поэтому объектом данной работы стали фелюги и парусные лодки, в разное время, на протяжении XX в., служившие во флоте Табачной монополии (Compañía Arrendataria de Tabacos) и Специальной службы фискального надзора (Servicio Especial de Vigilancia Fiscal).

Многие из них, если не все, оказались на таможенной службе после конфискации, то есть приобретены после того, как их задержали с контрабандными грузами. Именно это обстоятельство давало им огромное преимущество – они оставались незамеченными среди множества точно таких же судов, занимавшихся торговлей или рыбной ловлей.

К сожалению, по этим судам нет исчерпывающей информации, но будем надеяться, что они когда-нибудь появятся. В работе собрана информация обо всех фелюгах и парусных лодках, которыми на данный момент обладает автор, а также имеющейся в его распоряжении фотоматериал.

Фелюги (falucho)

Маркировались во флоте литерой «А» с римской цифрой.

На [Рисунке 1](#) изображена фелюга А-I, по всей вероятности в Аликанте. Согласно аннотации на обороте, это 12 января 1948 г. Год приема во флот 1925 (С.А.Т.), год списания

1953 (Т.С.А.). Судя по приемному акту, предыдущее название судна было «Paco Castell». Длина корпуса 17,1 м, ширина 6,38 м, осадка 2,36 м, водоизмещение 45,51 т. На судне стоял четырехцилиндровый двигатель Болиндер мощностью 160 л.с., а в качестве вспомогательного движителя использовался парус. Изначально судно было одномачтовое, без бизань-мачты. Максимальная скорость 8 узлов, команда шкипер, моторист и 4 матроса.



Рис. 1. Фелюги А-I (слева) и А-III (справа)

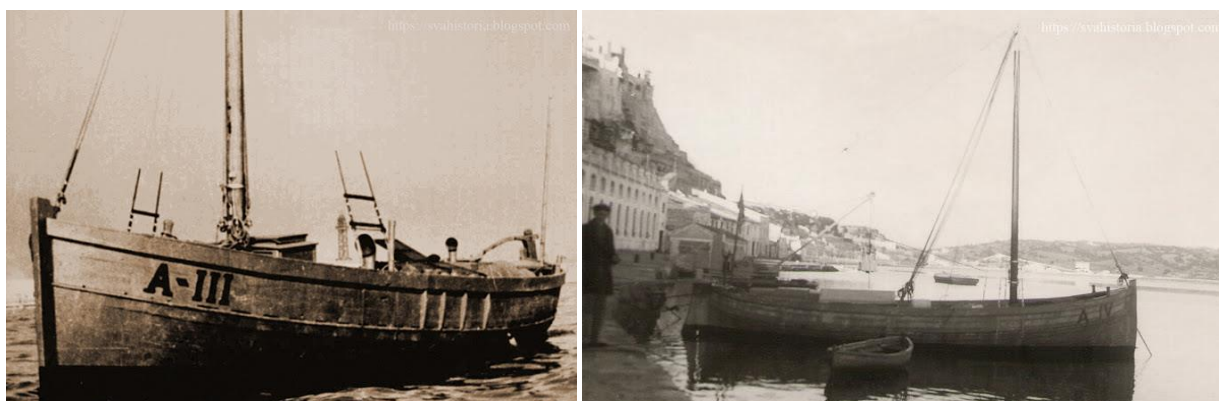


Рис. 2. Фелюги А-III (слева) и А-IV (справа)

Относительно А-II нет никаких сведений. На [Рисунке 1](#) приведено изображение А-III. Фото не имеет никаких подписей, но по-видимому оно сделано в Барселоне. По документации С.А.Т. судно имело длину 11,64 м, ширину 3,22 м, осадку 1,21 м, водоизмещение 10,92 метрических тонн. Судно снабжалось парусом и также двигателем Испано-Сюиза мощностью 30/40 л.с. Согласно бюллетеню (ВОЕ) от 10.11.1956 г. на судне стояло два двигателя Кельвин по 30 л.с. Скорость 8 узлов. Команда шкипер, моторист и несколько матросов. Аукцион по продаже судна состоялся 27 апреля 1956 г. (бюллетень ВОЕ № 315), после чего фелюга некоторое время находилась в доке Кардона в Барселоне. На [Рисунке 2](#) приведено еще одно изображение этой же фелюги.

