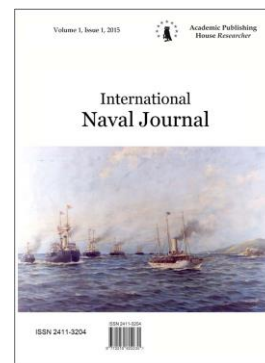


Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2020, 8(1): 52-57

DOI: 10.13187/inj.2020.1.52
www.ejournal37.com



Uruguayan Gunboat “18 de Julio”

Pedro R. Barreiro ^{a, *}

^aUruguayan Academy of Maritime and River History, Montevideo, Uruguay

Translation from Spain by N.W. Mitiukov

Abstract

The gunboat «18 de Julio» served in the Uruguayan navy fulfilling different functions, from its purchase in 1907 until the middle of the 20th century. After being retired from active service, he was transferred to a sports club in the city of Salto, on the Uruguay River, to be used as a social headquarters. This ship was built in 1884 in Leith, Scotland. Its first owner named it «Lady Nell» and the next, changed the name to «Normania».

Before its time as a warship it was a luxurious steam yacht, which also had three masts and triangular sails. It had electric light and steam heating and private bathrooms in all cabins, as well as a spacious saloon with brass chandeliers on the ceiling, comfortable leather chairs, and two pianos. The dining room took up the entire beam of the ship. A smaller saloon included a library.

She ended her days as a pleasure boat in the port of Buenos Aires, where she was acquired by the Uruguayan government to incorporate it into its military navy.

Keywords: Uruguay, Navy, gunboat, history.

1. Введение

Неустойчивое состояние уругвайского военно-морского флота в начале XX в. побудило видных членов уругвайского общества создать специальную комиссию под председательством богатого филантропа Алехо Россел и Руиса (Alejo Rossell y Rius) с целью поиска ресурсов для финансирования приобретения двух крейсеров. Но вырученных средств было явно недостаточно для выполнения столь амбициозных планов. В результате в 1907 г. после предварительного технического обзора и экспертного заключения, часть средств внесло государство, и на эту сумму приобрели яхту «Normania», в то время использовавшуюся в районе Риачуэло (Riachuelo) порта Буэнос Айрес.

Это была паровая и парусная яхта, изящного силуэта, построенная по проекту известного морского архитектора У.С. Стори (W.C. Storey) на верфи «Victoria Shipyard» компании «Ramage & Ferguson» в шотландском порту Лейт на Форте, недалеко от Эдинбурга. С XVI в. здесь строили деревянные корабли, а когда пришла эпоха железного судостроения, там начали специализироваться на небольших судах.

* Corresponding author
E-mail addresses: barreiro.pr@gmail.com (P.R. Barreiro)

2. Обсуждение и результаты

Владельцы яхты

Яхту завершили постройкой в январе 1884 г. и ее первым владельцем стал Чарльз Генри Четвинд Джон (Charles Henry Chetwynd John) (13.11.1860–7.05.1921), 20-й эрл Шрусбери (Shrewsbury) и пятый эрл Талбот (Talbot), согласно «Knight Commander of the Royal Victorian Order». Судно первоначально носило имя «Lady Nell» и имела порт приписки Портсмут. В каталоге выставки Королевского фотографического общества Великобритании в 1888 г. под № 143 имеется фотография: «Паровая яхта лорда Шрусбери «Lady Nell»».

Согласно документации верфи, цена за яхту составила 16750 фунтов, из которых 3947 – это были машина и котел. Вся сумма была заплачена покупателем пятью равными частями по 3350 фунтов каждая.

В 1892 г. «Lady Nell» приобрел Уильям М. Джонстон (William M. Johnstone) из Лондона, который и переименовал ее в «Normania». В сингапурской газете от 20 апреля того же года говорилось: «Суббота, 6 апреля. Сегодня британская яхта «Normania» отправилась в Селангор» (Малайзия).

Около 1896 г. судно приобрел Джордж Альфред Кортни Шели (George Alfred Courtney Scheley) из Варсаша (Warsash), Южный Хантс, который уже в этом году фигурирует как владелец «SS Normania» в регистрах «Royal Yacht Squadron».

