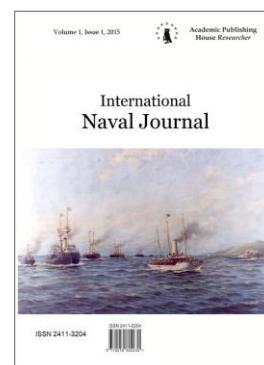


Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
2017, 5(1): 49-60

DOI: 10.13187/inj.2017.1.49
www.ejournal37.com



UDC 94(460).086

«River Buses» for the Cuban War

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

Abstract

In 1895, due to the insurgency that began in Cuba, several private boats were bought in New York for fight against military contraband: four riverboats, three yachts and a tugboat. Based on the data from periodicals, an attempt is made to find a correspondence between American and Spanish names. The reconstruction was verified by matching the American river register and the list of ships and ships of the Spanish fleet.

Keywords: Spain, Cuba, war of independence, navy.

История боевых действий на Кубе в 1895–98 гг. до сих пор изобилует белыми пятнами. 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 (Anca, 2009). Причины подобного молчания вполне понятны: после продажи с аукциона бывшие испанские корабли разошлись по флотам мелких судовладельцев, которые нередко вообще не вели никакой документации. Но если для канонерских лодок специальной постройки известны хоть стапельные даты и даты ввода в строй, то по мобилизованным и вооруженным судам зачастую не известны и они.

Наиболее распространенным и простым методом в подобного рода исследованиях является сопоставление данных о переименованиях судов. Однако в этой области информация об испанских канонерских лодках пока совершенно 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»» (Anca, 1998: 457). Как видно, автор смешивает наименования катеров испанского флота, получившие свои наименования по Королевскому декрету (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. Еще более интересна работа

* Corresponding author
E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov)

Р. Гонсалеса Эчегарая ([González Echegaray, 1981](#)), где утверждается: «В 1895 году в Соединенных Штатах были построены небольшие суда, предназначавшиеся для обороны кубинских берегов: «Delgado», «Parejo», «Águila», «Antonio López», «Lealtad», «Reina Cristina», «Guardián», «Dependiente», «Valiente», «Martínez Campos», «General Tacón», «Santocildes», «General Beranger», «Comercio», «Urrutia», «Salcedo», «Madrid» и «Caridad».» ([Hernández Ruigomez, 1991](#)).

Разумеется, две канонерки «Delgado» и «Parejo» вместо «Delgado Parejo» – это обычная опечатка, но остальные наименования приведенного списка заставляют задуматься. «Delgado Parejo», «Águila», «Antonio López», «Lealtad», «Reina Cristina», «Guardián», «Dependiente», «Valiente» и «Caridad» иногда фигурируют в сводках боевых действий, остальные – таинственно исчезают после осени 1895 г.

Произведем анализ периодики за август-сентябрь 1895 г., всего, что касается приобретения судов в США. И, разумеется, необходимо начать с определения количества приобретенных в этот период катеров. «Сан Себастьян 5-го числа [сентября 1895 г.] (2 пополудни). – (Получено в 11 вечера). Среди возможных наименований канонерских лодок, полученных от коммерсантов Гаваны, в списке представленному Ее Величеству, высочайшей рукой выбраны: «Esperanza», «Relámpago», «Intrépida», «Mensajera», «Dardo» и «Valiente».» (La Época 6.9.1895. № 16265. P. 2).

Однако чуть позднее в составе появляется еще одна лодка. Газета «La Dinastia» за 7 сентября сообщает: «Лодки, приобретенные за счет средств полученных по подписке среди испанских коммерсантов называются: «Centinela», «Relámpago», «Esperanza», «Intrépida», «Dardo» и «Mensajera».» (La Dinastia 7.9.1895. P. 3). Практически дословно ее повторяет номер газеты «El Liberal» от 22 сентября: «Коммерсанты Кубы передали в распоряжение правительства несколько катеров, предназначенных для службы прибрежного дозора. Эти катера носят следующие наименования: «Centinela», «Relámpago», «Dorado», «Esperanza», «Intrépido» и «Mensajero».» (El Liberal 22.9.1895. P. 2).

Путаница в родах (мужской или женский) смущать не должна, официальное наименование еще широко неизвестно (после Королевского декрета прошло всего пара недель), все катера пока толком не вступили в строй. Путаница «Dardo» и «Dorado» также достаточно легко идентифицируется, но вот в первом списке отсутствует «Centinela», а во втором – «Valiente» требует дополнительных комментариев.

