

УДК 94(599)

Н.В. Митюков

К ИСТОРИИ ПАРОХОДА «КАМПАÑЬЯ ДЕ ФИЛИПИНАС»

Прослежена судьба парохода «Кампанья де Филипинас», ставшего самым крупным судном Филиппинского революционного флота в 1898 г. Сделано предположение, что, несмотря на имеющуюся информацию об установке повстанцами на судно орудий, оно участвовало в боевых операциях без вооружения.

Ключевые слова: история, Азиатско-Тихоокеанский регион, Филиппины, Испано-американская война.

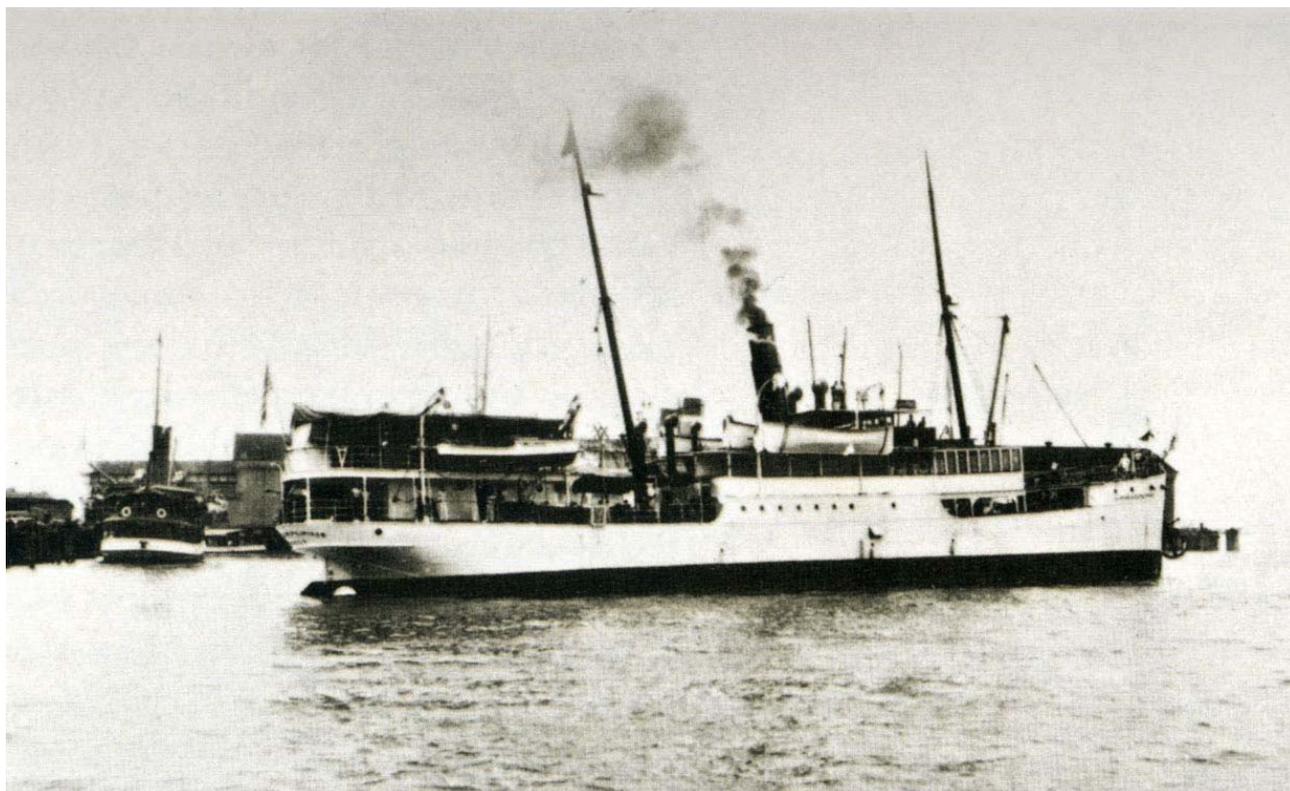
Практически во всех работах по инсургенции на Филиппинах приводится информация о формировании Филиппинского революционного флота. Как правило, авторы при этом ссылаются либо на воспоминания адмирала Дьюи [1], либо на вождя филиппинцев Агинальдо [2], которые, говоря о корабельном составе, упоминают «вооруженный пароход «Кампанья де Филипинас»». Между тем информация о его вооружении не подтверждается другими источниками, а кроме того, в истории Филиппинской табачной компании (La Compañía General de Tabacos de Filipinas) и Императорского японского флота также упоминается некий пароход с тем же названием, так что у неподготовленного читателя может создаться впечатление, что всего имелось три парохода «Кампанья де Филипинас». Во время работы над монографией [3] не избежал определенных ошибок касательно упомянутого парохода и автор этих строк.