В 1898 г. судно перешло в собственность Генри Осборна-О'Хагана (Henry Osborne O'Hagan) из Лондона, и в этом статусе оно фигурирует до 1905-06 гг. Генри Осборн был активным независимым инвестором, покровителем ряда промышленных предприятий, как в Великобритании, так и в США. А, кроме того, он получил известность как обладатель очень богатой коллекции древних монет. Газета «New York Times» 3 мая 1908 г. писала: «Продажа коллекции древнегреческих монет, принадлежащей Г. Осборну-О'Хагану, на аукционе в Сотби в Лондоне 4–9 мая даст возможность коллекционерам приобрести многие редкие экземпляры из пользующейся большим спросом серии монет. Такой возможности не возникало с тех пор, как несколько лет назад была распродана знаменитая коллекция монет Монтегю».

Все эти годы порт приписки «Normania» значился Портсмут. А вот в реестре яхт Ллойда 1906–1907 гг. и в Алфавитном перечне владельцев яхт «Normania» уже указана с регистрацией в порту Буэнос-Айрес (Аргентина), принадлежащая Мануэлю Адано, (Manuel Adano) с адресом в Rivadavia, 5220, окрестности Caballito.

К этому времени официальный номер яхты и ее буквенный международный сигнальный код больше не фигурируют в британском регистре. Г-жа Валери Харт (Valerie Hart) из библиотеки Гилдхолла (Guildhall Library), Олдерманбери (Aldermanbury), Лондон, предоставила нам следующую информацию: «В 1906/7 гг. «Normania» принадлежала Мануэлю Адано и была зарегистрирована в Буэнос-Айресе. В столбце классификации Регистра есть символ, обозначающий, что в декабре 1905 г. яхта была удалена из регистра, поскольку из-за несоблюдения правил Общества в отношении проверок, яхта более не имела права сохраняться в нем. Так же было и в 1907/8 гг. А в 1908/9 она окончательно исчезла из регистра, скорее всего потому, что была куплена уругвайским правительством».

Есть также источники утверждающие, что в 1893 г. «Normania» принадлежала Джеймсу МакВильямсу (James McWilliam) из Борнмута (Bournemouth), а в 1898 году – Бенджамину Николсону (Benjamin Nicholson), одному из основателей верфи «Camper & Nicholson» (Camper & Nicholson) в Госпорте (Gosport). Но эта информация не подтверждается книгами Ллойда, поэтому они, скорее всего, маловероятны, или указанные собственники были лишь временными посредниками при продаже яхты.

Характеристики

Корпус яхты был клепаным и обшивался железными листами, она имела рангоут брига-шхуны с тремя мачтами, с косыми парусами, бушпритом и гафелем. Нос был клиперского типа («атлантический» или «скрипичный») и украшался носовой скульптурой.

Регистр яхт Ллойда 1885-86 гг. классифицирует «Lady Nell» как «винтовую шхуну» и дает следующие размерения: длина 186' 2", ширина 25' 2" и осадка 15' 27" (56,64 x 7,58 x 5,26 м). Водоизмещение 287,92 т. (нетто), полное 423,12 т., а тоннаж «Thames Measurement» – 544 т. Альманах «Jane's Fighting Ships» за 1910 г. устанавливает водоизмещение яхты,

когда она уже была включена в состав ВМС Уругвая как «18 de Julio», в 678 т.

Корпус судна делился на четыре водонепроницаемых отсека. Силовая установка состояла из котла и машины компаунд перевернутого типа, с двумя цилиндрами (25" и 50", ход 30"), весом 90 фунтов. Крутящий момент подавался на один винт. В 1885/86 гг. мощность машины указывалась в 105 л.с., в 1905/06 гг. – 114 л.с. В 1906/07 г. тоже 114 л.с., но сообщается, что это номинальные силы.