Историкам войны на Кубе хорошо известна статья в еженедельнике «La Ilustración Española y Americana» ([La Guerra en Cuba, 1895](#)), в которой дается фотография канонерской лодки «Conde de la Mortera», широко растиражированная в изданиях, посвященных войне на Кубе. Кстати, фотография, отпечатанная с того же негатива, опубликованная чуть позже в журнале «La Ilustración Iberica», дает более широкую перспективу (La Ilustración Iberica. 19.10.1895. № 668. P. 4). В тексте к этим статьям однозначно идентифицируется, что купленный в США катер «Conde de la Mortera» получил наименование «Valiente» ([González Echegaray, 1981](#); [Llabres, 1965](#)). Странное американское наименование катера в честь известного испанского аристократа и мецената объясняется одной газетной заметкой: «Согласно информации «Diario de la Marina», сеньор граф де Мортера предложил оплатить из своего кармана одну из строящихся канонерских лодок» (El Correo militar 23.8.1895. P. 2; El Día 22.8.1895. P. 2).

Таким образом, строившаяся в августе 1895 г. канонерка «Valiente», бывшая «Conde de la Mortera» могла войти в строй чуть позже, в то время как остальные пять катеров уже были укомплектованы. С другой стороны, очевидно, что «Centinela» отсутствующая в первом списке, приобретена чуть позднее первой шестерки.

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»» (La Iberia 1.9.1895. P. 2).

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 [речь идет об «Águila», «Antonio López», «Lealtad», «Reina Cristina» или «Caridad» – Н.М.], которые служат под его командованием в этой военно-морской базе. Также приобретена канонерка для реки Кауто [см. далее]. Первые три приобретенных катера носят имена «Navesink», «Schrewsburg» 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».» (El Correo Militar 2.9.1895. P. 2).

Газета «La «Ероса» 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», «Schrewsburg» 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».» (La Erosa 1.9.1895. P. 2).

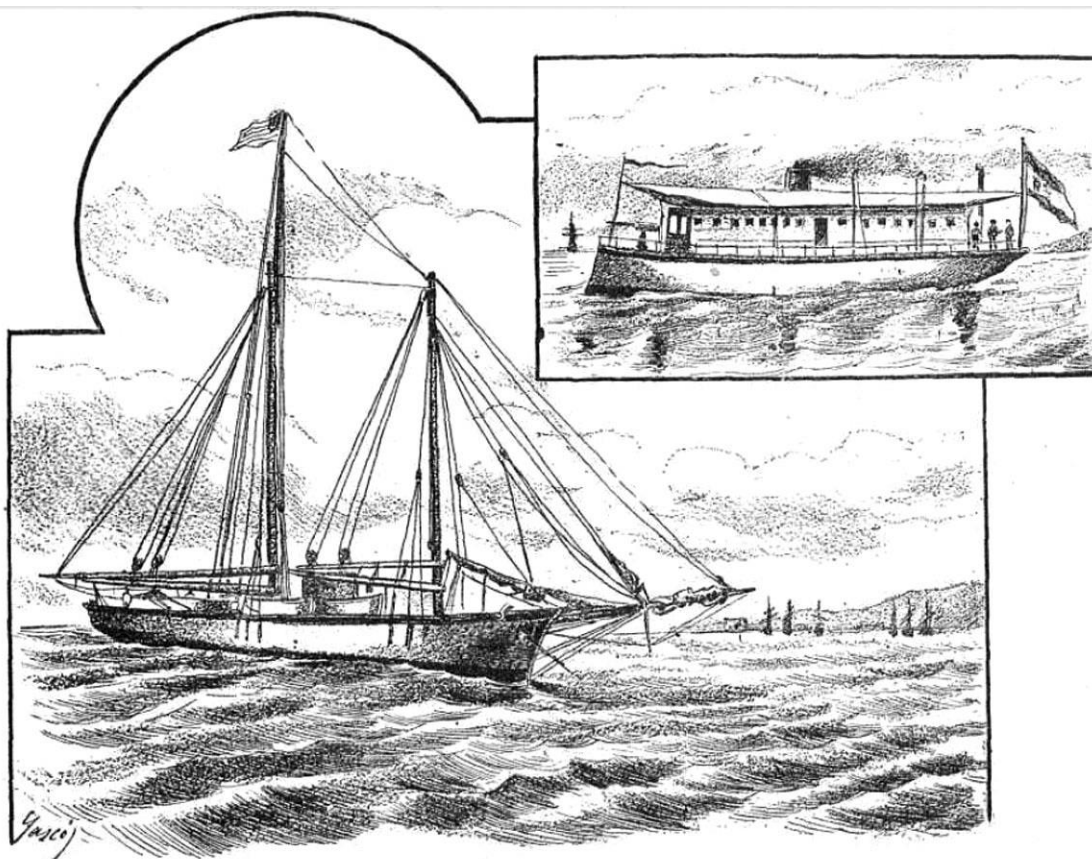
Сообщение газеты «La Iberia» вряд ли может быть интересным, поскольку все катера в ней даются вперемешку. Однако она дает отличные от остальных сообщений написания американских имен у двух катеров, которые, судя по всему, более корректные. Газета «El Correo Militar» относительно покупки дает наиболее обширную информацию с указанием некоторых технических характеристик. Наконец, газета «La «Ероса» дает интересные подробности относительно самой сделки. Из приведенных сообщений видно, что первые три катера, пришедшие в Гавану на английском пароходе 12 августа, называются «Navesink», «Schrewsburg» и «León Abfertt» (или «León Abbott»). Это дает возможность продолжить поиск по американским источникам.