В начале своей деятельности Табачная компания заключила контракт с пароходной компанией «Olano & Larrinaga» на каботажные перевозки табака в Манилу. Однако уже в конце 1880-х гг., расширяя свой бизнес, компания решила построить собственное судно. 1 июля 1890 г. шотландская компания «Лобниц» из Глазго спустила на воду небольшой грузо-пассажирский пароход с железным корпусом (стапельный номер 342), нареченный по названию заказавшей его табачной компании: «Кампанья де Филипинас». Судно предназначалось для каботажных перевозок между Апарри (на севере острова Лусон) и Манилой. Разумеется, что основным грузом был табак, который далее из Манилы направлялся в Европу и Америку. В регистре компании пароход числился со следующими характеристиками: вместимость – 707 брутто регистровых тонн (брт), длина 180 футов (54,9 м), ширина – 30 (9,1 м), высота борта – 12 (3,6 м). Машина тройного расширения с приводом на один вал давала возможность развить скорость до 16 узлов [4].

Пароход трудился на благо своих хозяев до самого начала Испано-американской войны. Поскольку начавшаяся инсургенция на островах самым пагубным образом отразилась на прибылях компании, руководство «La Compañía General de Tabacos de Filipinas» само выступило с предложением к военному руководству использовать суда компании для перевозок оружия, десантных партий, а также наблюдения за ситуацией на архипелаге [5]. В результате в среде инсургентов сформировался крайне негативный имидж компании. Прибытие на Филиппины эскадры Дьюи привело к аресту нескольких пароходов, так что до полного прояснения ситуации со статусом островов руководство решило перебазировать оставшиеся суда в нейтральные воды.

«Кампанья де Филипинас» ушла из Манилы буквально под носом американцев, прибыв в Апарру 13 июня. Возвращение в Манилу по понятным причинам было исключено, так что 3 июля пароход отчалил курсом на Формозу, чтобы переждать там смутные времена. Единственное, что не учло руководство компании, это филиппинскую команду. Через несколько часов после выхода, когда всем стало ясно, что пароход в Манилу не вернется, на нем вспыхнул мятеж. К сожалению, о событиях на борту можно судить лишь по свидетельствам одной стороны, утверждавшей, что там развернулась жестокая борьба. Только вот почему-то жертвами ее стали исключительно испанцы: капитан Франсиско Пико (Francisco Picó), офицеры Томас Лануса (Tomás Lanuza), М. Дельгадо (M. Delgado) и механик Х. Лопес Сервиньо (J. López Cerviño).

Ставший во главе команды механик парохода Висенте Каталан (Vicente Catalán), кубинец по национальности, приказал незамедлительно спустить испанский флаг, а вместо его поднять флаг «самопровозглашенной» Филиппинской республики, после чего пароход взял курс в Манильскую бухту. В дороге, по единодушному решению ко-



«Кампанья де Филипинас» вскоре после Испано-американской войны (из коллекции Rafael Galvan Diaz)