В регистре яхт Ллойда издания 1885/86 гг. регистрационный номер «Lady Nell» был 87431, сигнальный код JLHP. Издание указывало по яхте железный корпус, три мачты, рангоут шхуны, один винт, паруса «Ratsey & Lapthorn» (знаменитый британский производитель парусов, находящийся в Коусе (Cowes), остров Уайт (Wight), у них был филиал в Нью-Йорке, расположенный в Бронксе на острове Манхэттен). В нем также говорится, что яхта осмотрена в 1884 г. представителями регистра в порту Лейт и получила следующие оценки: “✠100 A1” (для корпуса) и “✠LMC” (для котла и машины)

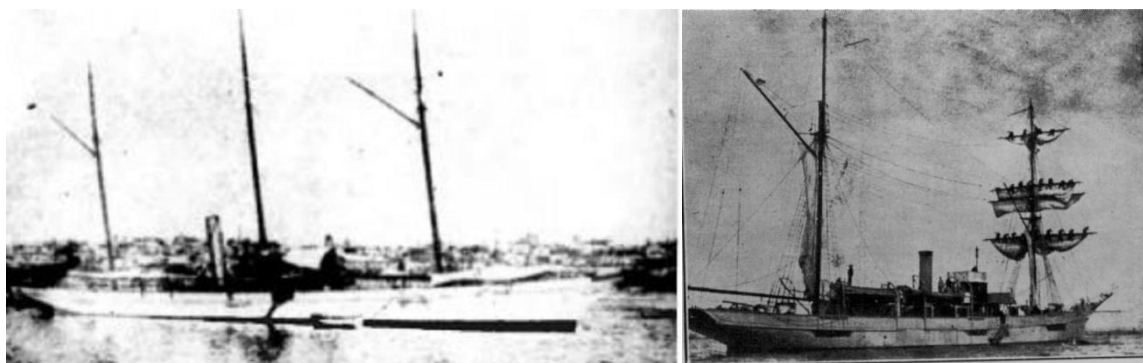


Рис. 1. «18 de Julio» с тремя и двумя мачтами

В классификации Ллойда «100 A1» означает высшую степень совершенства для судов с железным или стальным корпусом. «100» относится к поведению судна в море, «A» соответствует состоянию корпуса и «1» к якорям, цепям и швартовым.

«Сертификат машинного оборудования Ллойда» (Lloyd's Machinery Certificate – LMC) касается котлов и машин. Символ ✠, который стоит перед обеими оценками, удостоверяет, что при строительстве корпуса и механизмов соблюдалось максимальное соответствие правилам Ллойда.

В Регистре яхт 1905/06 гг. указано, что на «Normania» имеется электрическое освещение, и она продолжает числиться в Портсмуте. Судно заново осматривалось в Саутгемптоне представителями регистра, и сохранило свою оценку “✠ 100 A1” (июнь 1903 г.) и “✠ LMC” (ноябрь 1900 г.). В июне 1903 г. было проведено «полное освидетельствование» (которое включает и осмотр с воды), которое подтвердило, что яхта продолжает соответствовать самым высоким требованиям и, следовательно, сохраняет предыдущую оценку.

Барбара Хьюз (Barbara Hughes) рассказывает в работе «Крейсерские прогулки и гонки на малых яхтах» (Hughes, 1898) об инцидентах, произошедших на борту «Normania» во время плавания по Средиземному морю, и описывает ее как «роскошный корабль». Описание яхты во время ее включения в состав Уругвайского военного флота, можно найти в работе капитана 1 ранга Карлоса Оливьери (Olivieri, 1954: 192), и там полностью подтверждается роскошь, с которой строили и украшали яхту «Normania» (бывшую «Lady Nell»).

Согласно описанию Оливьери, главный салон яхты была весьма просторный, с кессонным потолком, на котором висели бронзовые люстры, а полы были покрыты коврами. Там имелись многочисленные кресла и подушки, наполненные перьями, а также два фортепиано. Каюты также были удобные и комфортабельные, с хорошей мебелью, зеркалами и перегородками, обитыми шелком. В каждой каюте была своя ванная комната. Столовая имела размеры от борта до борта. Далее в корму располагалась силовая установка, затем каюты офицеров, и далее каюты экипажа, под которыми находились трюмы, кладовые и запасы воды. На палубе под командирским мостиком и штурманской рубкой имелась небольшая гостевая каюта с хорошим видом наружу, меблированная столами,

библиотекой и удобными креслами с кожаной обивкой.

Сообщение с помещениями под палубой осуществлялось по лестнице *«широкой и с хорошей резьбой, со ступенями, покрытыми толстой ребристой резиной, закрепленной бронзовыми полосами»*. Все жилые помещения отапливались паром.

Яхта имела несколько бортовых плавсредств, все хорошей конструкции, в том числе *«небольшую лодку, электрифицированную, удобную и элегантную»*, а также богатый ассортимент навигационных инструментов, запасные паруса, лоции и морские карты.



Рис. 2. «18 de Julio» в порту. Справа видна корма учебного крейсера «Монтевидео»



Рис. 3. Марка, выпущенная почтой Уругвая 25 августа 1998 г., с изображением канонерской лодки «18 de Julio», репродукция картины Карлоса Менка Фрейре (Carlos Menck Freire)

Из сравнения фотографий становится понятно, что «Lady Nell»/«Normania» сильно напоминала роскошную паровую яхту «Rowenska», спущенную на воду также компанией «Ramage & Ferguson» в 1904 г. Она строилась gross-адмиралом эрцгерцогом Австрии Карлом Стефаном для его жены эрцгерцогини Марии Терезы. В 1910 г. яхту продали Макс Ветхеру (Max Waetcher), который переименовал ее в «Reino Unido», в 1914 г. ее приобрел Густавус Пратт (Gustavus Pratt), а в 1919 г. Гульельмо Маркони. Последний переименовал судно в «Elettra» и использовал в своих испытаниях беспроводного телеграфа.

В военно-морских силах Уругвая судно получило наименование «18 de Julio» и прошло серию последовательных переделок, чтобы от своего прежнего состояния яхты для увеселения она стала бы соответствовать боевому кораблю. Многие предметы роскошной мебели распределили по различным военно-морским подразделениям на суше. А в Морском клубе (Club Naval), учреждении, объединяющем офицеров военно-морского флота: *«... построили [в одном из помещений] репродукцию салона этой канонерской лодки, используя оригинальную отделку ее переборок, которая до сих пор сияет в баре нашего*

штаба...» (Fernández Parés, Saravia, 2003: 41).

Судно имело на вооружении две 47-мм пушки и два пулемета.

Вероятно из-за предыдущей биографии роскошной яхты, а также факта, что судно в январе 1910 г. перевезла президента Клаудио Виллимана (Claudio Williman) в район Пунта-дель-Эсте (Punta del Este), в некоторых зарубежных публикациях указывается, что «18 de Julio» – это «президентская яхта». Например «Les Flottes de Combat» за 1914 г. (стр. 773) и 1915 г. (стр. 744) определяет «18 de Julio» как президентскую яхту «вооруженную четырьмя орудиями мелкого калибра».

В 1917 г. судно переоборудовали в учебный корабль, сильно перестроив «надстройки, внутренние помещения и артиллерию» (Martínez Montero, 1977: 252). В 1924 г. она стала «Морской школой» (Escuela de Marineros), до тех пор, пока ее не списали приказом № 12/14.V.1931, после чего она стала «Школой юнг» (Escuela de Grumetes).



Рис. 4. Бывшая канонерская лодка «18 de Julio» у города Сальто, использующаяся в качестве штаб-квартира местной спортивной организации (слева). Последние видимые останки бывшей канонерской лодки «18 de Julio» у северного побережья города Сальто (справа)

3. Заключение

Первоначально на судне использовались три мачты без реев, иногда с гафелем на бизань-мачте. Затем оно становится двухмачтовым (демонтирована грот-мачта) с реем на фок-мачте, а в какой-то момент был добавлен прямой парус. А в конце своей карьеры судно имело две мачты без реев и гафеля (силуэт судна, представленный в «Jane's Fighting Ships» за 1919 г., вероятно ошибочно, имеет три мачты).

После разоружения «18 de Julio» прибыла в порт города Сальто (Salto) на реке Уругвай в качестве плавучей штаб-квартиры местного спортивного клуба «Salto Rowing Club», пока во время одного из штормов ее не выбросило на берег, после чего судно списали.

Профессор Сильвио Родригес (Silvio Rodríguez) из Музея реки Уругвай (Museo del Río Uruguay) в этом городе рассказывал о конце этого когда-то великолепного прогулочного корабля: «... судно стояло на мелководье в устье Эспиниллар (Espinillar), почти в его центре, когда шторм с сильным юго-западным ветром ударил его о причал и оборвал двойные швартовы. После этого порывами ветра корпус развернуло корпус примерно на пол-оборота носом на северо-восток в направлении, противоположном течению реки, занеся илом. Поскольку организация не имела средств для снятия и восстановления, оно оставило его на месте. Впоследствии останки приобрел один из торговцев металлоломом и продал его по частям на металлолом...».

Даже некоторое время спустя, во время сильных отливов можно было видеть днище судна, наполовину погребенное в иле.

27 июля 1913 г. «18 de Julio» и «Tangarupá» (*La Cañonera, 2000: 108*) перевезли в Пуэрто-Вьехо (Puerto Viejo), побережье реки Уругвай в департаменте Рио-Негро, в «ущелье Вилардебо» (Villardebó) русские семьи, основавшие Колонию Сан-Хавьер (San Javier). Эти поселенцы были последователями старообрядцев под руководством Василия Любкова, который подверглись религиозным преследованиям со стороны царских властей и нашли свободу вероисповедания на уругвайской земле.

28 октября 2017 г. (в год празднования 160-летия установления дипломатических отношений между Россией и Уругваем) была открыта мемориальная доска в память о канонерской лодке «18 de Julio» на побережье Костанера Норте (Costanera Norte) города Сальто (Salto), где находятся его последние останки. На церемонии присутствовал посол Российской Федерации в Уругвае Алексей Лабецкий, признав роль этого корабля в расселении русских иммигрантов в стране (*SALTO INFORMA*).

References

Barreiro, 2009 – *Barreiro, P.R.* (2009). *Cañoneras y Cruceros. Naves históricas de la Armada Nacional Uruguaya*. Montevideo: Del Sur Ediciones.

Fernández Parés, Saravia, 2003 – *Fernández Parés, S., Saravia, J.* (2003). Club Naval. 75° aniversario de su fundación. Montevideo: Club. Naval.

Hughes, 1898 – *Hughes, B.* (1898). *Cruising and small yacht racing of the solent*. The Sportswoman's Library. Vol. II. ed. of Frances E, Slaughter. Birmingham, 1898. [Electronic resource]. URL: <https://www.gutenberg.org/files/47243/47243-h/47243-h.htm>

La Cañonera, 2000 – *La Cañonera “18 de Julio” y la Fundación de San Javier*. *Revista Naval*. 2000. № 36. Marzo.

Martínez Montero, 1977 – *Martínez Montero, H.* (1977). Armada Nacional. Estudio Histórico Biográfico. Montevideo: Club Naval.

Olivieri, 1954 – *Olivieri, C.* (1954). *Aportes a la Historia de la Marina de Guerra Nacional*. 2ª Parte., Montevideo: Talleres Gráficos Prometeo.

SALTO INFORMA – *SALTO INFORMA* [Electronic resource]. URL: www.saltoinforma.com/2017/10/27/el-embajador-de-rusia-visita-salto-este-fin-de-semana/

Уругвайская канонерская лодка «18 de Julio»

Педро Р. Баррейро ^{a,*}

^aУругвайская академия морской и речной истории, Монтевидео, Уругвай

Перевод с испанского Н.В. Митюков

Аннотация. Канонерская лодка «18 de Julio» служила в Уругвайском флоте, выполняя различные функции, с момента покупки в 1907 г. до середины XX в. После исключения из списков флота она была передана спортивному клубу в городе Сальто на реке Уругвай, который использовал ее в качестве социального центра. Этот корабль был построен в 1884 г. в городе Лейт, Шотландия. Его первый владелец назвал его «Lady Nell», а последующий переименовал в «Normania».

До того как стать военным кораблем, это была роскошная паровая яхта, имевшая три мачты с треугольными парусами. На судне имелось электрическое освещение и паровое отопление, отдельные ваннные комнаты во всех каютах, а также просторный салон с латунными люстрами на потолке, удобными кожаными креслами и двумя пианино. Столовая занимала всю ширину корпуса. В отдельной комнате находилась библиотека.

Судно закончило свои дни в качестве прогулочного катера в порту Буэнос-Айреса, где его и приобрело уругвайское правительство для включения в свой флот.

Ключевые слова: Уругвай, флот, канонерская лодка, история.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: barreiro.pr@gmail.com (П.Р. Баррейро)