Газета «The New York Times» за 7 августа 1895 г. «Паровые катера для Кубы. Были проданы три судна для реки Стросбери (Shrewsbury). 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 «Ardanrose» компании Munson Line, отшвартованный у пирса № 6 Норд Ривер подготовлен для подъема их на борт, после швартовки катеров к его борту...» (The New York Times. 7.8.1895).

Газета «Red bank register» за 7 августа 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» (Red bank register. 7.8.1895).

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».

Работа Дж. Кинга дает важное дополнение в судьбе американско-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 делали по семь рейсов ежедневно (250 пассажиров туда и обратно), перевоза в итоге ежедневно до 3000 человек!» (King, 2001: 83). Действительно, 125 человек для катера 16–20 метровой длины явный перебор. Очевидно, что для развития бизнеса требовались более вместительные суда.



LA GOLETA FILIBUSTERA «COMPETIDOR». – LANCHA CAÑONERA ESPAÑOLA
«MENSAJERA», APRESADORA DE LA GOLETA

Рис. 1. Репродукция с газеты La Ilustracion Iberica, 30.5.1896, pag. 7

Другое исследование по истории речного транспорта графства Монмут 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 отправились 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» (Springate, 2003).

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, что

приобретаемые 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 крейсера «Санчес-Баркастеки» командира гаванской военно-морской базы адмирала Дельгадо Парехо. Это наименование получила самая крупная из приобретенных канонерских лодок, бывшая яхта «Dard» (кстати, единственное судно, с идентификацией которого никаких трудностей не возникает) (Anca Alamillo, Mitiukov, 2014; Mitiukov, Anca Alamillo, 2014).

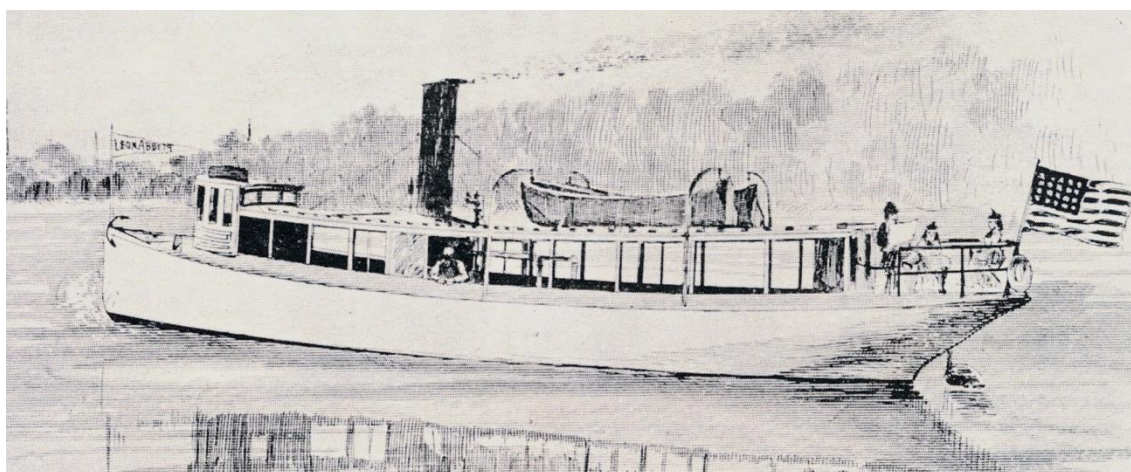


Рис. 2. Катер «Leon Abbett» (колл. А. Anca Alamillo)

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 1895–98 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 (Howson, 2010). 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 однотипных 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. Очевидно здесь опечатка, так как этот катер точно попал на Кубу вместе с двумя первыми.

В одной из ранее вышедших статей я уже упоминал, что в испанском флоте действовала всего одна однотипная пара приобретенных катеров – канонерские лодки «Intrépida» и «Mensajera», что дает практически однозначную идентификацию их с «Shrewsbury» и «Navesink» (Mitiukov, 2015). Соотнеся дату покупки и даты ввода в строй, третье судно из первой партии «Leon Abbett», скорее всего «Relámpago». Судя по данным монографии Е. Манера Регейра и др. (Manera Regueyra, 1981) и справочнику А. Анки (Anca, 2009), среди мобилизованных на Кубе канонерских лодок фигурировала одна относительно

старая лодка – «Relámpago», якобы построенная в Вилмингтоне в 1889 г., что вполне согласуется с «почтенным» возрастом «Leon Abbett».