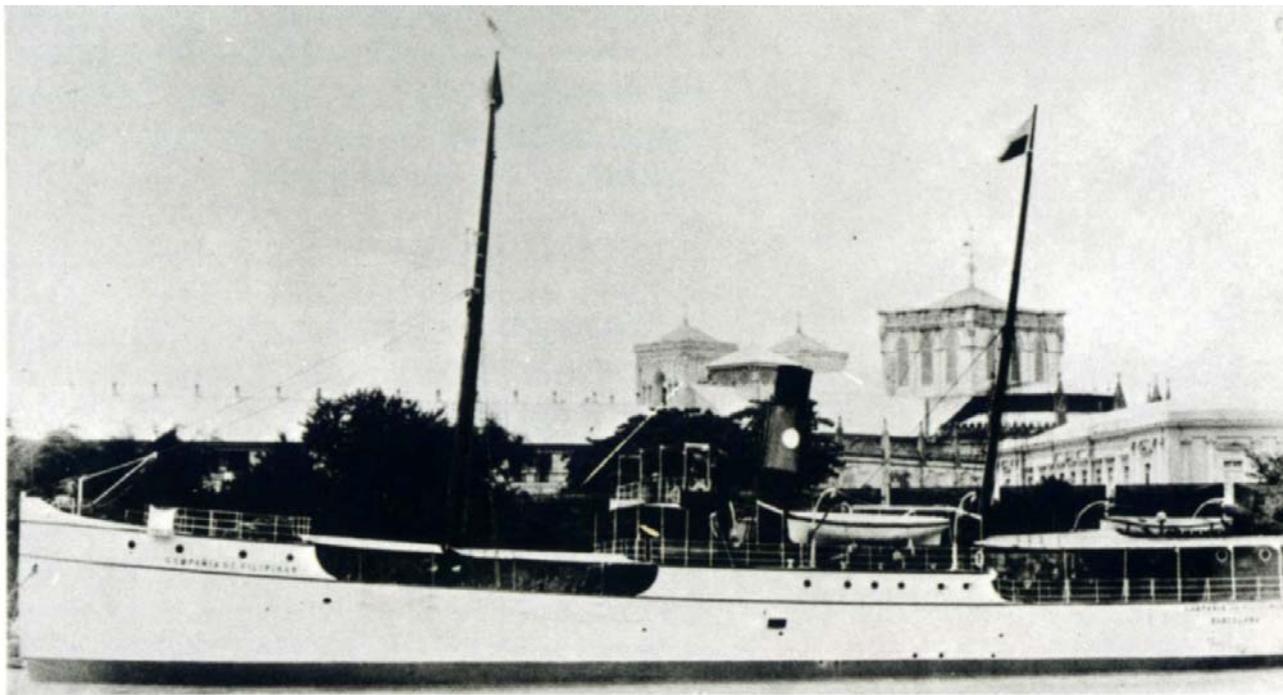
манды, из названия парохода было исключено слово «Кампанья», и оно превратилось в более патриотическое и революционное «Филипинас».

Ранее вождь филиппинских инсургентов Агинальдо на совещании с Дьюи уже поднимал вопрос о формировании Революционного флота. Но Дьюи, проявляя свою обычную предусмотрительность, не дал Агинальдо никаких гарантий или обещаний. Хотя предложение повстанцев вполне заслуживало внимания: они хотели вооружить какую-нибудь баржу, которую, отведя на буксире одного из американских кораблей в нужное место, можно было бы использовать для поддержки своих действий. Но Дьюи отказался от этого плана. Зато он передал в распоряжение Агинальдо паровой катер с крейсера «Рейна Кристина». Этот катер, нареченный «Магдало», поднял филиппинский флаг, и ему было разрешено свободно перемещаться в Манильской бухте (кстати, сейчас в Филиппинской республике «Магдало» считается чем-то вроде «дедушки филиппинского флота») [1, 2].

По правде говоря, идея организации революционного флота зародилась у Агинальдо еще в 1896 г., т.е. задолго до Испано-американской войны. Когда была принята первая филиппинская

конституция, в ней говорилось лишь об армии, хотя признавалось право филиппинского правительства выдавать каперские патенты для нападения на неприятельские суда (под которыми подразумевались, разумеется, испанские), но вскоре статья 23 дополнилась и пунктом о флоте, официальная задача которого заключалась в «защите побережья Филиппин и внутренних морей». Но фактически флот был организован лишь летом 1898 г., когда заново сформированная революционная армия одержала ряд побед над испанцами. Именно тогда несколько филиппинских судовладельцев и капитанов предложили свои услуги Агинальдо.

Первым более-менее значительным кораблем филиппинского флота следует считать пароход «Булусан» (200 брт.). До войны он ходил по маршруту Лемери – Манила – Калапан (о. Миндоро). Пароход был зафрахтован для подвозки продовольствия инсургентам, и, когда Агинальдо узнал об этом, он тут же предложил его капитану С.А. Оросе переоборудовать корабль в канонерку. Пароход пришел в бухту Бакор, где на Кавитском арсенале ему полностью перебрали машину и установили артиллерию, снятую с потопленных испанских кораблей эскадры Монтехо.



«Компанья де Филипинас» под флагом испанской табачной компании (из коллекции Rafael Galvan Diaz)

Так флот повстанцев пополнился первой канонеркой. Позднее на Кавитском арсенале переоборудовали и вооружили орудиями с эскадры Монтехо еще несколько кораблей: «Тааленьо», «Балайян», «Таал», «Батангас», «Пурисима Консепсьон» и восемь небольших лодок, вроде «Магдало». Вся эта разномастная компания получила полуофициальное название «Москитный флот». На фоне всей этой «мелочи» «Филипинас» явно выделялся своими солидными размерами, из-за чего ему, разумеется, была уготована роль флагмана.