На [Рисунке 2](#) изображена А-IV в порту Маон. Год зачисления ее во флот 1916 (С.А.Т.), списания – 1956 (S.E.V.F.). Длина 10,74 м, ширина 3,92 м, осадка 1,21 м, водоизмещение 10,6 т. На ней стоял латинский парус и мотор, относительно марки которого и мощности данных нет. Команда состояла из двух человек, практически всю службу фелюга провела в Маоне. В качестве вооружения использовалось только личное оружие команды. По-видимому до конфискации судно несло панамский флаг и называлось «Alibey».

Относительно фелюг А-V и А-VI имеется информация из журнала *Vida Marítima* ([Vida Marítima, 1920](#)), которую имеет смысл процитировать. «Жирона. Моторные лодки. На верфи Мальол, Сан-Фелиу-де-Гишольс (Mallol, de San Feliu de Guixols) для флота Табачной монополии построены две лодки для открытого моря, получившие названия «A.V» и «A.VI». Стоящие на них двигатели Испано-Сюиза дают мощность 30/40 л.с., что

позволяет им разогнаться до скорости 9-10 узлов. В дополнение к мотору у них есть две мачты с рангоутом пакетбота, которые легко складываются. Характеристик этих судов: длина 12 м, шина 2,5 м, осадка 1,25 м». На **рис. 3, слева** приведена фото А-V. Относительно фото справа, это возможно фелюга А-VI. Отличия в конструкции корпуса объясняются тем, что фотография сделан в конце карьеры судна, когда она, похоже уже была полностью заброшена.

Относительно А-VII пока не удалось найти никаких данных, кроме фотографии, приведенной на **Рисунке 4**. Гора на заднем плане, это Гибралтар. При большом увеличении на фотографии читается надпись «Compañía Arrendataria de Tabacos – Delegación – Algeciras», из чего можно сделать вывод, что судно служило в районе Альхесираса.



Рис. 3. Фелюги А-V (слева) и А-VI (справа)

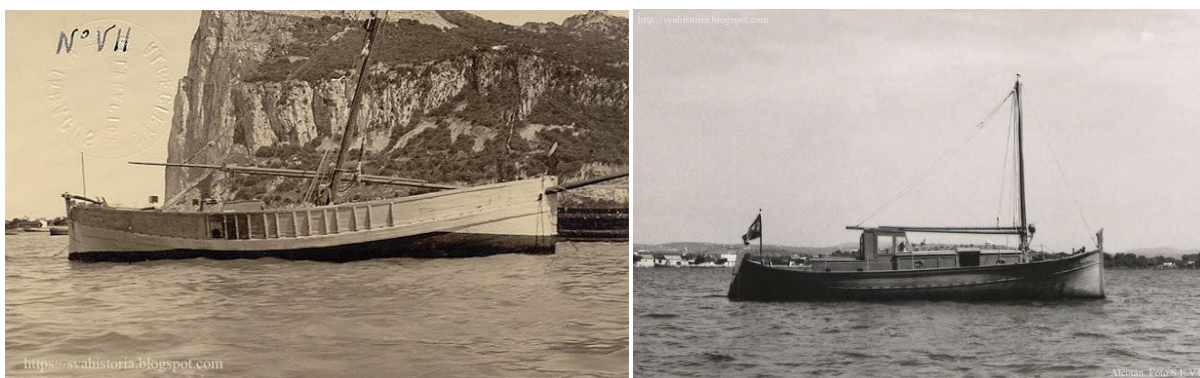


Рис. 4. Фелюги А-VII (слева) и «Alcotán» (справа)

Относительно еще одной фелюги «Alcotán», она официально числилась как «Laud», что также можно перевести как «фелюга». Хотя предполагается, что они больших размеров. Впрочем, о логике принимавших решение остается только догадываться. На **Рисунке 4** «Alcotán» изображен в водах Ивисы. От числился патрульным судном 3-й категории, списан в 1957 г. (S.E.V.F), по более достоверным данным его в июне 1957 г. лишь заменили, а списали в 1962 г. Длина 10,63 м, ширина 3,75 м, осадка 1,53 м, водоизмещение 9,75 т. На судне стоял четырехцилиндровый двигатель «Ailsa-Craig» № 8586, дающий 1200 об/м и мощность 40 л.с. Как вспомогательный движитель использовался парус на одной мачте. К главному двигателю подключалось динамо-машина на 24 В, имелось также два аккумулятора по 12 В на 130 А/ч. Привод на 1 винт, скорость 16 уз. Команда два человека: первый шкипер и моторист, второй – матрос.

Парусные лодки (barquilla)

Это был самый маленький тип патрульных судов. Они не выделялись ни водоизмещением, ни вооружением, ни даже скоростью, но, тем не менее, даже эти скромные

кораблики принесли пользу Испании. Следует отдать дань уважения командам этих лодок, служба на которых всегда отличалась самыми суровыми условиями. Тем не менее, они, несмотря на это, выполняли свои обязанности. Парусные лодки маркировались литерой В (от слова «barquilla») с арабской цифрой.

Лодка В-1 начала свою службу в С.А.Т. в 1915 г., закончила в S.E.V.F. в 1953 г. Длина 9,5 м, ширина 2,5 м, осадка 1,0 м, водоизмещение 4 т. Судно имело мотор неизвестной марки с приводом на один вал и одну мачту. Максимальная скорость 8 узлов. На [Рисунке 5](#) она изображена в начале своей карьеры.

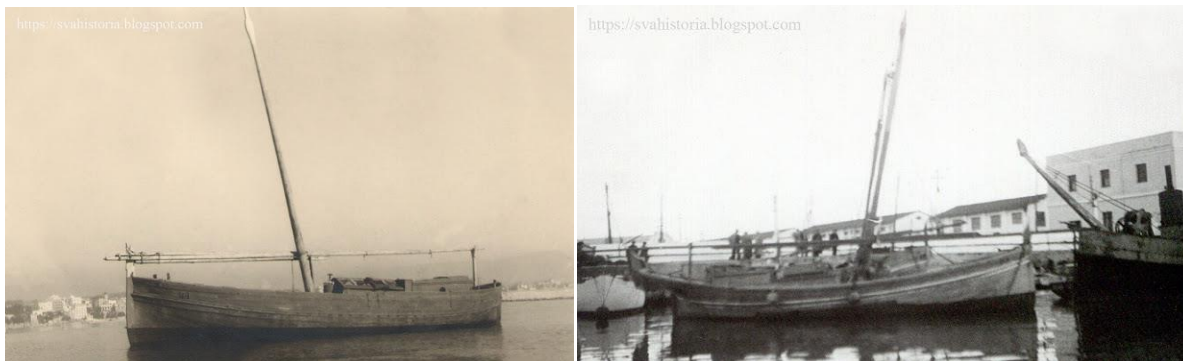


Рис. 5. Лодки В-1 (слева) и В-2 (справа)

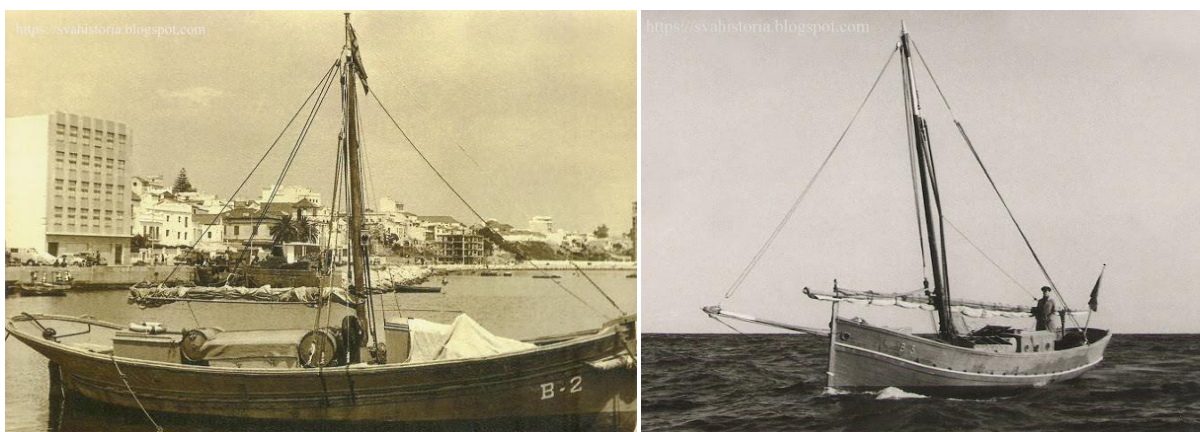


Рис. 6. Лодки В-2 (слева) и В-3 (справа)

Лодка В-2 поступила на службу в 1915 г. (С.А.Т.), списана в 1957 г. (S.E.V.F.). Длина 9,5 м, ширина 2,5 м, осадка 1,0 м, водоизмещение 7,3 т. В качестве силовой установки на ней стоял двигатель Болиндера мощностью 25 л.с. с приводом на один вал и парус. Максимальная скорость 8 узлов, команда 2 человека. На [рис. 5](#) судно изображено в начале своей карьеры в Альхесирасе, бывший у нее портом приписки.

Благодаря Хосе Кабальго ([José Cabalga](#)) нам известно еще одно изображение лодки ([Рисунок 6](#)) и некоторые детали службы на ней. Только взглянув на фотографию, сразу становится понятно, что больших запасов на эту лодку не взять, да и команде на ней приходилось не сладко. На ней нет места для отдыха, и даже крыши, чтобы укрыться от солнца или дождя. Первоначально лодка несла латинский парус, и из-за этого ее мачта имела сильный наклон вперед. На более поздней фотографии ([рис. 6](#)) мачта имеет легкий наклон назад, что свидетельствует о применении обычного прямоугольного паруса. Под конец карьеры на судне появился 25-сильный двигатель Болиндера, обеспечивавший 6-узловую крейсерскую скорость и 8-узловую максимальную. Из-за своих небольших размеров судно было вооружено лишь личным оружием команды. По имеющейся информации, лодка провела большую часть своей карьеры в Альхесирасе, что, впрочем, не может исключать, что она базировалась на какой-то другой порт.



Рис. 7. Лодки В-4 (слева) и В-5 (справа)

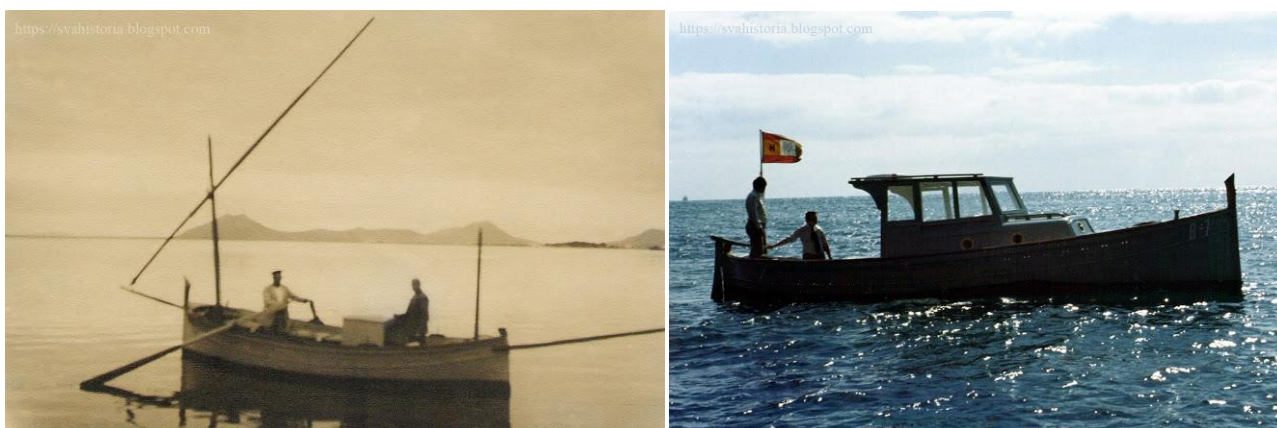


Рис. 8. Лодки В-6 (слева) и В-7 (справа)

Лодка В-3 начала службу в 1917 г. (С.А.Т.), закончила в 1940 г. (Т.С.А.). Длина 9,5 м, ширина 1,0 м, водоизмещение 7,3 т. На ней стоял двигатель Болиндера мощностью 25 л.с. с приводом на один вал и парус. Максимальная скорость 8 узлов. Я полагаю, что судно длительное время служило в Малаге. До середины XX века у Табачной Монополии имелось немало парусных судов. Мне посчастливилось встретить члена экипажа, который ходил тогда на судах подобного типа. Он рассказывал, что ночью единственным средством обнаружения контрабандистов были лишь зрение и слух команды. Я не забуду, как он улыбался, рассказывая, что как то раз они задержали ночью судно с контрабандой исключительно из-за того, что один из контрабандистов курил и огонек сигареты выдавал его темной ночью.

Лодка В-4, изображенная на **рис. 7** находится в Ивисе. Судно начало службу во флоте С.А.Т. в 1930 г., а закончило в S.E.V.F. в 1956 г. Длина 7,62 м, ширина 2,7 м, осадка 0,74 м, водоизмещение 3,45 т. На ней стоял двигатель Испано-Сюиза мощность 30 л.с. с приводом на один вал и одна мачта. Максимальная скорость 6 узлов. Команда 2 человека. Согласно Бюллетеням S.E.V.F. ВОЕ, аукцион по ее продаже состоялся 27 апреля 1956 г. и судно ушло за 7500 песет. После аукциона оно еще некоторое время находилось в Алькудии (Alcudia, Мальорка).

Время службы В-5 с 1915 (С.А.Т.) по 1956 (S.E.V.F.) гг. Длина 9,75 м, ширина 3,46 м, осадка 1,3 м, водоизмещение 8,4 т. Двигатель Испано-Сюиза 40 л.с. с приводом на один вал и одна мачта. Максимальная скорость 6 узлов. Аукцион по продаже судна состоялся 27 апреля 1956 г., одновременно с В-4, и оно ушло за 525 песет.

На фотографии лодка В-6 изображена в Польенсе (**рис. 8**). Годы ее службы с 1932 (С.А.Т.) по 1960 (Т.С.А.) гг. Длина 7,0 м, ширина 2,4 м, осадка 0,7 м, водоизмещение 5,7 т. Данных по двигателю нет, но он был с приводом на один вал. Имелся также парус. Максимальная скорость 6 узлов, судно в основном ходило в районе Виго и Балеарских островов.

По лодке В-7 данных практически нет. Но документы говорят, что она точно находилась в эксплуатации в период с 1968 по 1980 гг. Я полагаю, что судно находилось где-то на Канарах, возможно на Тенерифе. Оно имело длину 8 м и максимальную скорость 7 узлов. Фотографию судна ([Рисунок 8](#)) мне прислал мой друг Андрес Орден (Andrés Orden), который нашел ее в мусоре, когда Генеральная инспекция сменила свою штаб-квартиру с улицы Мануэля Сильвелы (Manuel Silvela) на улицу Льяно Кастельяно (Llano Castellano). Это настоящий позор, выбрасывать такие документы.



Рис. 9. Лодка В-8



Рис. 10. Лодка В-9

На [Рисунке 9](#), слева изображена лодка В-8 у рыбацкой пристани в Альхесирасе. Это, вероятно, конец 40-х гг., поскольку слева видно судно LAS-13, приобретенное военноморскими силами Республики для защиты портов во время гражданской войны. Фото предоставлено моим другом, известным военноморским историком Хуаном Луисом Коэльо Лильо (Juan Lu s Coello Lillo). Судно служило в период с 1930 (С.А.Т.) по 1956 (Т.С.А.) гг. Длина 7,65 м, ширина 2,7 м, осадка 0,74 м, водоизмещение 3,45 т. На судне стоял мотор неизвестной конструкции с приводом на один вал. Максимальная скорость 6 узлов, порт приписки Альхесирас.

Лодка В-9 имела длину 6,15 м, ширину 2,2 м, осадку 0,82 м, водоизмещение 4,5 т., скорость 5 узлов. На ней стоял один двигатель Кельвин мощностью 22 л.с. Команда шкипер и матрос. Вооружение – два пистолета 9 мм. Судно было конфисковано 17.12.1968 г., и вскоре после этого начало службу в S.E.V.F., его списали в 1975 г. Я не осмелюсь определить порт, который изображен на [Рисунке 10](#), но на снимке слева судном управляет мой друг Эмилио Андреу Гилаберт ([Emilio Andreu Gilabert](#)), который недавно вышел на пенсию. Судя по тому, что он проходил службу в Бильбао и Маоне, можно заключить, что судно в одном из этих двух портов, размытое изображение заднего плана не дает возможность его более точно идентифицировать.

Благодарности

Я хотел бы поблагодарить всех, кто поделился своими воспоминаниями о таможенной службе на фелюгах и лодках, а также тех, кто предоставил фотографии. Особенно хотелось бы отметить Хавьера Сомавилью ([Javier Somavilla](#)), предоставившего сразу несколько фотографий и данные по фелюгам и лодкам.

References

[Emilio Andreu Gilabert](#) – private archive of Emilio Andreu Gilabert.

[Javier Somavilla](#) – private archive of Javier Somavilla.

[José Cabalga](#) – interview by author.

[Vida Marítima, 1920](#) – Lanchas automóviles // *Vida Marítima*. № 681. 1920. 30 de Diciembre.

Испанские таможенные фелюги и парусные лодки XX в.

Хесус Мария Медель Сотерас ^a

Малагская база таможенного контроля, Испания

Перевод с испанского Н.В. Митюков

Аннотация. На протяжении XX в. испанские фелюги и парусные лодки (типов А и В) оказали большое значение в работе таможенной службы. Большинство из них появились в таможенном флоте в результате конфискации бывших судов, задержанных с контрабандой. В результате, практически не отличаясь от аналогичных рыбацких и контрабандистских судов, они могли незаметно выполнять свои дозорные функции, в самый неожиданный момент производя задержание нарушителей. К сожалению, до сих пор нет работ, позволяющих на системно анализировать службу судов типов А и В. В данной публикации, составленной на основе воспоминаний испанских ветеранов-таможенников и архива таможенной службы делается попытка реконструировать биографии судов типов А и В, а также приводятся фотографические материалы, дающие представление об их внешнем виде.

Ключевые слова: Испания, таможенная службы, борьба с контрабандой, флот, история.