Относительно еще одной лодки – «Petrel», история ее покупки также хорошо прослеживается. 13 августа американские таможенники в Ки-Весте задержали пароход «Petrel», шедший под американским флагом на Кубу. При проверке документов, на нем не оказалось сертификата таможенной Инспекции. Капитан судна заявил, что судно хоть и идет под американским флагом, приобретено правительством Испании, а все документы были потеряны во время шторма, которые пришлось преодолеть судну по пути из Нью-Йорка в Ки-Вест (Indianapolis Journal 15.8.1895. P. 1; New York Herald 15.8.1895).



Рис. 3. Кубинский катер «Масео», бывший «Intrépida»

Газета «La Iberia» за 25 августа дополняет картину задержания «Petrel»: «Согласно депеше из Вашингтона, опубликованной в Геральде, таможенный администратор Ки-Веста информировал секретаря министерства финансов, что в порту был арестован пароход «Petrel», прибывший из Нью-Йорка без сертификата инспекции. Капитан говорит, что потерял его во время плавания и гарантирует, что корабль куплен Испанией для береговой обороны Кубы. В связи с этим обстоятельством, секретарь министерства финансов сеньор Вайк (Vike) распорядился обойтись без лишних формальностей и отпустить судно, взыскав с него обычный штраф.» (Detención del «Petrel» // La Iberia 25.8.1895. P. 1).

Та же газета «La Iberia» от 6 сентября дает любопытные подробности перегона «Petrel» в Гавану: «Как мы видим по последним поступившим сообщениям, в Гавану счастливо прибыл пароход «Petrel», приобретенный в Соединенных Штатах для береговой обороны Кубы. Сейчас лодка на Арсенале, где проходит вооружение. Ее нарекут «Martínez Campos». «Petrel» пережил кратковременное задержание в Ки-Весте из-за отсутствия сертификата инспекции, но был немедленно освобожден по телеграфному распоряжению правительства в Вашингтоне. По сообщениям «Херальд» машине судна был нанесен серьезный ущерб агентами инсургентов, проникшими в команду, но эта информация легко опровергается, превосходным состоянием судна. Впрочем, сообщения этой газеты полны неточностями, так там, например, утверждается, что «Petrel» и еще одно судно [имеется в виду пароход «Azteca», впоследствии канонерка «Guardian» – НМ] были приобретены нашим министром в Вашингтоне сеньором Дююю де Ломом (Duru de Lome). Ложь всегда проявляется в точности фактов, которые заключаются в том, что

дипломатические службы не имеют никакого отношения к закупке этих судов, для чего мы специально проконсультровались у командующего Флотом, запросившего непосредственно генерального консула сеньора Бальсадано и Тонете (Balsadano y Tonete) о средствах для приобретения.» (La lancha «Martínez Campos» // La Iberia 6.9.1895. P. 2).

Вообще сам факт отправки приобретенного катера своим ходом, тогда как остальные доставлялись на борту зафрахтованных пароходов, наводит на мысль об исключительности судна. В этой связи интересно вспомнить уже цитировавшееся сообщение газеты «El Correo Militar» за 2 сентября 1895 г.: «Также приобретена канонерка для реки Кауто». А, как известно, это лодка «Centinela». Вероятно именно из-за задержания американскими таможенниками, она и отсутствует в первой редакции приказа о переименовании. В этой связи становится вполне логичным еще один факт. Также шедшая своим ходом яхта «Aztec» (водоизмещение 65 т.) все-таки была более приспособлена для подобного плавания, чем 30-тонная будущая «Centinela», поэтому дошла без происшествий.