Расправившись с испанскими офицерами, Каталан привел свой корабль в Кавите, где на него поставили два 70-мм орудия Онтория с канонерской лодки «Маркес дель Дуэро» [4].

А вскоре состоялась и первая встреча филиппинской канонерки с испанцами. 5 июля инсургенты предприняли атаку на Сан Франсиско де Малабон (San Francisco de Malabón), в котором окопались две роты первого батальона морских пехотинцев, отошедшие сюда 28 июня после капитуляции Олонгапо. Всего же на острове Гранде в бухте Субик находилось до полутора тысяч беженцев и военных: солдат, монахов, гражданских жителей, бежавших сюда от ужасов инсургентских расправ. Находившаяся тут же канонерская лодка «Колон» не давала возможности переправиться на остров лодкам повстанцев, поэтому по-

явление в бухте «Филипинаса» те ждали с нетерпением.

А вот по поводу дальнейших событий и участия в них мятежного парохода сведения различаются. Официальная испанская точка зрения, обнародованная в работе Рафаэля Гонсалеса [4], утверждает, что «Филипинас» вступил в перестрелку со своим маленьким противником. Но вот американец Геральд Андерсен [6], использовавший данные инсургентов, отрицает сам факт наличия на «Филипинасе» вооружения. По его версии, инсургенты установили на палубе котлы, в которые воткнули железные трубы для имитации орудий.

Дополнительные детали в этой истории дают мемуары вождя филиппинских повстанцев Эмилио Агинальдо [2]. По его словам, как только «Филипинас» пришел в Кавите, его незамедлительно вооружили и с войсками послали в Олонгапо. Но уже в пути Агинальдо вынужден был послать вооруженный катер с приказом пароходу возвратиться обратно, поскольку американцы попросили «должным образом уладить вопрос, поднятый французским консулом». Речь идет о том, что, поскольку мировая общественность Филиппинскую республику не признала, факт восстания на пароходе приравнивал поднятый на нем флаг к пиратскому, и французы настойчиво требовали вернуть пароход законному владельцу. В связи с этим американское командование рекомендовало

воздержаться от участия «Филипинас» в боевых действиях. Однако спустя некоторое время пароход с десантниками все-таки отправляется к Олонгапо. Так что факт демонтажа его орудий и замены их муляжами выглядит вполне правдоподобным, тем более что испанцы об этом не подозревали. Но, так или иначе, а, войдя в бухту Субик, «Филипинас» заставил испанскую канонерку retirarse с поля боя.

В. Каталан, незадолго до этого продвинутый в звании до «адмирала филиппинского флота», предъявил ультиматум командиру гарнизона Исла Гранде капитану Педро Пухалесу (Pedro Rújales). На счастье испанцев, в бухту вошел германский крейсер «Ирене». Его командир приказал Каталану поднять белый флаг и в доказательство своей правоты сделал по нему предупредительный выстрел. Последний, разумеется, не стал себя долго уговаривать, и поспешно отошел в Кавите.

6 июля Дьюи уже проинформировали об инциденте. Поскольку в этот период он придерживался стратегии всесторонней помощи инсургентам, чтобы максимально ослабить испанцев, в бухту Субик для проверки правдивости информации отправились крейсер «Рейли» и канонерская лодка «Конкорд». В случае подтверждения сведений они имели категорический приказ «потребовать сдачу острова и бороться с теми, кто мешает это сделать» [1]. На следующее утро, войдя в Субик, американцы приступили к разведке. Испанский гарнизон действительно оказался осажден повстанцами, а как только окончательно рассвело и с германского крейсера обнаружили американцев, «Ирене» поспешил удалиться.

Справедливо опасаясь за судьбу находящихся на острове гражданских лиц, испанский командир сдался после первых же предупредительных выстрелов мелкокалиберных пушек крейсера «Рейли». Всего сдалось почти пять сотен человек, в том числе шесть офицеров испанской армии. Поскольку американцы не имели никаких сил и средств для эвакуации, командующий американским отрядом командир крейсера «Рейли» кептен Джозеф Коглан отвел свои корабли в Кавите, оставив инсургентам строжайший приказ о «хорошем обращении с испанцами». По иронии судьбы, именно «Филипинасу» довелось переправлять пленников в Олонгапо. 52 человека нонкомбатантов, включая монахов, были оставлены на острове, а все остальные выведены.

