



Published in the USA  
Voennyi Sbornik  
Has been issued since 1858.  
E-ISSN: 2409-1707  
2024. 12(1): 15-28

DOI: 10.13187/vs.2024.1.15  
<https://vs.cherkasgu.press>



## “Maceo”, “Céspedes”, “Agramonte” – ex Spanish Gunboats in the Cuban Fleet

Nicholas W. Mitiukov <sup>a,\*</sup>

<sup>a</sup> Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

### Abstract

The history of the ships of the Spanish fleet remaining in Cuba after 1898 is currently under development. The works of Spanish historians practically do not raise this topic, limiting their descriptions of biographies to the date of exclusion of ships from the lists of the fleet. The works of Cuban historians are extremely superficial. In this regard, the task of this work was to reconstruct the biographies of three former Spanish gunboats that found themselves under the Cuban flag: “Maceo”, “Céspedes” and “Agramonte”. The main source was the newspaper “Diario de la Marina”, the official periodical of the Havana naval base, published from 1844 to 1960. The newspaper's reports make it possible to clarify and explain a number of facts from the service of these ships. According to Jane's guide-book, “Céspedes” and “Agramonte” were in service until the mid-1920s, while “Maceo” was in service until the mid-1930s. As is clear from the “Diario de Marina”, this was due to the major overhaul of the “Maceo” in the summer of 1911, during which the ship received a new hull. The paradox of the presence of “Céspedes” in Jane's lists, despite its death during a hurricane in October 1910, is due to the fact that it was subsequently repaired and recommissioned. Finally, the information of M. Gálvez Aguilera that the ships in the Cuban fleet were named “Antonio Maceo” and “Ignacio Agramonte” should be classified as unreliable. Throughout their service life, these vessels are referred to exclusively as “Maceo” and “Agramonte”. In turn, the “Ignacio Agramonte” (Havana port tug) and “Antonio Maceo” (merchant ship) are completely different vessels that have nothing in common with the former Spanish gunboats.

**Keywords:** Cuba, coast guard vessel, gunboat, Spanish-American War.

### 1. Введение

История кораблей испанского флота, оставшегося на Кубе после 1898 г., в настоящее время находится в стадии разработки. Работы испанских историков эту тему практически не поднимают, ограничиваясь при описании биографий датой исключения кораблей из списков флота. Работы же кубинских историков крайне поверхностны. В связи с этим задача данной работы состояла в реконструкции биографий трех бывших испанских канонерских лодок, оказавшихся под кубинским флагом: «Maceo», «Céspedes» и «Agramonte».

### 2. Материалы и методы

В качестве основных материалов послужила газета «Diario de la Marina», официальное периодическое издание Гаванской военно-морской базы, выходившая с 1844 г. по 1960 г. В качестве основных методов выступили сравнительно-исторический и историко-хронологический, в рамках которого имеющиеся упоминания о кораблях располагаются в

\* Corresponding author

E-mail addresses: [nico02@mail.ru](mailto:nico02@mail.ru) (N.W. Mitiukov)

хронологическом порядке с последующим анализом упоминаний в рамках единой биографии корабля.

### 3. Обсуждение

В настоящее время библиография, где поднимается вопрос о биографии бывших испанских канонерских лодках в кубинском флоте не очень велика. Кубинских историков гораздо больше интересовали более сильные единицы их флота, а также те, которые имели более бурную биографию. В связи с этим, из классических работ, упоминающих о бывших испанских канонерских лодках в кубинском флоте, можно отметить лишь справочник Джейна. Издания до Первой мировой войны, сосредотачиваясь на крупных единицах, не сообщали об этих судах. Лишь издание 1920 г. указало среди кораблей военно-морских сил Кубы три бывший испанских канонерских лодки: «Céspedes», «Agramonte» и «Maseo», все постройки 1895-96 гг. (Jane's, 1920: 512). При этом соответствие их кубинских и испанских наименований не указывались. Начиная с издания 1929 г., Джейн указывает лишь «Maseo» (Jane's, 1929: 149), который есть и в издании 1934 г. (Jane's, 1934: 137), но отсутствует в издании 1937 г. (Jane's, 1937).

В этом отношении литература, посвященная кубинскому флоту более информативна. В соответствии с приказом № 154 в 1902 г. были образованы Силы охраны побережья, куда вошли корабли «Céspedes», бывшая испанская канонерская лодка «Bagasoa», «Maseo», ранее называвшаяся «Intrépido», а также «Agramonte» и «Martí» (Quevedo, 2003: 48).

В работе Milagros Gálvez Aguilera впервые указывается на ряд фактов биографии бывших испанских канонерок. В частности, он подтверждает, что «Céspedes» это бывшая «Bagasoa», сообщая, что 21 июня 1898 г. она была повреждена от огня американских канонерских лодок «Wasp», «Toreca» и «Leyden», после чего была оставлена личным составом на реке Маяри. По приказу губернатора провинции Орьенте Leonardo Wood, корабль поняли и отремонтировали, после чего он использовался для инспекционных поездок. С образованием Сил охраны побережья в 1902 г. корабль получил новое наименование «Céspedes» и вошел в их состав. Он использовался до октября 1910 г., пока не затонул во время шторма в районе Арройос де Мантуя (Arroyos de Mantua), провинция Пинар дель Рио. В этом случае становится странным присутствие корабля в справочнике Джейна за 1920 г., но автор этот факт не комментирует. Что касается «Maseo», он подтверждает факт, что это бывшая «Intrépida» (в отличие от J. Quevedo слово дается в женском роде, а не мужском). Обстоятельства, при которых судно попало к кубинцам автор не сообщает, но упоминает, что оно использовалось при таможне в Кайбарьене. А с 1902 г. стало судном береговой охраны «Antonio Maseo». Относительно «Agramonte» Milagros Gálvez Aguilera указывает, что это бывшая канонерская лодка «Guardián» постройки 1895 г., потопленная на мелководье в Мансанильо в ходе сражения 30 июня и 18 июля 1898 г. После войны ее подняли и использовали на таможне в Сьенфуэгасе. А в 1902 г. корабль как «Ignacio Agramonte» стал судном береговой охраны. Наконец, что касается упомянутого выше «Martí», автор говорит, что под названием «José Martí» в Службе береговой охраны использовалась бывшая яхта «Doris Fessenger» (Gálvez Aguilera, 2007).

Alfredo E. Figueredo в целом повторяя информацию M. Gálvez Aguilera, уточняет ряд фактов. Относительно «Guardián» он категорически с ним не согласен и говорит, что это бывшая яхта «Azteca», построенная в Нью-Йорке в 1893 г. Точно также как «Intrépida» – построена в США (Figueredo, 2016).

Таким образом, в имеющейся литературе биография всех трех бывших испанских канонерских лодок показано довольно поверхностно, без указаний деталей из службы.

### 4. Результаты

В 1902 г. на Кубе были созданы Силы охраны побережья, в которые вошли ряд небольших судов разными путями оказавшиеся в распоряжении Кубинской администрации. Среди них были три бывшие испанские канонерские лодки, получившие наименования «Maseo», «Agramonte» и «Céspedes». Вполне очевидно, что в первые годы связи между Береговой охраной и газетой «Diario de Marina» были более чем условны. Так, первое сообщение, касающееся указанных судов в 1902 г. было размещено в разделе светской хроники. В воскресенье 31 августа, находящийся в Карденасе сенатор генерал Хесус Монтесгудо (Jesus Montesgudo), и ряд других высокопоставленных лиц, решили

возвращаться в столицу на борту «Масео». В десять вечера судно покинуло Верадеро и вынуждено было зайти в Матансас для пополнения угля. Находящиеся на борту путешественники сошли на берег и далее отправились по железной дороге ([Diario de Marina. 3.09.1902](#)). Таким образом, можно сделать вывод, что «Масео» числился в Силах охраны побережья практически с момента их создания.

В 1903 г. в кадровых перемещениях впервые упомянуты экипажи судов береговой охраны. 29 апреля Мигель Сарагоса (Miguel Zaragoza) назначен командиром «Масео» ([Diario de Marina. 29.04.1903](#)).

2 июля 1903 г. министр финансов проинформировал о выделении кредита в размере 1761 песо 45 центов на приобретение для использования в качестве судна береговой охраны «Agramonte». Одновременно выделялось 7435 песо на приобретение катера «Esperanza», который предполагалось использовать для связи порта Хибара. В последнюю сумму был также заложен ремонт и издержки по доставке судна в порт ([Diario de Marina. 2.07.1903](#)).

Дата приобретения третьей канонерской лодки в газете не указывается, но в первом упоминании о ней говорится, что 9 февраля 1904 г. командир «Céspedes» М.Р. Фернандес (M.R. Fernández) ушел в месячный отпуск ([Diario de Marina. 9.02.1904](#)).

В феврале 1904 г. портовые службы Мансанильо отправили в карантин команду норвежского судна «Engen» по подозрению в желтой лихорадке. За режимом карантина наблюдал «Agramonte». 4 марта 1904 г. Президент республики объявил благодарность начальнику медицинской службы, портовым врачам Сеспедесу (Céspedes) и Хиральту (Giralt), а также командиру «Agramonte» за организацию карантина, поскольку на судне действительно произошла вспышка эпидемии желтой лихорадки, от которой умело три человека ([Diario de Marina. 4.03.1904](#)).

1 мая в шесть вечера судно береговой охраны «Céspedes» привело в порт на буксире американскую шхуну «Irene». 26 апреля в три дня ее задержало судно береговой охраны «Araña» под командой Альфредо Лаборде (Alfredo Laborde) у Малас Агас (Malas Aguas), в районе Бахос де лос Колорадос (Bajos de los Colorados), в полутора милях от побережья. Шхуна вышла из Ки-Уэста в Никарагуа около трех месяцев назад, и все это время в территориальных водах Кубы занималась незаконной ловлей губок. «Araña» отконвоировал нарушителя в ближайший населенный пункт, после чего «Céspedes» отбуксировал ее в Эсперансу (Esperanza) ([Diario de Marina. 2.05.1904](#)).

20 сентября 1904 г. произошла рокировка командиров. Командира «Céspedes» Альфредо Лаборде (Alfredo Laborde) перевели из Санта Крус дель Сур (Santa Cruz del Sur) в Мансанильо, где он вступил в командование «Agramonte» ([Diario de Marina. 20.09.1904](#)).

Американский пароход «James» (80 пассажиров), покинувший Нуэба Херона (Nueva Gerona) 18 марта, вынужден был сделать остановку в Коста Кахио (Costa Cagio) из-за поломки машины. Владелец и шкипер судна на шлюпке отправились за помощью. Узнав об этом, таможенный администратор Батабано выслал на помощь пароходу суда береговой охраны «Martí» и «Масео», но когда те прибыли в заданный район, оказалось, что пароход «Flecha» уже начал буксировку аварийного судна ([Diario de Marina. 21.03.1905](#)).

14 мая 1906 г. произошло столкновение буксира «Zaldo» и канонерской лодки «Agramonte» ([Diario de Marina. 15.05.1906](#)). Хотя сообщалось, что оба судна получили повреждения, судя по отсутствию информации о ремонте, можно заключить, что они были незначительные.

10 ноября 1906 г. «Céspedes» нашел в Энсенада де Берракос (Ensenada de Berracos) брошенное рыбацкое судно «Sion of Key West». Его отбуксировали в Гавану, и поскольку хозяин судна так и не объявился, 9 января 1907 г. в газетах дали объявление, что если в течение месяца хозяин не объявится, судно уйдет с молотка. Аналогичное объявление дали относительно американского судна «Mirtle», задержанного «Масео» в мае прошлого года из-за нарушения закона о рыболовстве. На него был наложен штраф в размере 275 песо и поскольку хозяин отказался его заплатить, эта сумма стала стартовой ценой на аукционе ([Diario de Marina. 9.01.1907](#)).

В мае 1906 г. судно береговой охраны «Масео» захватило американскую шаланду «Mirtle» из-за нарушения законодательства о рыболовстве. Долгое время происходило судебное разбирательство о правомерности этих действий, пока, наконец, 10 января 1907 г. не было объявлено, что виновника нарушения 31 января выставят на публичный аукцион ([Diario de Marina. 10.01.1907](#)).

Днем 29 июля 1907 г. в центр помощи Регла (Regla) обратился член экипажа «Céspedes», получивший серьезную травму правой руки при ремонте звеньев цепи. Пострадавшего пришлось госпитализировать ([Diario de Marina. 30.07.1907](#)).

7 августа 1907 г. капитан третьего ранга службы береговой охраны Хосе Гонсалес Ланса (José González Lanza) был назначен командиром «Масео» ([Diario de Marina. 7.08.1907](#)).

В 13-55 18 января 1908 г. судном береговой охраны «Масео» был обнаружен северо-восточней мыса Кайо Бланка (Cayo Blanco) корпус лодки «Lucía II» ([Diario de Marina. 19.01.1908](#)). Он лежал на берегу и был во вполне хорошем состоянии, неподалеку нашли мачту с перепутанным парусом и такелажем. Трупов обнаружено не было. Судя по судовым бумагам, лодка вышла из Матансаса в Сагуа с грузом масла. Командир «Масео» Гонсалес Лансас (González Lanzas) распорядился открутить табличку с названием судна, которую передали в таможенную администрацию Карденаса ([Diario de Marina. 20.01.1908](#)).

15 февраля 1909 г. «Agramonte» был послан к мысу Сан Антонио, где налетел на мель итальянский корабль «Antonia Mazzella». Но как только судно прибыло в район, выяснилось, что итальянец смог сняться с мели самостоятельно, из-за чего помощь не потребовалась ([Diario de Marina. 16.02.1909](#)).

12 февраля 1909 г. Феликс де лос Рийос (Félix de los Ríos) был назначен командиром «Céspedes», а Эдуардо Кинто (Eduardo Quinto) – «Agramonte» ([Diario de Marina. 12.02.1909](#)).

26 февраля 1909 г. судно береговой охраны «Céspedes» покинуло Батабано и направилась к Кайо Буэнависта (Cayo Buenavista), чтобы забрать ценные вещи с затонувшего там в прошлом году парохода «Baker» ([Diario de Marina. 26.02.1909](#)).

8 марта 1909 г., около пяти вечера в доме в восточной части Эсперанса вспыхнул сильный пожар, перекинувшийся на соседнее здание. К счастью, в числе первых к месту возгорания прибыли командир «Céspedes» Феликс де лос Рийос (Félix de los Ríos) и его механик. Они с помощью матросов смогли быстро развернуть шланги и насосы, вступив в борьбу со стихией, в итоге погасив пожар ([Diario de Marina. 12.03.1909](#)).

25 марта 1909 г. «Масео» вместе с «Абежа» покинули Кайбарьен, отправившись в обычный дозорный рейс ([Diario de Marina. 26.03.1909](#)).

2 апреля 1909 г. «Céspedes» отправился из Эсперансы к мысу Сан Антонио ([Diario de Marina. 3.04.1909](#)).

19 апреля «Agramonte» привел в Батабано шхуну, проходившую неподалеку от этого порта и задержанную из-за нарушений правил таможенного контроля ([Diario de Marina. 20.04.1909](#)).

В конце апреля – первой половине мая газета достаточно подробно информировала о передвижениях судов. Очевидно, она искала новые форматы подачи информации, но этот – не прижился. 28 апреля 1909 г. информируя о передвижении флота, было объявлено, что «Céspedes» для очистки дна должен прибыть в Гавану. «Agramonte» вместе с «Alacrán» должны отправиться для обследования зоны к востоку и югу от Батабано (Batabanó). «Масео» прибыл в Карденас, где получил приказ следовать по определенному для него маршруту ([Diario de Marina. 28.04.1909](#)). По состоянию на 1 мая 1909 г. «Céspedes» продолжил свое движение по направлению к Сьенфуэгасу. «Agramonte» и «Alacrán» охраняли закрытую зону у Батабано. «Масео» курсировал между Карденасом и Сагуа ([Diario de Marina. 1.05.1909](#)). 7-го числа поступило уточнение ранее разработанной диспозиции. «Agramonte» должен был оперировать в зоне от Батабано до острова Пинос с базой в Батабано. «Масео» в зоне Карденас – Сага (Sagua). «Céspedes» в приказе не фигурировал, очевидно, продолжая свое плавание ([Diario de Marina. 7.05.1909](#)). 12 мая 1909 г. было указано, что «Céspedes» готовится к заходу в док в Сьенфуэгасе. «Масео» в этот день вышел из Карденаса в Сагуа ([Diario de Marina. 12.05.1909](#)). 15 мая 1909 г. «Céspedes» завели в док Сьенфуэгаса для очистки подводной части ([Diario de Marina. 14.05.1909](#)). На этом хроники перемещений судов закончились. Газета вернулась к предыдущему формату.

26 августа 1909 г. в районе Байлена (Bailén) пропала рыбацкое судно «Bella Anita». Для ее поисков ночью из Коломы (Coloma) отправились несколько рыбацких судов, а утром 27-го к ним присоединилось судно береговой охраны «Agramonte» ([Diario de Marina. 27.08.1909](#)). Но вскоре дальнейшие удары стихии затмили эту потерю. 30 августа было получено сообщение, что в районе Нуэба Херона (Nueva Gerona) затонул какой-то крупный корабль, десяток тел с которого выбросило на близлежащий пляж. 31 августа по распоряжению министра канонерская лодка «20 de Mayo» отправилась в Нуэба Херону

(Nueva Gerona). «Agramonte» и «Alacrán» ставилась задача произвести осмотр побережья, где также скорее всего могли находиться другие жертвы стихии ([Diario de Marina. 31.08.1909](#)).

В августе 1909 г. экипаж судна береговой охраны «Céspedes» подал коллективную жалобу на своего командира из-за плохих условий питания. Журналист газеты побеседовав с одним из подписавших, узнал, что его заставили подписать силой недруги командира, недовольные его деятельностью по пресечению контрабанды ([Diario de Marina. 31.08.1909](#)).

30 августа 1909 г., получив известие о предполагаемой гибели парохода «Nicolás del Castaño», «Agramonte» под командой Эдуардо Кинтоса Руиса (Eduardo Quintos Ruiz) вышел из Сурхидеро де Батабано (Surgidero de Batabanó). Задача выхода состояла в подтверждении истинности кораблекрушения и в оказании необходимой помощи. Судно безрезультатно осмотрело пляжи и заливы в районе Пьедра (Piedra), Гуано (Guano), Трабуко (Trabuco), Ларго (Largo), Росарио (Rosario), Кантилео (Cantileo), Авалес (Avales) и Иеакос (Heacos). 3 сентября «Agramonte» для пополнения запасов угля и воды зашел в порт Нуэба Херона (Nueva Gerona) на острове Пинос (Pinos). Здесь ему сообщили, что у южного побережья острова море выбросило трупы и вещи, которые предположительно идентифицировали как свидетельства гибели «Nicolas del Castaño». В 11 утра судно снялось с якоря и уже в сумерках прибыло к указанному месту в Калета Гранде (Caleta Grande). Там бросили якорь, после чего получили известие, что 18 трупов, собранных в Сабанас дель Дьябло (Sabanas del Diablo) уже захоронили. На рассвете 4 сентября судно снялось с якоря и направилось к месту, где нашли выброшенные трупы. В 8 утра оно подошло к Калета дель Инфьерно (Caleta del Infierno), где предположительно погиб «Nicolas del Castaño». Однако сильный ветер и волнение делали долгое пребывание «Agramonte» в этом районе опасным для его самого. В связи с чем, сочтя свою миссию выполненной, командир приказал вернуться в Нуэба Херона, и оттуда в Сурхидеро де Батабано (Surgidero de Batabanó) ([Diario de Marina. 6.09.1909](#)).

18 сентября 1909 г. на побережье Кубы обрушился сильный ураган. Для помощи пострадавшим в район стихийного бедствия отправился «Agramonte». 19 сентября его командир Кинтос (Quintos) в своем рапорте министру сообщал: *«Вверенное мне судно береговой охраны без происшествий совершило переход в Кортес (Cortés). Сегодня я обследовал побережье в направлении Батабано. В Байлене (Bailén) полностью разрушен мол и потерян катер "María", в Коломе (Coloma) лишились мачт рыбацкие суда "Sebastián" и "Majana", затонули суда "Amparito", "Luisa", "San Julián" и "Josefa", выброшены на берег "Severino", "Dolores", "Vicenta", "San Pedro", "Santiago" и "Paula". Неясная судьба потерянных "Elvira", "Joven Julio", "María Blanca", "Giralda" и "Palomita". Потеряно бесчисленное множество лодок»* ([Diario de Marina. 20.09.1909](#)). В районе Эсперансы практически в центр урагана попало судно береговой охраны «Alacrán», почти шесть часов борясь со стихией. На нем ветром оторвало дымовую трубу и в результате вода залила котел. С огромными усилиями судну удалось связаться с «Céspedes» и позвать его на помощь. 20 сентября в 14-30 в своем рапорте командир «Céspedes» К. Гуина (C. Guiná) из Эсперансы докладывал: *«Узнав, что "Alacrán" грозит опасность из-за непогоды, я вышел ему помочь. Я обнаружил его у Димаса (Dimas) с неисправными машинами. До этого связи с ним не было никакой, поскольку ураган сеял везде хаос в этом районе. В 14-00 мы прибыли в порт, буксируя "Alacrán", так как его командир попросил доставить именно до этого места»* ([Diario de Marina. 21.09.1909](#)).

22 сентября 1909 г. «Agramonte» доставил в Батабано выживших после крушения судна «José Victoria» ([Diario de Marina. 22.09.1909](#)).

В октябре 1909 г. судно береговой охраны «Agramonte» совершало плановый обход острова Пинос (Isla de Pinos), и когда на Кубу обрушился ураган, оно находилось в Нуэба Корона (Nueva Corona). Сразу по его окончании корабль вышел в море с обходом по побережью и портам Вуэльта Абахо (Vuelta Abajo) с миссией помощи пострадавшим. «Céspedes» во время урагана находился в Гадриане (Guadiana), откуда 12 октября отправил следующую телеграмму: *«Когда погода успокоилась, мы отправились в Энсенеду Хуан Лопес (Ensenada Juan López), по дороге подобрали Фелипе Переса (Felipe Pérez) с затонувшего рыбацкого судна "Alto Huvero". Несчастный провёл в воде 14 часов. Ла Фе (La Fé) и Кайюко (Caуисо) полностью уничтожены. Его жители находятся в ужасном положении. Уровень воды поднялся на 20 футов [6 м], барометр упал до 724 мм. Мы подробно обследовали берег до Арройоса (Arroyos), обнаружили несколько лодок,*

оказавшихся на мели без людей. В Корвеа (Corvea) обнаружено поврежденное судно "José Rodríguez", с гаванской регистрацией № 2257. По просьбе шкипера прошу сообщить судовладельцу, что судно получило лишь незначительные повреждения. Мы продолжаем рейс на Эсперансу» ([Diario de Marina. 15.10.1909](#)).

14 октября 1909 г. после получения сообщений о последствиях урагана на пляже Ганимар (Guanímar), был отдан приказ «Agramonte» выйти из Батабано к указанному месту для оказания посильной помощи. В своем рапорте от 14.09.1909 г. командир судна Кинтос (Quintos) докладывал: «Рыбацкое судно "Soledad" был обнаружен на берегу в бухте Махана (Majana). Город Ганимар (Guanímar) полностью разрушен. В его окрестностях были обнаружены рыбацкие суда "Merced", "Hipólito", "Decidido", "Jardinero" и "Fé". На земле в районе Кайо Ленья (Cayo Leña) находятся суда "Paloma" и "Jovellanos". Мол, деревни Кортес (Cortés) и Пунта Карта (Punta Carta) полностью разрушены. Шхуна "Ciudad de Cárdenas" была найдена на побережье в четырех милях от мыса Карта (Punta Carta)» ([Diario de Marina. 15.10.1909](#)). В аналогичном рапорте командир «Céspedes» Гума (Gumá) докладывал: «Плайя де ла Эсперанса (Playa de la Esperanza) 14 октября, 15-30. Мы прибыли в Ла Фе (La Fé), который полностью отрезан от внешнего мира из-за урагана. В Димасе (Dimas) перевернута шхуна "María Josefa", на которой погиб член команды Рафаэль Триай (Rafael Triay), чье тело найдено. Шкипер "Joven Jaime", также перевернувшейся в Рио дель Медо (Río del Medio), Хосе Гуас (José Guas) вместе с другим членом команды Педро Кардоной (Pedro Cardona) и одним пассажиром утонули. Все они подняты нами на борт и отвезены в город для предания земле. "Joven Guillen" перевернулся в Малас Агуасе (Malas Aguas), пассажир Антонио Отеро (Antonio Otero) утонул. В Арройосе (Arroyos), Пунта Колорада (Punta Colorada), Димасе (Dimas) и Плайя де Баха (Playa de Baja) разрушения неисчислимы» ([Diario de Marina. 15.10.1909](#)).

Спустя два месяца, находясь в своем традиционном обходе побережья, судно береговой охраны «Céspedes» обнаружило итальянское судно «Gracia», нуждающееся в срочной помощи. На полном ходу войдя в Консоласьон дель Норте (Consolación del Norte), где располагалась телеграфная станция, командир рапортовал об увиденном. Незамедлительно, по просьбе самого министра, 11 декабря 1912 г. к месту аварии отправился буксир «Cuba» компании «González y Compañía» ([Diario de Marina. 11.12.1909](#)). Впрочем, действительность оказалась не столь пессимистичной. Итальянец просто сел на мель в районе устья Рио Бланко (Río Blanco) и не мог сняться самостоятельно. Кроме «Cuba» и «Céspedes» помощь ему также оказывал пароход «Caridad Padilla» ([Diario de Marina. 13.12.1909](#)). Как оказалось, судно совершало рейс из Пенсаколы в Рио де Жанейро и ночью 10 декабря 1909 г. село на мель в Морильо (Morrillo) на побережье Норте де Вуэльта Абахо (Norte de Vuelta Abajo). 14 декабря его удалось снять, в том числе благодаря «Céspedes», после чего оно благополучно самостоятельно добралось до ближайшего порта ([Diario de Marina. 17.12.1909](#)).

1 сентября 1909 г. «Масео» прибыл в Карденас, буксируя судно береговой охраны «Alacrán», потерпевшее аварию в Сагуа (Sagua). Здесь его поставили в ремонт, поскольку в Сагуа необходимых для него мощностей не было ([Diario de Marina. 2.09.1910](#)).

17 октября 1910 г. на Кубу и Флориду обрушился необычайно мощный ураган. Среди судов, оказавшихся в его эпицентре было и судно береговой охраны «Céspedes», оказавшееся в Аройос де Мантуя (Arroyos de Mantua). Корабль пытался укрыться в устье реки Санта Мария (Santa María), где и затонул на глубине примерно шесть саженей (11 м), оставив над водой только край дымовой трубы ([Diario de Marina. 28.10.1910](#)). Сразу после урагана попытались установить список погибших. На момент гибели экипаж судна состоял из девяти человек: командир Хосе Рансел (José Rancel), механик Рохелио Лопес (Rogelio López), кочегары Лукас Диас (Lucas Díaz) и Мануэль Кастро (Manuel Castro), матросы Марселино Дуран (Marcelino Durán), Иносенто Камалич (Inocente Camalich) и Филиберто Вальдес (Filiberto Valdés), ученик матроса Освальдо Мартинес (Oswaldo Martínez), кок Касими́ро Дуран (Casimiro Duran) ([Diario de Marina. 22.10.1910](#)). Однако, вскоре было установлено, что Лукас Диас (Lucas Díaz) отсутствовал на судне в день его гибели, так как находился в госпитале ([Diario de Marina. 24.10.1910](#)). Выжили матросы Филиберто Медина (Filiberto Medina) и Иносенте Камалич (Inocente Camalich) и ученик матроса Освальдо Мартинес (Oswaldo Martínez) ([Diario de Marina. 28.10.1910](#)). Один из них лишился зрения, второй – одного глаза, третий оказался серьезно ранен ([Diario de Marina. 22.10.1910](#)). Найденные непосредственно на корабле тела командира механика и кока были похоронены 18-го числа

на местном кладбище в Арройосе, как и тело кочегара, позднее обнаруженное в реке Санта Мария (Santa María) ([Diario de Marina. 28.10.1910](#)).

22 октября в час дня судно береговой охраны «Yara» направилось к мысу Сан Антонио, чтобы оказать помощь «Céspedes», пароходам «Times», «Rita» и другим судам, оказавшихся на мели в Вуэльта Абахо (Vuelta Abajo) ([Diario de Marina. 23.10.1910](#)). Судя по рапорту его командира, они обнаружили «Céspedes» на берегу в 46 футах (14 м) от воды, лежащий на левом борту с полностью разрушенной палубой. При этом как корпус, так и машина находились в хорошем состоянии, что давало надежду на восстановление судна ([Diario de Marina. 28.10.1910](#)).

На рассвете 28 октября 1910 г. «Yara» вернулась в Гавану, доставив туда выживших членов экипажа и часть материалов с «Céspedes», которые удалось спасти. Тем же утром выжившие доложили о происшествии главному флоту Моралесу Коэльо (Morales Coello) ([Diario de Marina. 28.10.1910](#)).

Днем 30 октября президент Республики подписал указ о назначении лейтенанта Альфредо Лаборде (Alfredo Laborde) на должность командира «Céspedes» «в связи со смертью предыдущего командира лейтенанта Рансела (Rancel)». А третий механик Хоакин Грифол (Joaquín Grifol) заместил погибшего механика «Céspedes» Рохелио Лопеса (Rogelio López) ([Diario de Marina. 1.11.1910](#)). Но уже 12 ноября произошла еще одна рокировка командного состава. Лейтенант Луис Мартинес Оливера (Luis Martínez Olivera) получил назначение в Управление национального флота. Лейтенант Альфредо Лаборде (Alfredo Laborde) на «Baíre», а на «Масео» пришел сублейтенант Доминго Сала (Domingo Sala) ([Diario de Marina. 12.11.1910](#)).

Тем временем, решался вопрос о государственной помощи семьям погибших. Так вдове командира Хосе Рансела (José Rancel) было выплачено жалование мужа за два месяца ([Diario de Marina. 7.06.1911](#)).

Как предлагал после обследования корпуса «Céspedes» командир «Yara», флот начал спасательные работы на судне. 8 ноября 1910 г. в Арройос де Мантуя (Arroyos de Mantua) завершили подготовку корпуса для его последующей буксировки в Гавану. Для этой цели предполагалось использовать пароход «Julián Alonso» ([Diario de Marina. 8.11.1910](#)). 11 ноября о готовности к буксировке Начальник флота Моралес Коэльо (Morales Coello) доложил Президенту республики, сообщив также, что в Арройос отправился капитан Карриканте (Carricante) с десятью матросами для подготовки судна к буксировке в Гавану ([Diario de Marina. 11.11.1910](#)). Однако для парохода «Julián Alonso» нашлась более важная задача спасения груза с погибшего английского парохода «Crown Price», затонувшего с 75 тыс. мешками с кофе. За один рейс «Julián Alonso» мог доставить чуть больше 10 тыс. ([Diario de Marina. 16.11.1910](#)), что делало его работу по спасению «Céspedes» невозможной в течение ближайшего месяца. В связи с этим, для буксировки решили снова использовать «Yara», которая 16 ноября получила приказ следовать в Арройос де Мантуя (Arroyos de Mantua) ([Diario de Marina. 16.11.1910](#)).

В 17-40 18 ноября 1910 г. «Yara» вышла из Гаваны. Кроме того, она имела приказ доставить для захоронения тело лейтенанта Рансела (Rancel). В этот же день работники Арсенала обратились к руководству республики с просьбой, чтобы им поручили ремонт судов береговой охраны «Yara» и «Céspedes», мотивируя это тем, что кроме занятости рабочих Арсенала, эти работы также гарантируют возврат часть вложенных средств в казну в виде налогов, что будет способствовать развитию экономики государства ([Diario de Marina. 18.11.1910](#)). 23 ноября 1910 г. в четыре утра «Yara» вошла в Гавану. На ее борту находилось тело лейтенанта Хосе Рансела Косты (José Rancel Costa), перевезенное с кладбища Арройос по просьбе родственников для захоронения в столице. В 9 утра прах был перенесен на кладбище Колон (Colón) в присутствии высокопоставленных лиц. Пока тело находилось на борту «Yara» у него в почетном карауле находилось два матроса ([Diario de Marina. 23.11.1910](#)). Позднее было перезахоронено и тело инженера судна Рохелио Лопеса (Rogelio López).

На следующий день, 24 ноября «Céspedes» ввели в док Арсенала для ремонта ([Diario de Marina. 24.11.1910](#)).

3 февраля 1911 г. «Agramonte» вывели для проведения небольшого ремонта в Сьенфуэгасе ([Diario de Marina. 3.02.1911](#)).

В феврале 1911 г. при пробном запуске машины «Céspedes» третий механик Грифол (Grifol) получил ранения. Для расследования инцидента 3 марта была назначена

следственная комиссия под руководством лейтенанта Мартинеса Оливеры (Martínez Olivera) ([Diario de Marina. 3.03.1911](#)).

7 марта 1911 г. Начальник флота и капитан порта подполковник Хулио Моралес Коэльо (Julio Morales Coello) вместе со своими заместителями на катере «Habaneга» посетили мастерские Гамис (Gámiz), где проинспектировал ремонтные работы, проводившиеся на судах береговой охраны «Yara» и «Céspedes». Затем они отправились в мастерские Песант (Pesant), где производился ремонт «Масео», и в заключении проинспектировали Арсенал, где ремонтировалось судно береговой охраны «Enrique Villuendas» ([Diario de Marina. 8.03.1911](#)). «Масео» проходил капитальный ремонт с заменой корпуса в мастерских Каса Бланка (Casa Blanca). 6 апреля 1911 г. судно спустили на воду ([Diario de Marina. 6.04.1911](#)).

Днем 17 мая 1911 г. судно береговой охраны «Céspedes» вышло на ходовые испытания. Приказом командующего подполковника Моралеса Коэльо (Morales Coello) была создана приемочная комиссия в составе командиров и инженеров судов «Hatuey» и «Yara» ([Diario de Marina. 17.05.1911](#)). Результаты проб признали удовлетворительными. Во время испытаний на борту находился также главком подполковник Моралес Коэльо ([Diario de Marina. 18.05.1911](#)).

13 мая 1911 г. в Управление национального флота (Jefatura de la Marina Nacional) поступила телеграмма, что на «Agramonte», находившегося примерно в 90 милях от Батабано сломалась машина и он вынужден был приткнуться к мели. Незамедлительно судно береговой охраны «Martí» получило приказ отправиться на поиски аварийной канонерки и отбуксировать ее в Батабано. Вместе с ним в указанный пункт убыл первый механик канонерки «Yara» Хуан Диас (Juan Díaz) для составления на месте рапорта о состоянии машины судна ([Diario de Marina. 13.05.1911](#)). Исходя из отчета, который он подал 16 мая, поломка произошла по естественным причинам и экипаж судна не несет за нее ответственность ([Diario de Marina. 16.05.1911](#)).

Вечером 1 сентября 1911 г., по окончании своего ремонта, «Масео» отправился к постоянному месту службы в Карденас ([Diario de Marina. 2.09.1911](#)).

К этому времени «Céspedes» также уже вернулся в службу. И 25 сентября 1911 г. он задержал двух рыбаков, промышлявших ловлей с помощью динамита. Задержанных передали властям города Ганахай (Guanajay), а в их домах произвели обыски, поскольку поступил сигнал, что они имели свое подпольное производство динамита ([Diario de Marina. 25.09.1911](#)).

В начале октября 1911 г. в Кайя Коко (Caño Coco) провинции Пинар дель Рио произошло жестокое убийство, имевшее большой резонанс в кубинской прессе. Поскольку 4 октября один из чиновников получил анонимное письмо с описанием подробностей преступления, по приказу главкома Национального флота командир канонерской лодки «Agramonte» Эдуардо Кинтос (Eduardo Quintos) получил приказ отвезти его для проведения следственного эксперимента на место убийства. Чиновника сопровождали пять человек. Вечером 6-го числа группа тронулась в путь и утром 7-го была на месте, приступив к следственным мероприятиям ([Diario de Marina. 25.10.1911](#)).

В октябре 1911 г. при выходе из порта Гаваны произошло столкновение английского парохода «Asama» с судном береговой охраны «Céspedes». Виновным в столкновении был признан капитан парохода, так что владелец судна понес ответственность за причиненные повреждения «Céspedes» ([Diario de Marina. 27.10.1911](#)). Несмотря на то, что повреждения были описаны как серьезные, судя по отсутствию информации о ремонте, все их удалось быстро ликвидировать.

9 ноября 1911 г. судно береговой охраны «Масео» получило приказ перейти в Карденас (Cárdenas) для дальнейшего прохождения службы, сменив в этой роли «Guáimago», нуждавшегося в ремонте ([Diario de Marina. 9.11.1911](#)).

8 декабря 1911 года в Батабано прибыл «Céspedes» ([Diario de Marina. 8.12.1911](#)).

Командир канонерской лодки «Масео» 17 декабря 1911 г. доложил, что во время последнего патрулирования ему удалось застать врасплох в районе Кайо Пьедра (Caño Piedra) трех человек, занимавшихся незаконной заготовкой угля, у которых их конфисковали 203 мешка, и кроме того 40 мешков мангровой коры. Кроме того, был арестован еще один человек, занимавшийся незаконной вырубкой леса. Всех задержанных доставили в Сагуа (Sagua), где передали в распоряжение властей ([Diario de Marina. 17.12.1911](#)).

20 декабря 1911 г. было принято решение, излишек по национальной лотерее, объявленной для помощи вдове Руиса де Гамиса (Ruiz de Gámiz) в размере полтора миллиона песо, потратить для ремонта судов береговой охраны «Yara» и «Масео» ([Diario de Marina. 20.12.1911](#)).

26 декабря с раннего утра в Никеро (Niquero) ходили слухи о присутствии большой группы бандитов примерно в трех лигах (14 км) от города. В восемь вечера поступила информация, что они обстреляли ферму «Jagua» в лиге (5 км) от города. В полдень 28 декабря на рейде бросила якорь канонерская лодка «Céspedes», взявшая на себя функции охраны города ([Diario de Marina. 30.12.1911](#)).

24 января 1912 г. стало известно, что американская шхуна «Hora A. Kinball», задержанная «Céspedes», была отпущена после наложения штрафа ([Diario de Marina. 24.01.1912](#)).

Командир судна береговой охраны «Céspedes», находящийся в Мансанильо, сообщил по телеграфу главному флоту, что его посетил командир американского миноносца «Foote», который сообщил, что через несколько дней туда зайдут четыре американских эсминца, следующие к эскадре у Кабо Крус (Cabo Cruz) ([Diario de Marina. 30.01.1912](#)). 29 января в пять вечера американский отряд действительно зашел в Мансанильо. Коммодор Вальтер (Walter), державший свой флаг на «Dixie» посетил «Céspedes», где состоялся праздничный банкет ([Diario de Marina. 31.01.1912](#)).

25 марта 1912 г. канонерской лодкой «Céspedes» была задержана и арестована парусная лодка «Aguila» со 180 мешками угля из-за отсутствия должным образом оформленных документов на груз ([Diario de Marina. 25.03.1912](#)). В результате последовало долгое судебное разбирательство и, например, 1 июня 1912 г. министерство финансов запросило у руководство порта всю информацию по задержанию ([Diario de Marina. 1.06.1912](#)).

19 апреля 1912 г. стало известно, что в выделенную сумму, предназначенную для ремонта судов береговой охраны «Hatuey», «Céspedes» и катера «Gipsy» включен также ремонт катера «Morales Lemus» ([Diario de Marina. 19.04.1912](#)).

14 мая 1912 г. командир «Céspedes» Лаборде телеграммой доложил Начальнику национального флота, что во время рейса между Кайо Муэрте (Cayo Muerto) и мысом Сан Хуан (San Juan) в районе Маноплы (Manopla) им был задержан катер «Estrella», буксировавший 16 бревен. На катере отсутствовал проводник и шкипер. На нем также не было механика, зато имелся незарегистрированный матрос. В этот же день Лаборде отправил еще один рапорт. О том, что со стоящей в порту бригантинны «Roma» дезертировали два матроса, и, похитив лодку, под парусом, ушли в западном направлении. «Céspedes» пришлось идти в погоню за ними ([Diario de Marina. 15.05.1912](#)).

Как известно, в 1912 г. на Кубе произошло восстание цветного населения, протестовавших против коррупции во власти. Еще 28 мая 1912 г. командир «Céspedes» доложил о результатах своего плавания от Никеро (Niquero) до Санта Крус (Santa Cruz). По его словам, везде в этом районе спокойно ([Diario de Marina. 28.05.1912](#)). 30 июня командир «Céspedes» Лаборде (Laborde) телеграммой командующему флоту доложил, что в ходе рейда в залив Мора (Mora), провинция Орьенте им было захвачено трое повстанцев, которые были переданы властям в Мансанильо ([Diario de Marina. 1.06.1912](#)).

Непосредственно во время самого восстания канонерские лодки «Martí» и «Agramonte» вели наблюдение за южным побережьем Vuelta Abajo. Восточное побережье охраняли «Hatuey», «Yara», «20 de Mayo», «Céspedes» и «Baire» ([Diario de Marina. 1.06.1912](#)). Это дежурство не смогло обойтись без задержания контрабандистов. Так 1 июня 1912 г., состоялся аукцион по продаже конфискованного «Céspedes» груза на пароходе «Váleda» ([Diario de Marina. 1.06.1912](#)).

5 сентября 1912 г. в Кайбарьене (Caibarién) на канонерской лодке «Масео» начались ремонтные работы. В тот же день, в связи с большими должностными перестановками на флоте, был опубликован новый список командиров кораблей: «Масео» – Антонио Кинтана (Antonio Quintana), «Agramonte» – Франсиско Диас Рамос (Francisco Díaz Ramos), «Céspedes» – Энрико Феррер (Enrique Ferrer) ([Diario de Marina. 5.09.1912](#)).

8 ноября 1912 г. в район Кайо Маркос (Cayo Marcos) прибыли канонерские лодки «Масео» и «24 de Febrero» высланных по просьбе гаитянской стороны для оказания помощи канонерским лодкам гаитянским флота «Nord Alexis» и «Pacifique», оказавшихся на мели в

этом районе ([Diario de Marina. 8.11.1912](#)). С помощью «Yara» удалось стащить «Nord Alexis» на глубокую воду, после чего тот смог дать ход в три узла ([Diario de Marina. 25.11.1912](#)). 3 декабря командир «Масео» Мартинес (Martínez) докладывал, что он прибыл на Кайя Маркос (Cayo Marcos) с министром и семьей президента Гаити на борту. Здесь они застали гаитянскую канонерку «Pacifique», куда пересели все высокие гости ([Diario de Marina. 4.12.1912](#)).

Вечером 1 января 1913 г. канонерская лодка «Масео» вышла из Кайбарьена и направилась к Кайо Маркос (Cayo Marcos), чтобы оказать помощь севшей на мель американской шхуне «Doris Alice». На борту она имела груз железных труб компании «Mobila», предназначенные для Пуэрто Падре (Puerto Padre) ([Diario de Marina. 2.01.1913](#)). 4 января 1913 г. благодаря работе канонерской лодки «Oriente» удалось освободить шхуну «Dora Allison». Хотя в район пришла также канонерская лодка «Масео», но ее помощь уже не потребовалась ([Diario de Marina. 5.01.1913](#)). Тем не менее, придя в район, «Масео» обнаружил оба судна в дрейфе в районе между Кайо Санта Мария (Cayo Santa María) и Кайо Франсес (Cayo Francés). 9 января он отбуксировал ее до Кайя Франсес (Cayo Francés) ([Diario de Marina. 10.01.1913](#)).

1 февраля 1913 г., после того, как было получено сообщение, что шхуна «Emilia» набирается водой в проливе Бока де Канаси (Boca de Canasí) в Карденас была отправлена срочная телеграмма для «Масео» выйти в этот район и оказать помощь аварийному судну ([Diario de Marina. 1.02.1913](#)).

Лейтенант Феррер (Ferrer), командир канонерской лодки «Céspedes», сообщил 29 июня по телеграфу в штаб национального флота, что он отбуксировал в порт Мансанильо катер «Delfina», который был обнаружен сбившейся с пути в районе устья реки Викано (Vicano) между Никеро (Niquero) и Медиа Луна (Media Luna) ([Diario de Marina. 30.06.1913](#)).

В конце июня 1913 г. канонерская лодка «Масео» вышла для оказания помощи норвежской бригантине «Негоен», севшей на рифы Медиа Луна (Media Luna) в районе Кайбарьена (Caibarién). Но после нескольких дней спасательных работ она должна была вернуться в Кайбарьен 28 июля для пополнения запасов топлива и веревок, после чего вернулась к рифам ([Diario de Marina. 28.07.1913](#)). 4 августа 1913 г. «Негоен» вышел на большую воду. Без помощи «Масео» это было бы невозможно ([Diario de Marina. 4.08.1913](#)).

27 сентября 1913 г. «Céspedes» оказал помощь в тушении пожара на катере «Cuba» в порту Мансанильо. На нем воспламенился груз, перегруженный с норвежского парохода «Ththen» ([Diario de Marina. 27.09.1913](#)).

Утром 13 ноября 1913 г. стало известно, что канонерская лодка «Oriente» выскочила на мель в районе Кайо Гичос (Cayo Guinchos). Ей на помощь из Кайбарьена незамедлительно вышел «Масео». Поскольку положение аварийного корабля считалось тяжелым, к спасательным работам было решено привлечь также крейсера «Cuba» и «Patria». «Oriente» изначально использовалась как яхта детьми генерала Максимо Гомеса (Máximo Gomez), но была выкуплена на нужды национального флота. Буквально за год до этих событий ее кардинально перестроили в доке Песант (Pesant), переоборудовав в корабль снабжения судов береговой охраны, патрулирующих у восточного побережья ([Diario de Marina. 13.11.1913](#)). 19 ноября 1913 г. «Масео» вернулся в Кайбарьен (Caibarién), после того, как доставил экипаж «Oriente» в Кайо Гинчос (Cayo Guinchos) ([Diario de Marina. 19.11.1913](#)).

22 декабря 1913 г. командир «Масео» лейтенант Мартинес (Martínez) доложил, что им осуществлена буксировка в Кайбарьен катера «Doga», на котором в результате аварии возник пожар в котором погиб шкипер и два пассажира. Их тела найти не удалось. Кроме того, им был отбуксирован в Кайбарьен небольшой пароход «Rosa María», осуществлявший почтовую связь на побережье, на котором произошла поломка машины ([Diario de Marina. 22.12.1913](#)).

24 января 1914 г. командир канонерской лодки «Масео» задержал и доставил в Кайбарьен (Caibarién), где передал в распоряжение таможенного администратора шпаланды с дровами «Hermesenda», «Verónica», «Emilia», «Joven Fela», «Segunda María», «Quita Pesares» и «Segunda Guarina», вырубленными с нарушением существующего законодательства ([Diario de Marina. 24.01.1914](#)).

7 апреля 1914 г. командование «Céspedes» принял лейтенант Октавио Мартинес Далмау (Octavio Martínez Dalmau) ([Diario de Marina. 7.04.1914](#)).

5 июня 1914 г. командир канонерской лодки «Масео» доложил в Управление Национального флота (Jefatura de la Marina Nacional), что он привел в Кайбарьен (Caibarién) на буксире шаланду «Rosa María», которая ранее затонула у входа в этот порт с грузом угля ([Diario de Marina. 5.06.1914](#)).

26 июня 1914 г. шкипер шхуны «Mattie Pamtoja» обратился за помощью в связи с опрокидыванием двух его шлюпок. К нему в указанное место вышел «Agramonte» ([Diario de Marina. 26.06.1914](#)).

5 июля 1914 г. «Céspedes» благополучно прибыл в Мансанильо из Сьенфуэгаса ([Diario de Marina. 5.07.1914](#)). 17 июля 1914 г. «Масео» вернулся из рейса в Карденас. Дежурство прошло без происшествий ([Diario de Marina. 18.07.1914](#)).

13 июля 1914 г. на Кубе произошло резонансное событие – убийство американского подданного Дуриками Кампелла (Duricamy Campbelle) кубинцем Виктором Пересом (Víctor Pérez). Обстоятельства расследования активно обсуждались в газетах того времени. Засветился в этих событиях и «Agramonte». Он покинул Батабано днем этого дня и взял курс на остров Пинос. На его борту разместились прокурор, возглавивший судебное расследование, а также несколько солдат сельской гвардии (Guardia Rural) под командой лейтенанта Альфредо Суареса (Alfredo Suárez) ([Diario de Marina. 14.07.1914](#)).

Канонерская лодка «Céspedes» покинула Мансанильо и отправилась к мысу Кабо Круз (Cabo Cruz) с таможенной миссией ([Diario de Marina. 28.09.1914](#)).

20 января 1915 г. канонерским лодкам «24 de Febrero» и «Масео» был отдан приказ выйти на поиски пропавшей шхуны «Ignacia Alemán». Судно вышло из Сагуа в Гавану с 50 т. угля. Канонерские лодки прошли по маршруту следования шхуны ([Diario de Marina. 21.01.1915](#)). По рапорту командира «Масео», он искал шхуну три дня, не обнаружив никаких следов. Шкипер Мигель Хименес (Miguel Jiménez) и пять членов команды пропали бесследно вместе с судном. Поскольку не удалось обнаружить вообще никаких следов кораблекрушения, появились слухи, что судно не погибло, а обиженный на хозяина шкипер увел его в другой порт ([Diario de Marina. 24.01.1915](#)).

9 февраля 1915 г. в Мансанильо произошло преступление. Матрос с «Céspedes» тремя выстрелами из револьвера убил свою сожительницу, после чего сам застрелился ([Diario de Marina. 10.02.1915](#)).

Ночью 10 февраля пароход «Tritón» сел на рифы в районе Кайо Медиа Луна (Cayo Media Luna) между Паредон Гранде (Paredón Grande) и Кайман (Caimán). «Масео» получил приказ выйти для оказания ему помощи ([Diario de Marina. 11.02.1915](#)). Поскольку в этом время судно находилось в рейсе, 13 февраля, как только «Масео» вернулся из Карденаса, его командир получил приказ следовать к месту происшествия ([Diario de Marina. 16.02.1915](#)).

4 апреля 1915 г. канонерская лодка «Масео» попыталась оказать помощь пароходу компании «Pinillos» «Valbanera», следовавшему из Матансаса в Новый Орлеан с грузом из 35 тыс. мешков сахара. Он налетел на риф Альмендарес (Almendares) неподалеку от острова Кайо Франсес (Cayo Francés). Пароход находился в критическом состоянии, но из-за сложных погодных условий «Масео» не смог ничего сделать ([Diario de Marina. 4.04.1915](#)).

30 апреля 1915 г. был опубликован список командиров и главных механиков судов флота. «Céspedes» – лейтенант Энрике Феррер Больдерас (Enrique Ferrer Boladeras) и третий механик Франсиско Феранадес Хенуа (Francisco Fernández Genua); «Agramonte» – мичман Антонио Кинтана Чока (Antonio Quintana Choca) и третий механик Рафаэль Баланса Каталя (Rafael Balanza Catalá); «Масео» – мичман Антонио Мартинес Ресио (Antonio Martínez Recio) и третий механик Мануэль С. Эспиноса Акино (Manuel S. Espinosa Aquino) ([Diario de Marina. 30.04.1915](#)).

16 августа 1915 г., как только стало известно о гибели парохода «James Campbell», исполняющий обязанности министра внутренних дел доктор Ла Гуардия (la Guardia) связался с командующим флотом с целью выделить судно для помощи пережившим кораблекрушение. Однако последний ответил, что в районе нет свободных кораблей. Так «Agramonte» находился где-то в районе Сьенфуэгаса с гидрографической миссией и в настоящее время его точное местоположение не известно. Еще одна дислоцировавшаяся поблизости от предполагаемого места катастрофы канонерская лодка «Martí», также ранее ушла из Батабано в Ганимар (Guanimar), где должна была оказать помощь канонерской лодке «Matanzas» ([Diario de Marina. 16.08.1915](#)). Как оказалось на самом деле пароход всего лишь сел на мель. «Agramonte» помог ему сняться и отбуксировать его в Батабано. В этом

ему помогла канонерская лодка «Matanzas», сама недавно севшая на мель, но сумевшая сняться собственными силами ([Diario de Marina. 17.08.1915](#)). На следующий день «Agramonte» получил приказ выйти в Нуэба Херона (Nueva Gerona) на острове Пинос, где по информации пострадал еще один пароход. Оттуда его командир телеграфировал, что этим пароходом оказался «Reina de los Angeles». И поскольку в его дальнейшем пребывании там не было необходимости, он получил приказ возвращаться в Батабано и произвести разведку в другом участке побережья ([Diario de Marina. 20.08.1915](#)).

31 августа 1915 г. судно береговой обороны «Масео» разукomплектовали в связи с выводом в ремонт в Гаване. Его командира мичмана Антонио Мартинес Ресио (Antonio Martínez Recio) перевели командиром на «Villas» ([Diario de Marina. 31.08.1915](#)).

Был опубликован отчет Управления национального флота, согласно ему на ремонт кораблей в 1915-16 гг. была затрачена сумма в \$56951,16. В том числе на «Céspedes» – 941, «Agramonte» – 3249, «Масео» – 3770,50 долларов ([Diario de Marina. 17.07.1916](#)).

20 декабря 1916 г. командиром «Масео» стал мичман Висенте Боначеа (Vicente Bonachea) ([Diario de Marina. 20.12.1916](#)).

Весной 1917 г. на Кубе началось восстание оппозиционных сил, называвших себя либералами. Начало его стало совершенно неожиданным для правительственных сил. 17 февраля 1917 г. появились сообщения о том, что «Céspedes» находится в Санта Крус дель Сур (Santa Cruz del Sur). До этого появлялись отдельные сообщения, что судно захвачено повстанцами ([Diario de Marina. 17.02.1917](#)). На самом деле, волнения оказались напрасными, когда власть в городе перешла к повстанцам, судно смогло уйти ([Diario de Marina. 3.04.1917](#)). Это стало последним упоминанием о «Céspedes».

Утром 3 апреля 1917 г. в Гавану вошла канонерская лодка «Масео» ([Diario de Marina. 3.04.1917](#)).

12 ноября 1917 г. канонерская лодка «Agramonte» вернулась после своего крейсерства по охране побережья и незамедлительно была выведена в ремонт ([Diario de Marina. 13.11.1917](#)). По-видимому, судно из ремонта так и не вышло, поскольку далее оно не упоминается.

Утром 18 марта 1921 г. американский пароход «Neptuno», находившийся в рейсе из Нового Орлеана в Баракоа затонул у Кальос Лас Палас (Callos Las Palas) в районе Карденаса. Команда судна была спасена, и командиру «Масео» был отдан приказ отправиться на место происшествия для оказания ей помощи ([Diario de Marina. 19.03.1921](#)).

Днем 28 февраля канонерская лодка «Масео» ушла из Маризэля после оказания помощи кубинскому катеру, застрявшему там ([Diario de Marina. 1.03.1923](#)).

17 сентября 1925 г. командир канонерской лодки «Масео» доложил о задержании трех рыбацких лодок, использовавших для промысла сети, запрещенные законом. Виновные были препровождены в Карденас, где их оштрафовали, а сети конфисковали ([Diario de Marina. 17.09.1925](#)).

10 февраля 1926 г. в качестве командира канонерской лодки «Масео» впервые упомянут Родольфо де ла Кампа (Rodolfo de la Campa) ([Diario de Marina. 10.02.1926](#)).

4 марта 1926 г. Родольфо де ла Кампа (Rodolfo de la Campa), командир канонерской лодки «Масео» покинул Карденас и отправился на новое место службы в Гавану ([Diario de Marina. 4.03.1926](#)).

Командир канонерской лодки «Масео» сообщил об авариях на маяке в Карденасе 8 марта 1926 г. ([Diario de Marina. 31.03.1926](#)).

8 мая 1926 г. в Гавану вернулся канонерская лодка «Масео» в сопровождении «24 de Febrero» ([Diario de Marina. 9.05.1926](#)). Это стало последним упоминанием о судне.

## 5. Заключение

Газета «Diario de Marina» дает ценные детали из службы судов береговой охраны военно-морского флота Кубы. Сообщения газеты дают возможность уточнить и объяснить ряд фактов из службы этих судов. Как свидетельствует справочник Джейна, «Céspedes» и «Agramonte» находились на службе до середины 1920-х гг., в то время как «Масео» – до середины 1930-х гг. Как явствует из информации «Diario de Marina», это было связано с капитальным ремонтом «Масео» летом 1911 г., в ходе которого судно получило новый корпус. Парадокс присутствия «Céspedes» в списках Джейна, несмотря на его гибель во время урагана в октябре 1910 г. связан с тем, что его после этого отремонтировали и

повторно ввели в строй. Наконец, информацию М. Gálvez Aguilera что суда в кубинском флоте получили наименования «Antonio Масео» и «Ignacio Agramonte» следует отнести к разряду недостоверной. Весь срок службы указанные суда упоминаются исключительно как «Масео» и «Agramonte». В свою очередь, «Ignacio Agramonte» (буксир гаванского порта) и «Antonio Масео» (торговое судно) являются совершенно другими судами, не имеющими ничего общего с бывшими испанскими канонерскими лодками.

### Литература

[Figueredo, 2016](#) – *Figueredo A.E.* Former Spanish Gunboats in Cuban Service // *International Naval Journal*. 2016. 11(3): 168-172. DOI: 10.13187/inj.2016.11.168

[Gálvez Aguilera, 2007](#) – *Gálvez Aguilera M.* La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958). Primera Parte. Habana: Editorial de Ciencias Sociales, Historia, 2007. 333 p.

[Jane's, 1920](#) – Jane's fighting ships 1920. London, Edinburgh: Sampson low, Marston, 1920. 579 p.

[Jane's, 1929](#) – Jane's fighting ships 1929. London: Sampson low, Marston, 1920. 492 p.

[Jane's, 1934](#) – Jane's fighting ships 1934. London: Sampson low, Marston, 1934. 528 p.

[Jane's, 1937](#) – Jane's fighting ships 1937. London: Sampson low, Marston, 1934. 538 p.

[Quevedo, 2003](#) – *Quevedo J.* Cuba y sus fuerzas militares (1898-1959). Habana: Ediciones Verde Olivo, 2003. 283 p.

### References

[Figueredo, 2016](#) – *Figueredo, A.E.* (2016). Former Spanish Gunboats in Cuban Service. *International Naval Journal*. 11(3): 168-172. DOI: 10.13187/inj.2016.11.168

[Gálvez Aguilera, 2007](#) – *Gálvez, Aguilera M.* (2007). La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958). Primera Parte. Habana: Editorial de Ciencias Sociales, Historia, 333 p.

[Jane's, 1920](#) – Jane's fighting ships 1920. London, Edinburgh: Sampson low, Marston, 1920. 579 p.

[Jane's, 1929](#) – Jane's fighting ships 1929. London: Sampson low, Marston, 1920. 492 p.

[Jane's, 1934](#) – Jane's fighting ships 1934. London: Sampson low, Marston, 1934. 528 p.

[Jane's, 1937](#) – Jane's fighting ships 1937. London: Sampson low, Marston, 1934. 538 p.

[Quevedo, 2003](#) – *Quevedo, J.* (2003). Cuba y sus fuerzas militares (1898-1959) [Cuba and its military forces (1898-1959)]. Habana: Ediciones Verde Olivo, 283 p. [in Spanish]

### «Масео», «Céspedes», «Agramonte» – бывшие испанские канонерки в кубинском флоте

Николай Витальевич Митюков <sup>а, \*</sup>

<sup>а</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

**Аннотация.** История кораблей испанского флота, оставшегося на Кубе после 1898 г., в настоящее время находится в стадии разработки. Работы испанских историков эту тему практически не поднимают, ограничиваясь при описании биографий датой исключения кораблей из списков флота. Работы же кубинских историков крайне поверхностны. В связи с этим задача данной работы состояла в реконструкции биографий трех бывших испанских канонерских лодок, оказавшихся под кубинским флагом: «Масео», «Céspedes» и «Agramonte». В качестве основного источника послужила газета «Diario de la Marina», официальное периодическое издание Гаванской военно-морской базы, выходившая с 1844 г. по 1960 г. Сообщения газеты дают возможность уточнить и объяснить ряд фактов из службы этих судов. Как свидетельствует справочник Джейна, «Céspedes» и «Agramonte» находились на службе до середины 1920-х гг., в то время как «Масео» – до середины 1930-х гг. Как явствует из информации «Diario de Marina», это было связано с капитальным ремонтом

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [nico02@mail.ru](mailto:nico02@mail.ru) (Н.В. Митюков)

«Масео» летом 1911 г., в ходе которого судно получило новый корпус. Парадокс присутствия «Céspedes» в списках Джейна, несмотря на его гибель во время урагана в октябре 1910 г. связан с тем, что его после этого отремонтировали и повторно ввели в строй. Наконец, информацию М. Gálvez Aguilera что суда в кубинском флоте получили наименования «Antonio Масео» и «Ignacio Agramonte» следует отнести к разряду недостоверной. Весь срок службы указанные суда упоминаются исключительно как «Масео» и «Agramonte». В свою очередь, «Ignacio Agramonte» (буксир гаванского порта) и «Antonio Масео» (торговое судно) являются совершенно другими судами, не имеющими ничего общего с бывшими испанскими канонерскими лодками.

**Ключевые слова:** Куба, судно береговой охраны, канонерская лодка, Испано-американская война.