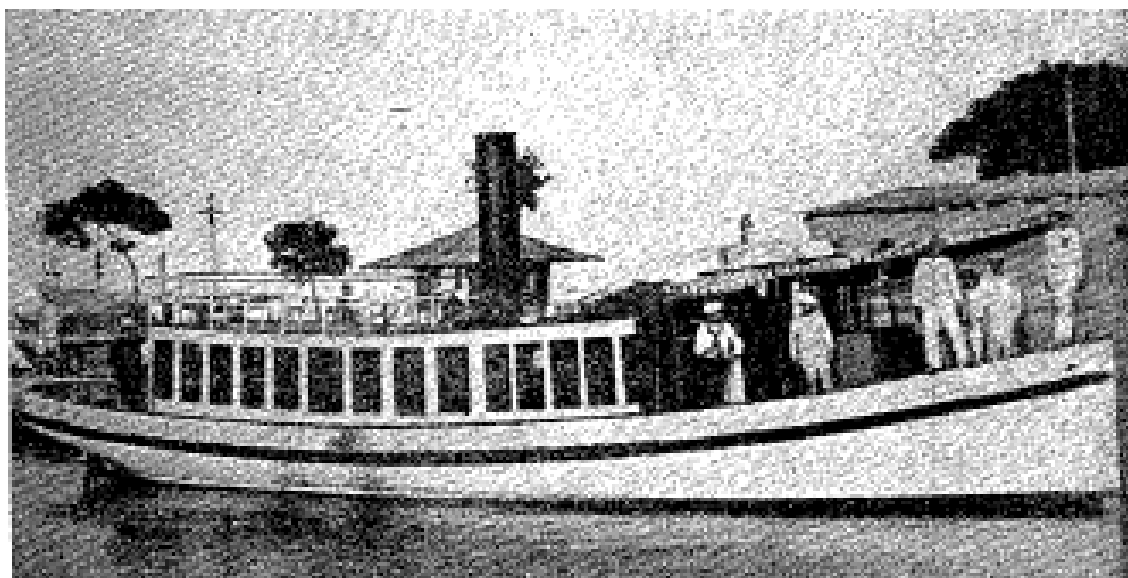


Рис. 4. Пароход «Santocildes» (Revista General de Marina)

Интересно отметить, что вероятно именно мореходные качества «Centinela» заставили первоначально причислить ее к канонерским лодкам 3 ранга. Цитируя этот приказ «El Correo militar» от 12 сентября 1895 г. перечисляет, что на Кубе имеется: «33 канонерским лодок второго и третьего ранга: «Alcedo», «Contramaestre», ..., «Vigia», «Caridad» и «Centinela». Семь вооруженных катеров: «Lealtad», «Relampago», «Dardo», «Esperanza», «Intrepida», «Mensajera» и «Valiente».» (El Correo militar 12.9.1895. P. 3).

Однако история с переименованиями «Petrel» на этом не закончилась. Газета «El Correo militar» за 12 сентября пишет: «Гаванская «La Unión Constitucional» сообщила, что генерал Мартинес Кампос со свойственной ему скромностью отказался от чести дать свое имя одной из недавно приобретенных канонерских лодок, как того хотели командующий этой базы и корпус Морской пехоты. Лодка будет названа «Santocildes», чтобы таким образом почтить память храброго солдата, отдавшего жизнь за целостность страны» (La lancha «Santocildes» // El Correo militar 12.9.1895. P. 2). Именно в этот короткий период времени катер попал в объектив фотографа, сделавшего фотографию, в 1965 г. опубликованную в журнале «Revista General de Marina» (Llabres, 1965).

Буквально год-два назад в свободном доступе интернета появились оцифрованные копии газеты «San Francisco Call», один выпуск из которой вроде бы должен был все расставить на свои места (Spain's mosquito fleet about Cuba // San Francisco Call. 7.05.1898).

NAME.	Type.	Built.	Tons.	Speed.
Delgada Parejo (Sparkle).....	G. B.	1889	85	10
Centinella (John E. Thropp).....	G. B.	1891	30	9½
Guardian (Navisink).....	G. B.	1892	65	10
Dardo (Leon Abbett).....	G. B.	1889	26	11
Esperanza (Petrel).....	G. B.	1892	22	11
Intrepida (Aztec).....	G. B.	1890	20	9
Mensagera (Dart).....	G. B.	1894	20	10
Valente (Edith).....	G. B.	1871	20	8
Relampago (Shrewsbury).....	St. L.	1895	15	7

Рис. 5. Фрагмент статьи газеты «San Francisco Call»

Но, как видно она никак не коррелируется с нашими логическими построениями. Но зато здесь приводятся американские наименования всех девяти приобретенных в США катеров. Для оценки адекватности информации газеты можно воспользоваться американскими регистрами (Annual list of merchant vessels ([Twenty-fourth annual list...](#), 1892; [Twenty-fifth annual list...](#), 1893; [Twenty-sixth annual list...](#), 1894; [Twenty-seventh annual list...](#), 1895; [Twenty-eighth annual list...](#), 1896; [Twenty-ninth annual list...](#), 1897; [Thirtieth annual list...](#), 1898)). В первую очередь понадобится регистр 1895 года, но также более ранние и более поздние. По семи катерам из девяти сомнений не возникает: все они числятся в регистре 1895 г. и исчезают из регистра 1896 г. и потому, безусловно, именно они были проданы на Кубу.

Проблемы возникают с идентификацией катеров «Edith» и «Petrel» (табл. 1). Регистр 1895 г. указывает 14 катеров «Edith», два из которых, как сообщается в «San Francisco Call» 1871 г. постройки, построенные в Филадельфии и Буффало (регистрационные номера 8718 и 75725). Если исходить из информации газеты, какой-то из них был продан Испании. Однако это предположение не подтверждается ни регистром 1896 г., ни 1897 г.: оба катера благополучно в них числятся. Лишь в 1898 г. из регистра исчезает катер № 75725. Если верить газете, получается, что бывший хозяин целых три года исправно платил налоги за проданное судно. Однако, в регистре 1895 г. есть еще один одноименный катер с регистрационным номером 136457, 1894 года постройки, который исчезает в регистре 1896 г. который и является идеальным кандидатом на роль проданного катера.