12 августа «Филипинас», практически не имея передышки, доставил к Замбалес (Zambales) 700 инсургентов с артиллерией, а несколько дней спустя он ушел в Апарри, чтобы участвовать в

операции по захвату провинции Кагайян (Cagayan) и островов Батанес (Batanes). На его борту к трехтысячному войску инсургентов отправились полевые командиры Оррос (Orros), Мата (Mata) и Даниэль-Тирона (Daniel Tirona). По прибытии парохода начальник порта Апарри Перес де Гусман (Pérez de Guzmán), начальник местной администрации Хоакин Чинчилья (Joaquín Chinchilla) и представитель Филиппинской компании Луис Оливерас (Luis Oliveras) были арестованы, и власть в городе перешла к инсургентам. Но именно в Апарри и закончилась «боевая карьера» «Филипинас» в составе «Москитного флота», по довольно прозаической причине – отсутствию угля. Хотя Агинальдо отмечает в своих мемуарах, что причиной сдачи «Филипинас» стали неполадки в машинах [2], это представляется маловероятным, ведь вернувшись в 1900 г. к бывшим хозяевам, он очень быстро был восстановлен. Агинальдо сообщает еще одну интересную деталь. Судя по всему, инсургенты переименовали пароход в «Лусон». Впрочем, не надолго: Филиппинская компания вернула своему пароходу старое имя.

Кстати, примерно в это же время определилась и вся судьба «Москитного флота». Еще в октябре Дьюи принял решение препятствовать дальнейшим операциям Филиппинских ВМС и начал захват всех судов под Филиппинским флагом. В итоге к 1901 г. революционный флот полностью прекратил свое существование.

Но история «филиппинского Потемкина» на этом не закончилась! В 1900 г. бывшие хозяева, не имея перспективы развития своего бизнеса на проданных американцам островах, поспешили тоже продать свою собственность американцам, которые организовали практически идентичную компанию. Верой и правдой судно под прежним наименованием служило своим новым хозяевам на каботажных линиях до 28 февраля 1942 г., пока у острова Фортуна его не потопили японцы. Поскольку корпус лег на мелководье в полузатопленном состоянии, японцы без особого труда смогли осуществить его подъем. Введенный в состав их флота в качестве сторожевика «Хоей Мару», он во второй раз отправился на дно 3 июля 1945 г. Официально считается, что судно подорвалось на минах в Цусимском проливе. Р. Гонсалес Эчегарай указывает точку гибели с координатами 34°32'СШ, 126°05'ВД [4], в то время как дайверский регистр дает 34°22'СШ, 126°52'ВД [5]. Впрочем, и это не все: на его потопление претендуют и авиаторы. Так, в хронике боевых действий ВМС США значится, что в этот день они потопили небольшой пароход в точке 34°35'СШ, 126°25'ВД,

что также дает вероятность идентифицировать его с бывшей «Кампанья де Филипинас». Таким образом, можно сделать вывод, что: 1) информация о вооружении парохода «Кампанья де Филипинас» инсургентами Агинальдо вполне реальна, но она не имела практического значения, поскольку пароход был быстро разоружен под давлением французской стороны; 2) информация о пароходе «Кампанья де Филипинас», встречающаяся в истории Филиппинской табачной компании, Филиппинского революционного флота и Императорского японского флота, касается одного и того же судна.

ЛИТЕРАТУРА

1. Dewey G. *Autobiography of George Dewey*. Annapolis: Naval Institute Press, 1987. 213 p.
2. Aguinaldo E. *True Version of the Philippine Revolution*. – URL: <http://www.authorama.com/true-version-of-the-philippine-revolution-1.html>
3. Митюков Н.В. Испано-американская война на Тихом океане: В 3 т. СПб.: Ладога, 2003–2006.
4. González Echegaray R. La última compañía de Filipinas // *Revista General de Marina*. 1981. Agosto. P. 47–59.
5. Sanahuja V. El vapor «Compañía de Filipinas». – URL: <http://vidamaritima.com/2010/06/el-vapor-compania-de-filipinas>.
6. Anderson G.R. Subic Bay From Magellan to Mt. Pinatubo. *The History of the U.S. Naval Station Subic Bay*. – URL: <http://www.preda.org/archives/history/sbhis.htm>