Таблица 1. Сведения о наличии в регистрах катеров «Edith» и «Petrel»

Год постройки	Регистровый номер	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
«Edith»								
1871	8718	+	+	+	+	+	+	+
1872	8838	+	+	+	+	+	+	+
1871	75725	+	+	+	+	+	+	—
1873	135120	+	+	+	+	+	+	+
1877	135286	+	+	+	+	+	+	—
1877	135292	+	+	+	+	+	+	+
1878	135362	+	+	+	+	+	+	+
1881	135498	+	+	+	+	+	+	+
1882	135621	+	+	+	+	+	+	+
1885	135861	+	+	+	+	+	+	+
1883	136062	+	+	+	+	+	+	+
1890	136123	+	+	+	+	+	+	+
1894	136457	—	—	—	+	—	—	—
1897	136696	—	—	—	—	—	+	+
«Petrel»								
1872	150111	+	+	+	+	+	—	—
1881	150218	+	+	+	+	+	—	—
1892	150592	+	+	+	+	+	+	+
1895	150696	—	—	—	+	+	+	+
1895	150703	—	—	—	—	+	—	—
1896	150724	—	—	—	—	+	+	+

Аналогично и с катером «Petrel». Регистр 1895 г. дает данные о четырех катерах с таким названием, один из которых, как сообщает «San Francisco Call», 1892 г. Однако этот катер сохраняется в регистрах даже 1901 г.! С другой стороны, регистр 1896 г. сообщает уже о шести катерах с этим наименованием, три из которых отсутствуют в следующем году: катер постройки 1872 г. (регистрационный номер 150111), 1881 г. (№ 150218) и 1895 г. (№ 150703). Поскольку регистр приводит данные имевшиеся на 30 июня 1895 г. логичней было бы предположить продажу только что законченного постройкой катера, по каким-то причинам пропущенного в регистре 1895 г. Аналогичная ситуация имеется по катеру «Navesink», построенному в 1895 г. после 30 июня. Регистр 1896 г. его указывает в своих списках с примечанием, что он продан 30 сентября 1895 г. Ничего похожего по «Petrel» нет. Предположение, что это мог быть катер постройки 1872 г. не находит подтверждения в том факте, что этот катер очень маленький, меньше всех остальных. Но, как было указано выше, в отличие от других катеров, доставленных на Кубу на борту зафрахтованных пароходов, «Petrel» шел из США своим ходом, и в пути даже пережил небольшой шторм.

Сам факт отправки приобретенного катера своим ходом, наводит на мысль об исключительности судна. В этой связи интересно, что все «Petrel» числятся в разделе «Паровые суда», и лишь один (№ 150218) – в разделе «Стальные и железные суда». Из испанских газет 1895 г. известно также, что среди приобретенных судов был один буксир, поэтому логично предположить, что это и есть тот самый искомый буксир.

Попытаемся соотнести характеристики канонерских лодок в составе испанского флота (по справочнику корабельного состава Estado general de la Armada за 1897 и 1898 г. ([Estado general de la Armada..., 1898](#); [Estado general..., 1897](#)) – Табл. 2) и приобретенных Нью-Йоркских пароходов по данным регистра (табл. 3). Из данных табл. 2 следует сразу исключить длину лодки «Centinela» в 30 м, которая выглядит явно завышенной и, скорее всего, представляет механическую ошибку при копировании ее водоизмещения (30 т.).

Таблица 2. Характеристики испанских канонерок, составленные по (Estado)

	длина	ширина	глубина	осадка	водоизмещение	скорость	уголь
Delgado Parejo	30,0	5,90	3,05	1,83	85	10	14
Guardián	30,0	5,19	?	?	65	12	?
Esperanza	18,0	2,83	2,22	?	22	?	?
Dardo	18,6	4,00	2,50	1,40	26	6	6
Centinela	?	?	?	1,30	30	9,5	3
Intrépida	20,0	3,80	1,30	1,00	?	9,7	3,5
Mensajera	20,0	3,80	1,25	1,00	17	10	3,5
Relámpago	18,5	4,00	3,50	1,12	22	11	1,6
Valiente	19,0	?	?	?	30	10	?

Таблица 3. Регистровые данные по проданным катерам (футы переведены в метры)

	Год	Валовый тоннаж, брт.	Чистая вместимость, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Мощность машин, н.л.с.
Aztec	1890	28,49	18,53	20,19	4,42	1,59	?
Dart	1894	62,50	40,68	26,08	4,94	2,32	?
Edith	1894	15,25	11,33	15,31	3,05	1,22	?
John E.	1891	22,50	11,25	19,52	2,75	1,22	?

	Год	Валовый тоннаж, брт.	Чистая вместимость, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Мощность машин, и.л.с.
Thropp							
Leon Abbett	1889	21,24	15,82	16,78	3,66	1,83	100
Navesink	1895	17,31	11,78	15,31	3,75	1,22	92
Petrel	1895	30,46	15,23	20,13	3,66	1,43	?
<i>Shrewsbury</i>	<i>1895</i>	<i>17,31</i>	<i>11,78</i>	<i>18,06</i>	<i>3,75</i>	<i>1,22</i>	<i>?</i>
Sparkle	1889	26,40	13,20	16,16	4,06	1,62	40

Обращает на себя внимание, что для боевых кораблей указано водоизмещение, в то время как в регистре – вместимость и тоннаж. Но вполне очевидно, что существует определенная корреляция между этими параметрами: большему водоизмещению соответствует больший тоннаж и вместимость. Длина тоже указана в разных системах. Для боевых кораблей важна длина корпуса между перпендикулярами, а для торговых – длина по ватерлинии. В данном случае явную корреляцию вряд ли можно выявить, поскольку большое значение имеет рангоут судна. Относительно осадки, тоже возникают вопросы соответствия: для торговых судов это осадка в грузу, а для боевых – при стандартном водоизмещении. Вполне очевидно, что при вооружении и размещении боезапаса могли производиться работы по перепланировке внутренних помещений, что вело к изменению осадки. И только ширина изменялась крайне незначительно.

Из литературы известно, что приобретенный судовладельцем Менендесом «Aztec» стал «Guardián» (Gálvez Aguilera, 2007). В нашей работе по «Delgado Parejo» мы привели мнение испанского историка Х.Л. Коэльо, что это бывшая яхта «Dart». Оба утверждения полностью подтверждаются анализом характеристик. И то и другое судно – самые крупные в выборке, и при этом «Dart» явно больше «Aztec». Как говорилось выше, из всей партии имеется всего два однотипных судна – нью-йоркские «речные трамвайчики» «Navesink» и «Shrewsbury», ставшие испанскими «Intrépida» и «Mensajera», что также видно из таблиц.

Для идентификации кто из них кто, к счастью имеется заметка газеты «Nuevo mundo»: ««Mensajera» – один из паровых катеров, приобретенных в США... его первоначальным наименованием был «Navesink», после покупки переименованный в «Laborde»... после проведения внутрикорпусных работ и смены наименования, которое он носит по настоящее время, его водоизмещение составляет всего 11 т, скорость 10 миль в час, основные размеры 20 м длины, 3,5 ширины, 1,25 глубины и 1 осадки» (Arresamiento de la Goleta «Competitor» // Nuevo mundo 7.5.1896, pág. 12)

Таким образом, в выборке из девяти судов соответствия между пятью достаточно надежно установлены. Самую маленькую ширину корпуса (2,75 м) из купленных катеров имеет «John E. Thropp», которому соответствует всего одна канонерка с самой малой шириной «Esperanza» (2,83 м). Разночтения в 8 см волне могли получиться как погрешность округления, так и в результате разных способов замера (максимальная ширина или ширина на мидель-шпангоуте).

Выше упоминалось сообщения из газет El Correo militar от 23 августа 1895 и El Día от 22 августа 1895, где сообщается, что граф де ла Мортера оплатил «одну из строившихся лодок». Если учесть, что «Leon Abbett» и «Sparkle» 1889 года постройки, то «Edith», годом постройки которой регистр называет 1894 г., вполне могла достраиваться или проходить некоторый «тюнинг» на момент покупки. С другой стороны, из таблиц видно, что мощность машин «Sparkle» составляет всего 40 и.л.с., для сравнения у «Leon Abbett» – 100 и.л.с. А у испанских канонерок также есть одна лодка с весьма низкой скоростью и непропорционально большим запасом угля – это «Dardo» (очевидно, применение маломощной легкой машины дало возможность увеличить запас угля). И, наконец, «Leon Abbett», это, скорее всего, «Relámpago», как уже указывалось на основании анализа газет.

Остается несколько «вакантных» промежуточных испанских имен: «General Beranger», «Salcedo» (или по аналогии с остальными «General Salcedo»), а также «Urrutia» (или «General

Urrutia»). Но пока без получения дополнительной информации что-либо определенное сказать о них невозможно. Хотя, по данным А. Анки, «Conde de la Mortera» перед переименованием в «Valiente» непродолжительное время мог называться «General Beranger».

На основании всех этих логических рассуждений можно составить таблицу 4 наиболее вероятных схем переименований.

Таблица 4. Наиболее вероятные схемы переименований

Первоначальное наименование	Переименования при покупке	Наименование в строю испанского флота
Navesink	General Laborde	Mensajera
Shrewsbury	General Tacón	Intrépida
Leon Abbett	Almirante Chacón	Relámpago
Aztec	–	Guardián
Dart	Comercio (?)	Delgado Parejo
Edith	Conde de la Mortera, General Beranger	Valiente
John E. Thropp	General Salcedo (?)	Esperanza
Petrel	Martínez Campos, Santocildes	Centinela
Sparkle	General Urrutia (?)	Dardo

Безусловно, установить окончательно соответствие наименований можно только в случае нахождения в архивах информации о продаже, а предлагаемое соответствие несет более примерный характер.

References

- [Anca Alamillo, Mitiukov, 2014](#) – *Anca Alamillo A., Mitiukov N.W.* (2014). The Gunboat 'Delgado Pareho': Creation and Battle Path. *Bylye gody*. № 3. P. 392–398.
- [Anca, 1998](#) – *Anca A.* (1998). «Urania», «Encarnita», «Javier Quiroga» y «Giralda», quarto generosas donaciones de buques a la armada. *Revista General de Marina*. T. 234. № 4 (mayo). P. 455–462.
- [Anca, 2009](#) – *Anca A.* (2009). Buques de la Armada Española del siglo XIX. La marina del sexenio y de la restauración (1868–1900). Madrid: Ministerio de Defensa, Museo Naval, 156 p.
- [Apresamiento de la Goleta..., 1896](#) – Apresamiento de la goleta pirata «Competitor». *La Ilustración Española y Americana*. № XX. 30 de Mayo. P. 315, 325.
- [Estado general de la Armada..., 1898](#) – Estado general de la Armada para el año de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
- [Estado general..., 1897](#) – Estado general de la Armada para el año de 1897. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1897.
- [Gálvez Aguilera, 2007](#) – *Gálvez Aguilera M.* (2007). La Marina de Guerra en Cuba (1909–1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 190 p.
- [González Echegaray, 1981](#) – *González Echegaray R.* La Marina colonial. El buque en la Armada española. Madrid: Ed. Silex.
- [Hernández Ruigomez, 1991](#) – *Hernández Ruigomez A.* El 98 Americano en la Historiografía Naval. *Castilla y América en las publicaciones de la Armada. II Jornadas de Historiografía*. En 2 vol. Madrid: Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, № 13–14. Vol. 1. P. 17–38.
- [Howson, 2010](#) – *Howson J.* An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach. New Jersey: RBA Group, 162 p.
- [King, 2001](#) – *King J.P.* Highlands: New Jersey. Charleston: Arcadia Publishing, 160 p.
- [La Guerra en Cuba, 1895](#) – La Guerra en Cuba. *La Ilustración Española y Americana*. № XXXIV. 15 Septiembre. P. 146–147, 160.
- [Llabres, 1965](#) – *Llabres J.* (1965). Fin de Nuestro Apostadero y Escuadra de las Antillas (1898). *Revista General de Marina*. T. 168. № 1 (Enero). P. 70–93.
- [Manera Regueyra, 1981](#) – *Manera Regueyra E. y otr.* (1891). El buque en la armada española. Madrid: Silex ediciones, 504 p.

[Mitiukov, 2015](#) – *Mitiukov N.W.* (2015). New-York «Water buses» – the «Intrépida» and «Mensajera» gunboats. *Bylye gody*. № 2 (36). С. 303–308.

[Mitiukov, Anca Alamillo, 2014](#) – *Mitiukov N. W., Anca Alamillo A.* (2014). El historial de la lancha canonera Delgado Parejo. *Revista general de marina*. Vol. 266. № 1 (Enero-Febrero). P. 11–18.

[Springate, 2003](#) – *Springate M.E.* (2003). Steamboats of Monmouth County. Lecture Presented at the Atlantic Highlands Historical Association, Atlantic Highlands, NJ. November 19. URL: http://www.academia.edu/1657746/Steamboats_of_Monmouth_County_New_Jersey.

[Thirtieth annual list..., 1898](#) – Thirtieth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1898. 414 p.

[Twenty-eighth annual list..., 1896](#) – Twenty-eighth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1896. 414 p.

[Twenty-fifth annual list..., 1893](#) – Twenty-fifth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1893. 464 p.

[Twenty-fourth annual list..., 1892](#) – Twenty-fourth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1892. 456 p.

[Twenty-ninth annual list..., 1897](#) – Twenty-ninth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1897. 469 p.

[Twenty-seventh annual list..., 1895](#) – Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895. 502 p.

[Twenty-sixth annual list..., 1894](#) – Twenty-sixth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1894. 460 p.

UDC 94(460).086

«Речные трамвайчики» для войны на Кубе

Николай Витальевич Митюков ^{а, *}

^аМеждународный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Аннотация. В 1895 г. из-за начавшейся на Кубе инсургенции, для борьбы с военной контрабандой в Нью-Йорке были куплены несколько частных катеров: четыре «речных трамвайчика», три яхты и буксир. На основе данных периодической печати производится попытка отыскания соответствия между американскими и испанскими наименованиями. Полученная реконструкция проверена с помощью соответствия американского речного регистра и списка кораблей и судов испанского флота.

Ключевые слова: Испания, Куба, война за независимость, военно-морской флот.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков)