



Published in the USA
Voennyi Sbornik
Has been issued since 1858.
E-ISSN: 2409-1707
2024. 12(2): 52-69

DOI: 10.13187/vs.2024.2.52
<https://vs.cherkasgu.press>



Articles

The Boat "Aztec"/"Guardián"/"Agramonte"

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}

^a Udmurt Federal Research Center, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

Abstract

The boat "Aztec"/"Guardián"/"Agramonte" played a rather significant role in the history of Cuba and is often mentioned on the pages of publications dedicated to the Spanish-American War. But these references are usually one-sided, saying nothing more than the fact of the vessel's existence. Because of this, there is still no detailed biography of it. Based on data from American and Spanish newspapers, the work reconstructs the biography of the yacht "Aztec", which became the gunboat "Guardián" in the Spanish fleet. Since the vessel was radically rebuilt at least three times (at the time of construction, in 1893 and in 1895), it significantly changed its characteristics, which is why there are different versions. On July 1, 1894, "Aztec" sank as a result of an accident, the ingress of seawater into the boiler and engine contributed to difficulties in their further operation. But if the boiler was replaced in 1896, then the problems with the engine affected during the Spanish-American War, forcing the vessel to be used as a pontoon. The fact of the vessel's disarmament during the war led to its return to the previous owner as "non-combatant".

Keywords: USA, yacht, Spanish-American War, gunboat.

1. Введение

Канонерская лодка «Guardián» часто упоминается на страницах изданий, посвященных испано-американской войне. Но эти упоминания обычно однобокие, не говорящие ничего, кроме самого факта существования судна. Кроме того, как с горечью признает Сантьяго Каро, все упоминания о судне крайне противоречивы. В связи с этим задача данной работы видится в реконструкции биографии судна от момента постройки до вхождения его в состав кубинского флота (реконструкции кубинского этапа биографии нами была посвящена отдельная публикация).

2. Материалы и методы

Основными материалами работы стали данные периодической печати, как американской, так и испанской. При работе с американскими газетами использовались ресурсы <https://historicalnews.hrvh.org> и <https://archive.org>. Испанская периодика в основном рассматривалась имеющаяся на ресурсах <http://hemerotecadigital.bne.es> и <https://prensahistorica.mcu.es>. Газеты этого времени еще не находились под идеологическим прессом, и давали вполне объективную информацию, тем более касающуюся кораблей, как торговых, так и боевых.

* Corresponding author

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

Основным привлекаемым принципом стал хронологический. Именно расположение газетных цитат в строгом хронологическом порядке с последующим анализом позволило установить ряд фактов, о которых прямо не сообщалось.

3. Обсуждение

Наиболее часто упоминают о «Guardián» издания, посвященные анализу или описанию сражений у Мансанильо. Это как главы монографий, посвященные испано-американской войне, так и отдельные исследования. Из последних, вероятно, наиболее подробный разбор сражений с привлечением как испанских, так и американских источников, произведен Гильермо Кальехой Леалем (Calleja Leal, 2023). Он выделил четыре сражения за Мансанильо. Первое – 30 июня 1898 г., потопление американскими кораблями «Wompatuck», «Hist» и «Hornet» испанской канонерской лодки «Centinela», после чего те произвели атаку самого порта. Описывая испанские силы, состоявшие из канонерских лодок «Guantánamo», «Estrella», «Delgado Parejo» и «Guardián», а также двух понтонов «Cuba Española» и «María», автор дает детальное описание каждого из них. Относительно «Guardián» он сообщает, что это была бывшая яхта «Azteca», подаренная флоту судовладельцем А. Менендесом (A. Menéndez). *«Этой старой канонеркой водоизмещением 65 т. командовал лейтенант Карлос дель Камино (Carlos del Camino). “Guardián” из-за поломки машины оказался обездвиженным и стоял на якоре в порту, где выполнял роль вооруженного понтона на период сложного ремонта. По этой причине его экипаж сократился до командира и четырех артиллеристов, обслуживавших его единственную 42-мм пушку»* (Calleja Leal, 2023: 71). По-видимому, в данном случае под командиром имеется в виду командир орудийного расчета. С другой стороны, командир «María» лейтенант Рамон Наварро (Ramón Navarro), из-за сокращенных экипажей, являлся по совместительству также командиром «Cuba Española» и «Guardián». Командир испанских военно-морских сил в Мансанильо старший лейтенант Хоакин Гомес де Барреда (Joaquín Gómez de Barreda) поднял свой флаг на «Delgado Parejo» и вместе с «Guantánamo» и «Estrella» принял бой на ходу.

Достаточно умело маневрируя кораблями, Барреда заставил вести американцев бой против них, оставив без огневого воздействия понтоны и «Guardián», которые могли свободно вести огонь по неприятелю. После часа артиллерийской дуэли американцы отступили, получив 11 прямых попаданий. Менее всего повезло «Hornet», получившего шесть попаданий в результате чего у него взорвались разложенные на палубе боеприпасы и повредило дымовую трубу. Трое кочегаров при этом получили ранения. Корабль потерял ход, и его снесло на мель у песчаной косы. В результате американцам пришлось брать его на буксир и провести поспешную эвакуацию. Из-за недостатка боеприпасов испанцы преследование не проводили. Общие потери испанской стороны составили двое погибших, 10 раненых и четверо контуженных. Получил контузию и член экипажа «Guardián».

Второе сражение последовало 1 июля. Поскольку по американским рапортам выходило, что противник полностью уничтожен, для разведки в Мансанильо были отправлены вспомогательные канонерские лодки «Scorpion» и «Osceola». В этот раз бой свелся к перестрелке на дистанции примерно в 2500 м, в ходе которой «Scorpion» получил 12 попаданий, не причинивших ему особого вреда. Ответным огнем американцы повредили понтон «María», и несколько снарядов взорвалось в городе. В ходе этого боя «Guardián» не пострадал.

Третье сражение за Мансанильо последовало 18 июля. Незадолго до того, понимая, что американцы повторят набег, Барреда приказал переставить «María» и «Cuba Española», чтобы те держали под прицелом бухту в более выгодных секторах. А поскольку испанцы испытывали жесткую нехватку боеприпасов, «Guardián» разоружили, а его оставшиеся боеприпасы перераспределили по другим судам. К этому времени удалось отремонтировать поврежденную ранее «Centinela». На прорыв из Мансанильо командование ответило Барреде категорическим отказом. С американской стороны на этот раз в бою приняли участие вспомогательные канонерские лодки «Hist», «Hornet», «Wompatuck», «Osceola» и «Scorpion», к которым придали канонерские лодки специальной постройки «Wilmington» и «Helena». Американцы начали обстрел с дальности 3000 м, не дав тем самым испанцам оказать хоть какое-то сопротивление. Они быстро подавили береговые батареи, и сожгли стоявшие на якоре пароходы «Purísima Concepción», «José García» и «Gloria». Барреда

пытался пойти на сближение своими канонерками «Delgado Parejo», «Guantánamo», «Estrella» и «Centinela», но был отогнан сильным артиллерийским огнем. В результате он отошел в порт, где успел снять орудия с боеприпасами до того, как его корабли уничтожили американцы. По итогам боя один боцман с эскадры получил ранения, кроме того, два убитых и пять раненых имелось среди солдат гарнизона. «Guardián» в ходе этого сражения снова уцелел. Американцы, уничтожив испанскую эскадру, в этот день десант не высаживали, так что порт остался за испанцами.

Наконец, четвертое сражение за Мансанильо произошло 12 августа, уже после заключения перемирия, и оно представляло собой одновременную американскую атаку с моря и инсургентов с суши. Привлеченные для этого силы составили шесть кораблей: крейсер «Newark», вспомогательные канонерские лодки «Hist», «Osceola», «Swanee», бывшую испанскую канонерскую лодку «Alvarado», захваченную в Гуантанамо, а также транспорт «Resolute» с батальоном морских пехотинцев на борту. Атака началась с общей бомбардировки города. Но испанский гарнизон сопротивлялся до того, пока не стало известно о прекращении огня (Calleja Leal, 2023).

Судьба «Guardián» после сражения частично описана в работе М. Галвеса Агилеры. Относительно характеристик автор сообщает, что «Guardián», бывшую яхту «Azteca», спустили на воду в Нью Йорке в 1895 г. Корабль имел стальной корпус водоизмещением 65 т., длиной 30 м, шириной 5,19 м. Мощность паровой машины составляла 200 л.с., скорость 10 узлов, а радиус действия 500 миль. Экипаж 24 чел. Вооружение – пушка Гочкисса 37 мм. После сражений за Мансанильо «Guardián» обнаружили брошенным на мелководье. Его стащили на воду и отправили на таможню Сьенфуэгаса, где вернули бывшему владельцу Антиногенесу Менендесу (Antinógenes Menéndez). Он же передал судно береговой охране Республики Куба, где оно служило под наименованием «Ignacio Agramonte», или просто «Agramonte» (Gálvez Aguilera, 2007).

В работе А. Анки содержится немаловажное дополнение, он указывает, что «Guardián» исключили из списков испанского флота 13 декабря 1898 г. Больше ничего, что указывало бы на карьеру судна автор не сообщает, дата принятия его флотом также не указана, как и характеристики (Anca Alamillo, 2009: 107).

Многочисленные интернет-издания и популярные статьи, посвященные боям у Мансанильо также упоминают о «Guardián». Они, как правило ошибочно говорят, что судном командовал лейтенант Анхель Рамос Искьердо (Angel Ramos Izquierdo), являвшийся командиром «Delgado Parejo».

В работе Сантьяго Каро утверждается, что водоизмещение судна составляло 45 т., давая в ремарке: «в отношении этой канонерки есть определенная загадка, поскольку ни ее водоизмещение, ни размеры не совпадают в разных источниках». При этом он говорит о вооружении судна одним 42-мм орудием Норденфельта и одним 37-мм Максима (Caro Gutiérrez, 2016: 72). Но ниже, описывая сражения у Мансанильо, он подтверждает, что водоизмещение судна составляло 65 т., а вооружение – одно орудие Норденфельта 42-мм (Caro Gutiérrez, 2016: 111). Кроме того, в заслугу данному автору следует привести атрибуцию довольно известной фотографии сделанной у мола в Мансанильо (Рисунок 10), где он убедительно показал, что в кадр попала именно канонерская лодка «Guardián» (Caro Gutiérrez, 2016: 72). Немалую роль в этом сыграло обнаружение автором, вероятно, единственной известной в настоящее время фотографии судна периода его службы в испанском флоте, из коллекции Ивана Серрано Ортеги (Iván Serrano Ortega) (Caro Gutiérrez, 2016: 119) (Рисунок 9).

Таким образом, следует признать, что ранняя история и боевой путь канонерской лодки «Guardián» в литературе пока отсутствуют.

Американская историография по данному судну еще более поверхностна.

Так, в соответствии с «The American Yacht List» за 1890 г., яхта «Aztec» (№ 266) имел рангоут шхуны, длину корпуса 73' (22,26 м), ширину 11,6' (3,54 м), осадку 3,6' (1,10 м). Корпус, машины тройного расширения и водотрубный котел был произведен фирмой «Chas. L. Seabury & Co». Судно заложили в 1890 г. по заказу Д.А. Лоринга (D.A. Loring) из Нью Йорка (Yacht List, 1890: 22). Очевидно, что судно еще только строилось, так что полная информация о нем отсутствовала. Тоже издание за 1891 г. указывала для яхты «Aztec» (№ 266) дополнительно: «удлинено на 14 ½ фута» (4,42 м). В результате размерения давались следующие: длина 88' (26,84 м), ширина 14,0' (4,27 м), углубление корпуса 5,6'

(1,71 м), осадка 3,10' (0,94 м). Валовая вместимость (gross tonnage) 28,49 т., чистый тоннаж (net tonnage) 18,53 т. Относительно машины тройного расширения сообщались диаметры цилиндров: 7", 11", 17" (178 мм, 280 мм, 432 мм) и ход поршня 10" (254 мм). Габариты водотрубного котла: 7' × 5' × 5' (2,13 × 1,52 × 1,52 м). Корпус, котел и машина произведены фирмой «Charles L. Seabury & Co». Заказчик и порт приписки в издании отсутствовал ([Yacht List, 1891: 287](#)). Издание 1892 г. изменило официальный номер, который стал № 36, а также впервые указало международный идентификатор KNJS. Примечание, что судно удлинено на 14'6" (4,42 м) добавилось информацией, что это произошло в 1890 г. Изменились размерения: длина 77,0' (23,48 м), длина по ватерлинии 66,0' (20,13 м), ширина 14,2' (4,33 м), углубление корпуса 5,10' (1,56 м), осадка 4,6' (1,40 м). Информация о машине и котле полностью совпадали с предыдущим изданием, год постройки – 1890, собственник Даниэль А. Лоринг (Daniel A. Loring), приписка – Нью Йорк ([Yacht List, 1892: 287](#)). Издание 1893 г. дает данные по «Aztec» под номером № 40. Международный идентификатор указан тот же, но впервые добавился регистровый номер: 106762. Из размерений указано новое углубление – 5,2' (1,58 м). Все остальные данные даются как в предыдущем издании ([Yacht List, 1893: 287](#)).

В соответствии со спискам американских судов, в 1894 г. паровая яхта «Aztec» имела регистровый номер № 106762, сигнальный идентификатор KNJS, валовая вместимость (gross tonnage) 28,49 т., чистый тоннаж (net tonnage) 18,53 т., длину корпуса 66,2' (20,19 м), ширину 14,5' (4,42 м), углубление 5,2' (1,59 м). Информация о машине на судне отсутствовала, год постройки – 1890, место постройки – Найек (Nyack), шт. Нью Йорк, приписка также Нью-Йоркская ([Merchant vessels, 1893: 276](#)). Эти же сведения были повторены в 1894 г. ([Merchant vessels, 1894: 274](#)). В издании следующего года сведения повторялись, но отсутствовал сигнальный идентификатор ([Merchant vessels, 1895: 220](#)). В издании 1896 г. и далее судно отсутствует, что доказывает продажу Испании в 1895 г.

4. Результаты

Первые упоминания о яхте «Aztec» относятся к началу 1890 г. В частности, сообщалось, что она была построена «C.L. Seabury & Co» (Найек, штат Нью Йорк) в 1890 г. ее длина 73' (22,26 м), ширина 11' (3,35 м), осадка 4'6" (1,37 м). На яхте стояла машина тройного расширения и котел производства «C. L. Seabury & Co» ([Rockland Conty Journal. 16.05.1891. P. 1](#)). К 1890 г. фирма «Charles L. Seabury & Co» представляла собой достаточно большое предприятие для бизнеса постройки яхт, на котором трудилось сорок человек. Фирма изготавливала не только корпуса, но также паровые машины и котлы ([Rockland County Journal. 28.06.1890. P. 4](#)). Электрику для судна поставила компания «Eureka Electric Company». Всего на яхте находилось 100 ламп системы «Loomis», а также мощный прожектор «Huntington» ([The Electrical World. 09.08.1890. P. 94](#)). Всего, для освещения на судне использовались лампы суммарной яркостью в 3000 кандел ([Rockland Conty Journal. 16.05.1891. P. 1](#)).

28 июня 1890 г. журналист писал: «скоро будет спущена на воду великолепная паровая яхта "Aztec", являющаяся памятником мастерства фирмы и честью для Найека. Судно стоимостью \$16000 построено для брокера из Нью-Йорка Д.А. Лоринга (D.A. Loring)» Длина корпуса составляла 75' (22,87 м), ширина 11'6" (3,51 м), осадка 5'6" (1,68 м). Проектирование яхты произведено «C.L. Seabury & Co». Яхта имела рангоут шхуны. Она оснащалась водотрубным котлом производства «C.L. Seabury & Co» и паровой машиной тройного расширения, развивавшей 160 л.с. Судно легко разгонялось до 15 узлов. На борту располагалось в общей сложности 40 ламп накаливания и мощный прожектор, управляемый из рубки. Салоны были обставлены складными диванами-кроватями и скомпонованы так, чтобы получилось четыре отдельные каюты. Отделка кают производилась красным деревом ([Rockland County Journal. 28.06.1890. P. 4](#)).

Судно спустили на воду во вторник 1 июля 1890 г. около 10 утра со слипа «C.L. Seabury & Co» на улице Мейн-стрит (Main Street). «Прекрасное судно, хорошо построенное и гармонично пропорциональное. Оно несомненно делает честь своим строителям», – отмечал журналист ([City and Country. 5.07.1890. P. 3](#)). Во время спуска в районе верфи собралось немало людей, чтобы увидеть церемонию. Многие из пришедших видели судно на слипе и всех оно поражало утонченностью своих форм. Но когда яхта сошла на воду, все сошлись во мнении, что привлекательность судна стала еще более очевидной.

Изначально предполагалось, что «Aztec» сойдет на воду во время прилива около 8 часов, но, как это обычно бывает, при спуске возникло множество неотложных мелочей. Журналист писал: «Ровно за десять минут до девяти раздался последний звук молотков, и по берегу и докам разнесся крик: «Вот она!» (*There she comes!*). Глаза всех присутствующих тут же были обращены на движущееся судно, когда оно скользило по слипу в воду. Движение проходило настолько плавно, что не было слышно ни звука. Когда корпус вошел в воду, он словно сделал изящный поклон, и затем плавно и грациозно поплыл по широкой дороге, по которой суда прокладывали свой путь с незапамятных времен. Многочисленные возгласы радости раздались, когда спуск завершился. После чего зрители, по крайней мере некоторые из них, направились вверх по холму, весьма довольные увиденным» ([Rockland County Journal. 5.07.1890. P. 1](#)). А 23 августа 1890 г. журналист писал: «прекрасная яхта «Aztec», спущенная на воду несколько недель назад, теперь полностью готова и в субботу отправилась в Вест-Поинт (*West Point*)» ([Rockland County Journal. 23.08.1890. P. 4](#)). Суббота – это 18 августа.

О дальнейшей судьбе яхты довольно часто упоминала светская хроника. Так 16 мая 1891 г. журнал «Rockland Conty Journal» сообщал, что днем в субботу (9 мая) в Найек (штат Нью-Йорк) возвратилась яхта «Aztec», принадлежащая Д.А. Лорингу (D.A. Loring) из Нью-Йорка, под командой капитана Д.К. Паккарда (D.C. Packard). Судно находилось в длительном круизе по рыболовным и охотничьим угодьям Каролины и Флориды. Хозяин яхты и его гости были приглашены Якобом Рауэрсом (Jacob Rauers) в его охотничьи угодья на остров Св. Екатерины, где хорошо поохотились на оленей, а спустя несколько дней на аллигаторов. Всего яхта прошла около 2500 миль, в ходе которых владелец и гости добыли столько дичи, что заполнили ей всю яхту. За время плавания судно продемонстрировало хорошие мореходные качества, кроме того, показало себя и прекрасным ходоком, покрыв расстояние от Норфолка до Нью-Йорка за 24 часа. ([Rockland Conty Journal. 16.05.1891. P. 1](#)). Больше о судне в 1891 г. не сообщалось, но это не означало, что оно стояло на приколе, судя по всему, яхта довольно интенсивно эксплуатировалась.

Следующий 1892 г. стал для нее более насыщенным на события, отраженными в светской хронике. Утром 16 января 1892 г. по пути из Нью-Йорка по Флориду яхта «Aztec» зашла в гавань Саутпорт (Southport) для приема котельной воды и припасов. Накануне вечером, она попала в сильный ветер, вызвавший серьезную качку, которую пережила без особого ущерба. «Aztec» ушел из Нью-Йорка 10 декабря и все это время группа, находящаяся на борту занималась охотой и рыбной ловлей у побережья. В одном из южных портов, вероятно в Саванне, к ним присоединился хозяин яхты Д.А. Лоринг ([The Southport Leader. 21.01.1892. P. 4](#)). 3 февраля 1892 г. «Aztec» зашел в Брансуик (Brunswick), где хозяин яхты Д.А. Лоринг, его гость Х.Б. Пибоди (H.B. Peabody) с членами их семей планировали посетить Оглторпе (Oglethorpe) ([The Atlanta Constitution. 6.02.1892. Vol. 23. P.4](#)). 16 мая 1892 г. газета «The Brooklyn Daily Eagle» сообщила, что яхта отправляется в долгий круиз по южным водам ([The Brooklyn Daily Eagle. 16.05.1892. P. 1](#)).

«Aztec» вернулся в Найек 28 сентября 1892 г. с владельцем и его семьей на борту, после летнего плавания по реке Св. Лаврентия. Далее судно направилось на юг, где хозяин планировал провести зиму ([Rockland County Journal. 1.10.1892. P. 8](#)).

Но очевидно, дальнейшие события развивались не по плану. По-видимому, произошла некоторая перестройка корпуса яхты. Хотя «The American Yacht List» говорит об удлинении яхты единственный раз в 1890 г., то есть во время постройки, на 14,5 футов. Далее формально размерения оставались прежними, но тогда становится непонятным длительный ремонт яхты в 1893 г. На [Рисунке 1](#) приведена фотография «Aztec», сделанная 12 октября 1892 г. (то есть до перестройки). На [Рисунке 2](#) – картина Антонию Якобсена, написанная, вероятно, для рекламного издания верфи «C.L. Seabury & Co». Если предположить, что художник корректно передал пропорции судна, то видно, что произошло удлинение кормы и установлен бушприт. Это позволяет высказать предположение, что длина по ватерлинии изменилась незначительно с существенным увеличением максимальной длины судна.



Рис. 1. Фото Чарльза Эдвина Боллеса (Charles Edwin Bolles), сделанная 12 октября 1892 г. Яхта с левого борта на полном ходу (№У.1984.187.34)



Рис. 2. Яхта «Aztec», картина Антонию Якобсена (Antonio Jacobsen)

23 апреля 1893 г. состоялся спуск на воду яхты «Aztec» на верфи «Seabury & Co». За церемонией наблюдало около трех с половиной сотен зрителей. Судно простояло на верфи всю зиму, где его основательно отремонтировали так, что после покраски оно стало как будто совершенно новое. В воскресенье в 4-15 закрепленный на пароме «Rockland» трос стянул «Aztec» в воду к удовлетворению толпы, ждавшей этого зрелища не один час. После спуска яхту ввели в док для погрузки на нее угля и других припасов ([Rockland County Journal. 29.04.1893. P. 1](#)). 24 апреля 1893 г. в 11 часов утра «Aztec» под командой капитана Д.К. Паккарда (D.C. Packard) покинула завод «Seabury & Co» и последовала к 23-й улице на Южном Бруклине, где бросила якорь. Предполагалось, что в четверг 27 апреля судно примет участие в военно-морском параде, где проследует в строю за боевыми кораблями ([Nyack Evening Star. 24.04.1893. P. 2](#)).

Дальнейшая информация о судне в светской хронике очень обрывочная. Но есть несколько моментов, которые при должном анализе проливают свет на ее судьбу. Так, 22 апреля 1893 г. работавший посыльным в местном отделении «Western Union Telegraph»

некий Альва Барнс (Alvah P. Barnes) принял предложение стать стюардом судна ([Rockland County Journal. 22.04.1893. P. 8](#)). А 2 мая, поскольку «Aztec» стал в один из бруклинских доков, он вернулся в отпуск в Найек ([Nyack Evening Star. 2.05.1893. P. 2](#)). Первое сообщение практически совпадает по дате с информацией о предполагаемом участии яхты в параде и в связи с этим то, что стюарда отправили в отпуск сразу после приема на работу, а саму яхту поставили в док, вызывает недоумение. Можно предположить, что судно ввели в док не для исправления полученных повреждений во время парада, а скорее просто вывели в отстой. А это могло произойти, например, из-за финансовых проблем хозяина.

Это предположение подтверждается фактом, что в первой половине 1894 г. яхта поменяла хозяина. Точная дата покупки неизвестна, но 15 марта 1894 г. в суде слушалось дело о недобросовестной выдаче векселя Д.А. Лорингом. При этом яхта «Aztec» упоминалась в деле как залог этого векселя ([The New York state reporter 1896. Vol. LXVI. P. 464](#)). Так что вполне очевидно, Д.А. Лоринг стал испытывать финансовые затруднения, что и заставило его продать яхту. А 1 июля 1894 г. яхта затонула в результате столкновения. При этом ее хозяином был уже Ф.К. Диннини (F. C. Dininny), который, получается, приобрел судно в период с апреля по июнь.

Наиболее детальную картину происшествия, повлекшее затопление яхты, дала газета «New York Times». Судя по ней, «Aztec» покинул место своей якорной стоянки у 81-й стрит и Норт Ривер (North River) вскоре после десяти утра, направившись в пролив Лонг-Айленд (Long Island Sound) на морскую прогулку. На борту находились хозяин Ф.К. Диннини (F.C. Dininny) и двое его гостей М. Джонс (M. Jones) из Ричмонда с кухней. Яхтой командовал капитан Фредерик Симан (Frederick Seaman) из Бруклина. На борту также находились инженер Ханхафи (Hanhafy), кочегар, повар и стюард. Судно прошло небольшим ходом вниз по Норд-Ривер (North River), вокруг Баттери (Battery). Путешествие вверх по Ист-Ривер (East River) также прошло без происшествий. Но когда «Aztec» приблизился к северной оконечности острова Блеквел (Blackwell), один из пароходов «Starin's Glen Island line» «Sam Sloan» начал ее быстро догонять. Поэтому, когда незадолго до полудня яхта вошла в пролив Хелл Гейт (Hell Gate), пароход уже находился неподалеку от нее.

Приближаясь к изгибу реки у мыса Халлет (Hallett), капитан Симан держался чуть более ста футов (30 м) от берега. В это время яхта шла полным ходом. Приблизившись к этому же изгибу, «Sam Sloan» подал сигнал свистком, указывая, что пройдет между яхтой и берегом. Это был довольно опасный маневр, поскольку шел сильный отлив, и выходя из-за тени мыса Халлет «Sam Sloan» должен был сильно развернуться к центру реки.

В результате «Sam Sloan» обогнал «Aztec», практически в тот момент, когда они оба прошли изгиб. Сила отлива оказалась сильнее, чем рулевой привод парохода, который развернуло, и он врезался в корму яхты, отрезав ей десятифутовый фрагмент до дверей в каюту. Силой удара яхту развернуло под прямым углом к курсу парохода. Капитан Симан дал четыре удара колокола, сигнализируя, что он остановился и дает задний ход. Но машины яхты отказались работать, поскольку ее руль отрезало и унесло. Из-за силы удара, двигаясь по инерции, «Aztec» налетел на скалы у побережья Астории (Astoria), пока его нос не оказался на уровне стенки, окружавшей маяк. В результате столкновения мистер Диннини и его два гостя, сидевшие перед рубкой, упали на палубу, как и все находившиеся в каюте и трюме. И прежде чем кто-либо понял, что произошло, яхта уже плотно сидела на скалах.

Смотритель маяка Артур Доннелли (Arthur Donnelly) и живший неподалеку от места трагедии Генри Босворт (Henry E. Bosworth) незамедлительно бросились на помощь. Но прежде чем они успели добежать, яхта уже оказалась на камнях. Они нашли длинную доску и смогли ее закинуть со стенки на нос судна. Все, кто был на борту, смогли по ней сойти на берег. Последним, по заведенной традиции, борт покинул капитан Симан. Но не успел он ступить на стенку, как корпус яхты развернулся, и ее левый борт оказался в реке, а корма ушла под воду. «Sam Sloan» подождал несколько минут после столкновения, но убедившись, что все на борту яхты спасены, продолжил свой путь к острову Глен (Glen Island).

Капитан Симан, опасаясь, что «Aztec» может соскользнуть с камней и затонуть на глубоководье, днем нанял несколько человек, которые канатами смогли закрепить корпус. На берегу их крепили к деревьям и столбам ограждения, а на судне к двум мачтам и рубке. Якорь закинули на один из каменных пирсов, который ранее был фундаментом для старой световой башни, стоявшей на берегу Хелл Гейт (Hell Gate) много лет назад. После того, как судно надежно закрепили, эта же команда начала спасение имевшегося на борту имущества.

К этому времени многое уже было унесено за борт волнами. Всю мебель, приспособления, запасы, с большей частью стоячего и бегущий такелаж, а также посудой и другими вещами перенесли в дом мистера Босворта. Сняли даже рынду, рангоут, двери кают, световые люки. За работой наблюдали многочисленные зеваки, как со стороны берега, так и с борта небольших лодок, круживших неподалеку от места происшествия. Последние также вылавливали все, что падало за борт с яхты.

Хозяин яхты и его гости вполне осознавали, что если бы они в момент аварии находились в корме, то их или бы раздавило, либо же выбросило бы за борт, где они скорее всего утонули. А так, все закончилось самым благоприятным образом, поскольку они даже не замочили ног. В своем интервью газете Диннини до самого момента, как его выбросило из кресла и он не оказался на палубе, даже не подозревал об опасности для яхты. Однако оценить свой ущерб он не смог. Он вполне справедливо предполагал, что вопрос возмещения убытков должны решить между собой страховая компания и владелец «Sam Sloan». Вскоре после этого он уехал в Нью-Йорк, позаботившись об аварийном оборудовании для подъема яхты.

Как оказалось при постановке в док, сила удара достаточно серьезно повредила паровую машину. А волны от проходивших мимо пароходов также нанесли ущерб помещениям яхты. На момент аварии «Aztec» оценивался в 25.000 долларов ([New York Times. 2.06.1894. P. 1](#)).

Впрочем, в разных газетах картина немного различалась. Так «Rockland County Journal» утверждал, что в результате удара у яхты «Aztec» яхт-клуба «Larchmont» срезало 3,5-метровый (12") фрагмент кормы, вызвав панику среди пассажиров обоих судов. Само экскурсионное судно едва не перевернулось из-за того, что все пассажиры устремились к борту, обращенному на берег ([Rockland County Journal. 7.07.1894. P. 6](#)).

Спасательные работы начались 4 июля. Для них был привлечен плавучий кран «Эдгар» («Edgar») компании «Merritt-Chapman & Scott Corporation». Судно сидело на камнях, затопленное примерно на $\frac{3}{4}$. 5 июля плавкран поместил яхту в сухой док. ([Forest and stream. 28.07.1894. P. 2](#)). Поскольку компания достаточно подробно снимала свои действия, имеется коллекция фотографий, сделанная 4 июля 1894 г., являющаяся частью фотоальбома № 2008.28.2. Они приведены на [Рисунках 3–7](#) (<http://mobiuss.mysticseaport.org>): [Рисунок 3](#) и [Рисунок 4](#) сделаны до начала операции, [Рисунок 5, 6, 7](#) в ходе нее ([Рисунок 5](#) и [6](#), вероятно, дубли), [Рисунок 8](#) – после подъема яхты на берег.



Рис. 3. Поврежденная яхта «Aztec» у мыса Халлетт. Вид яхты с левого борта, на заднем плане маяк Хелл Гейт (Merritt-Chapman & Scott Corporation № 2008.28.2.32)



Рис. 4. Поврежденная яхта «Aztec» на камнях, на заднем плане маяк Хелл Гейт (фото Merritt-Чарпман & Scott Co № 2008.28.2.34)



Рис. 5. Подъем яхты «Aztec» (Merritt-Чарпман & Scott Corporation № 2008.28.3.10)



Рис. 6. Вид в корму крана «Edgar», поднимающего «Aztec». Слева видна толпа зевак у маяка Хелл Гейт (Merritt-Chapman & Scott Corporation № 2008.28.2.33)



Рис. 7. Кран «Edgar» поднимает яхту «Aztec». Рядом видны люди на двух шлюпках (Merritt-Chapman & Scott Corporation № 2008.28.2.31)

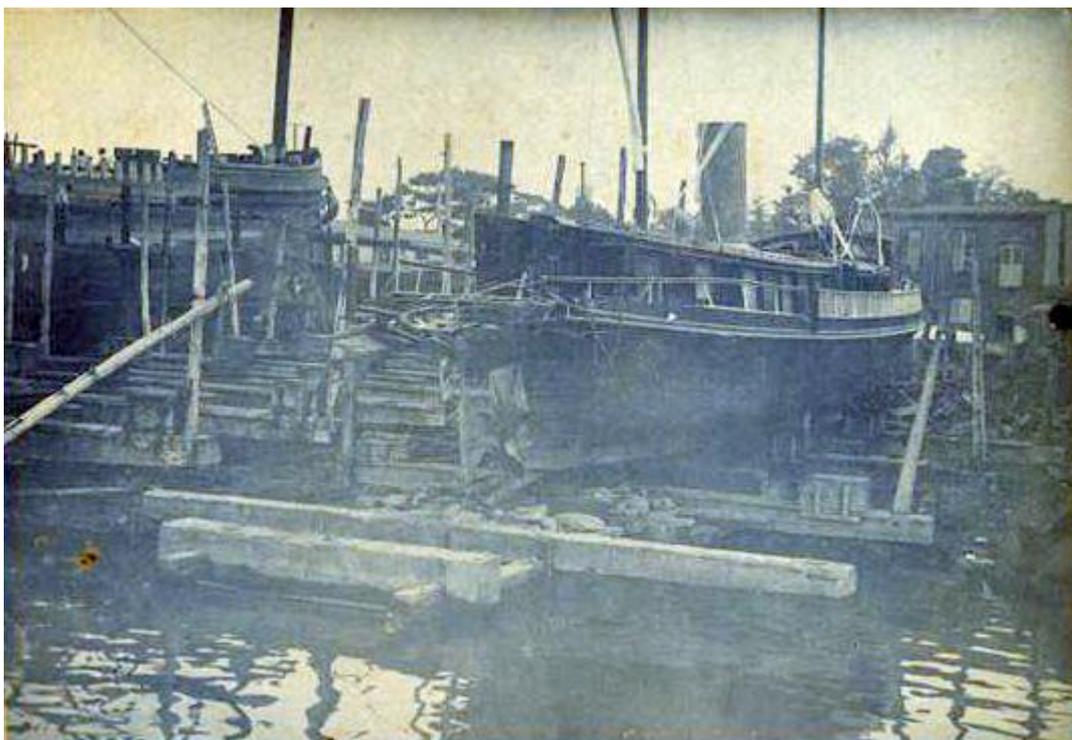


Рис. 8. Яхта «Aztec» поднята (Merritt-Chapman & Scott Corporation № 2008.28.2.40)

30 ноября 1894 г. в окружном суде судья Браун вынес решение по делу об иске владельца яхты «Aztec» против парохода «Sam Sloan». Он удовлетворил иск, обязав также оплатить владельца парохода судебные издержки ([Nyack Evening Star. 1.12.1894. P. 1](#)).

Судя по данным судебного разбирательства, около полудня 1 июля 1894 г. паровая яхта «Aztec» шла на восток через пролив Хелл-Гейт (Hell Gate), огибая мыс Халлет Поинт (Hallett Point), ее ударил обгоняющий пассажирский пароход «Sam Sloan», спешивший к острову Глен-Айленд (Glen Island). Удар пришелся в правый борт в район кормы. Корму яхты ударом отрезало и, ее унесло течением, вскоре она затонула. Сама поврежденная яхта налетела на скалы около маяка и стала, как утверждал хозяин яхты, полностью непригодна для использования, в связи с чем он и подал иск.

Свидетели с парохода утверждали, что яхта подошла к восточной стороне острова Блеквелл-Айленд (Blackwell Island, ныне остров Рузвельта), и когда она была около его северной оконечности, у побережья Астории (Astoria), немного впереди «Sam Sloan», который в свою очередь, подошел к западной стороне острова. Яхта, согласно правилам, имела приоритет в проходе и «Sam Sloan» должен был ее пропустить в пролив Хелл-Гейт. Однако, на борту парохода было много пассажиров, и он шел значительно быстрее яхты. От Блеквелл-Айленд он шел по курсу, практически вдоль пролива, направляясь к берегу Лонг-Айленда (Long Island). Таким образом, когда пароход достиг точки в нескольких сотнях футов ниже маяка на Халлет-Поинт (Hallett Point), он оказался примерно в 80 футах (25 м) от берега. Тогда при повороте вправо пароход подал звуковой сигнал свистком, когда оказался совсем рядом с яхтой, означавший, что он хочет пройти мимо яхты справа – между ней и берегом. На это яхта ответила одним свистком и практически сразу же суда столкнулись.

А далее мнения сторон радикально различались. Так с «Sam Sloan» утверждали, что вместо сохранения своего курса для пропуска парохода, «Aztec» вдруг резко дала право руля, попрек его курса, так что он уже не мог избежать столкновения. Свидетели с яхты утверждали наоборот, что после свистка, пароход дал лево руля и ударил «Aztec» в правый борт примерно на четверть длины корпуса от кормы. Корма сразу отошла на левый борт парохода, а яхта, которая шла на 10 узлах, изменила свой курс и налетела на скалы. Впрочем, эти показания суд в рассмотрение не принял, поскольку люди, находящиеся на судне обычно не ощущают свои маневры, приписывая их другому судну.

В итоге, после разбирательства было установлено, что решающую роль в происшествии сыграли приливные течения. Яхта подошла близко к восточному берегу, попав в водоворот у мыса Халлетт-Поинт (Hallett Point). При попытке обойти мыс и дав лево руля течение сильно развернуло яхту влево, но рулевой быстро справился с этим, дав право руля. Именно когда течение разворачивало ее влево и был дан сигнал с «Sam Sloan». В свою очередь, когда яхта находилась у побережья Астории (Astoria), прежде чем достичь мыса, наблюдателям на борту парохода показалось, что она пересекает их курс справа налево, хотя на самом деле она шла прямым курсом вдоль берега. Но поскольку «Sam Sloan» немного отклонялся в сторону берега, то продолжил этот курс, пока яхта не дала лево руля. Когда «Sam Sloan» выпрямил свой курс в 80 футах (25 м) от берега, немного ниже поворота фарватера у мыса, и взял курс справа от яхты, он очень быстро догнал ее, пока она находилась в более сильном отливном течении. Но пароход не мог повернуть руль, уйдя от столкновения, так как был слишком близко к берегу, пока не дошел до поворота. А далее, отливное течение подхватило и его развернуло влево, как раз напротив правого борта «Aztec». Это и создало иллюзию для находившихся на борту, что именно яхта совершила резкий поворот, о чем они и свидетельствовали. В этом отношении показания находившихся на борту яхты более достоверны. Столкновение произошло немного западнее маяка, в 100-200 футах (30–60 м) от берега.

Таким образом, вина за столкновение полностью лежит на «Sam Sloan», который просто обязан был держаться подальше от яхты. Во-первых, он не должен был проходить мимо «Aztec», когда оба огибали мыс Халлет-Поинт, тем более близко к берегу у самого опасного места в Хелл Гейт (Hell Gate). Во-вторых, он слишком поздно подал сигнал, когда уже не оставалось времени для безопасного маневрирования. Показания лоцмана показывают, что «Sam Sloan» шел своим обычным курсом, несмотря на то, что поблизости присутствовала яхта, и он повернул руль не дожидаясь ответа с «Aztec». То, что с него ответили не имело никакого значения, поскольку ничего уже нельзя было предотвратить.

Вину пароходоладельца отягощало также то обстоятельство, что им было проведено редактирование материалов. В частности, были изъяты ценные детали первого отчета капитана, поданного в офис инспекторов 2 июля, на следующий день после столкновения. 6 июля был предоставлен исправленный, а по факту откорректированный отчет, в котором от оригинального не осталось ничего кроме нескольких первых строк. Но так и не удалось установить кто именно совершил эту подмену, ведь изъятие важного официального документа у его официального хранителя является очень серьезным проступком ([The Federal Reporter. Vol. 65, Pp. 125-127](#)).

И так, 5 июля 1894 г. яхта «Aztec» встала в ремонт на верфи «Ward's ship yard» на Лонг Айленде (Long Island). По-видимому, она ремонтировалась около года. По крайней мере, 16 мая 1895 г. газета «The New York Times» писала, что яхта в это время проходила тщательный ремонт: на судне установили заново сделанную корму, а также отремонтировали носовую часть, сильно пострадавшую от удара о камни. Корпус яхты был сильно помят, и после ремонта его выкрасят в белый цвет. ([The New York Times. 16.06.1895. Vol. 44. P. 18](#)).

К сожалению, детальное описание проведенных работ отсутствует. Но имеется фотография ([Рисунок 9](#)), судна во время службы под испанским флагом. Сравнивая ее с более ранними изображениями, можно заметить, что ее кормовая часть существенно уменьшена, и примерно соответствует первоначальной ([Рисунок 1](#)). Также полностью перестроена носовая часть, лишившаяся клиперского носа с бушпритом, рубка же сдвинута дальше в корму.

22 июня 1895 г. газеты сообщили, что на верфи «Roach's yard» в Честере (Chester) была построена яхта, спроектированная фирмой «Gardner & Cox», для Ф.С. Диннини (F.C. Dinniny) ([Forest and Stream. 22.06.1895. Vol. 44. № 25. P. 519](#)). Таким образом, хозяин «Aztec» больше не думал использовать имевшееся у него судно и его продажа стала лишь вопросом времени.

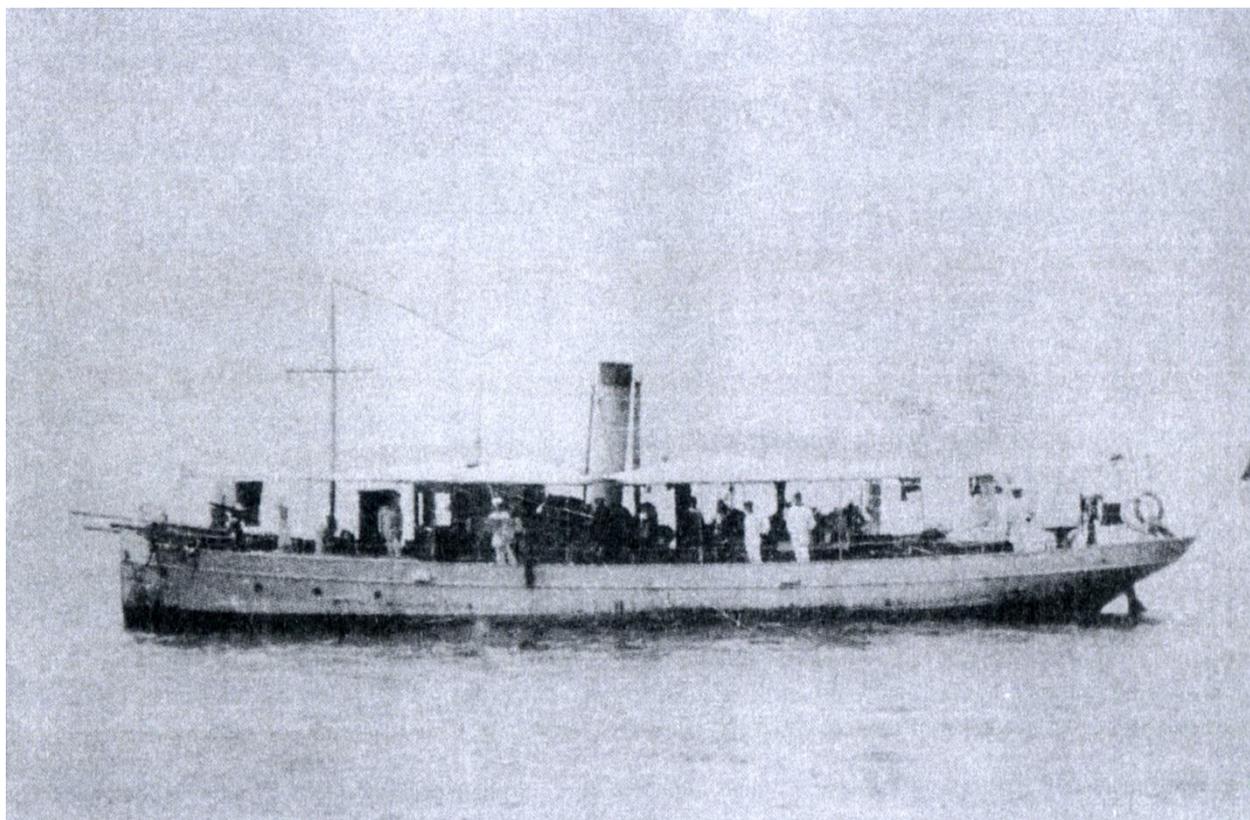


Рис. 9. Канонерская лодка «Guardián», фото из коллекции Ивана Серрано Ортега (Iván Serrano Ortega)

11 сентября 1895 г. появилось сообщение: «Капитан Антинохенес Менендес (Antinógenes Menéndez), управляющий пароходной компанией, действующей на южном побережье Кубы, подарил правительству острова быстроходный паровой катер для службы наблюдения за этим побережьем. Он называется «Azteca» и в настоящее время находится в водах у Бруклина, только что приобретенный за значительную сумму. Его характеристики были проверены главой испанской военно-морской комиссии в Нью-Йорке и капитаном военно-морского флота Мануэлем Трианом (Manuel Triana), которые утверждают, что скорость превышает 14 узлов» ([El Correo español. 11.9.1895. Pág. 2](#)). 25 сентября 1895 г., ссылаясь на американские газеты, сообщалось: «Кроме «Azteca» правительство Испании только что приобрело в том же порту [Нью-Йорк] паровую яхту «Hustle», которые готовятся к погрузке на пароход «Ardamhor», как только он закончит разгрузку привезенного им с Кубы сахара. Перед покупкой обе яхты от имени нашего правительства тщательно осмотрел лейтенант Мануэль Триана (Manuel Triana). У «Hustle» в носовой части будет установлена скорострельная пушка и еще одна в кормовой. Его мореходные качества превосходны, а осадка составляет всего три фута и шесть дюймов (1,07 м), и он может двигаться со скоростью 13 $\frac{3}{4}$ узлов. «Azteca» несколько крупнее предыдущего и вооружен двумя пушками, его корпус покрыт тонкими стальными пластинами. Кроме этих двух кораблей, в настоящее время Испания приобрела там же восемь легких судов, предназначенных для службы в водах Кубы. Как уверяют рабочие, приобретенные суда будут служить для защиты кубинских экспедиций, и что они вооружены торпедными аппаратами. Кроме того, сейчас готовится покупка третьего судна» ([El Resumen. 25.9.1895. Pág. 1](#)).

Таким образом, практически сразу же после ремонта судна его прибрел А. Менендес. Относительно второй яхты ясности нет. В списке американского торгового флота за 1895 г. имеется пять паровых судов «Hustler», среди которых яхт нет. Их регистрационные номера: 115420 (1875 г.), 115517 (1876 г.), 96097 (1891 г.), 96146 (1891 г.), 96210 (1882 г.). Кроме того, имелось пять парусных судов: 96015 (1889 г.), 96214 (1893 г.), 96219 (1893 г.), 96265 (1894 г.), 96279 (1894 г.) ([Merchant vessels, 1895](#)). Однако все они есть в издании 1896 г. и потому в 1895 г. их продать на Кубу не могли. С другой стороны, газета «The New York Times» писала,

что вечером 25 июня 1895 г. в Гринпорт прибыла яхта «Hustle» Р. Пиза (R. Pease), судно состоит в «Seawanhaka Boat Club» ([The New York Times. 25.06.1895. P. 5](#)). 8 июля из Гринпорта вышла паровая яхта «Hustle» ([The New York Times. 09.07.1895. P. 1](#)). Больше какой-либо информации газеты не приводят. В связи с этим, можно предположить, что судно всего лишь собирались купить, но в итоге не купили.

Вероятно, в первых числах октября «Aztec», ставший «Azteca», на борту парохода «Ardamhor» прибыл в Гавану, где его должны были осмотреть. А 8 октября 1895 г. в половине десятого королева-регентша подписала декрет, по которому приобретенная в Соединенных Штатах компанией Антиногенеса Менендеса (Antinogenes Menendez) и пожертвованная флоту канонерская лодка получила наименование «Guardián» ([El Estandarte. 9.10.1895. Pág. 3](#)). 3 ноября 1895 г. газеты писали, что на днях ожидается вступление в строй канонерской лодки «Guardián» ([Diario de la Marina. 03.11.1895. Pag. 2](#))

1 декабря 1895 г. были присвоены номера канонерским лодкам «Guardián», «Aguila», «Antonio López», «Lealtad» и «Reina Cristina» ([Diario de la Marina. 1.12.1895. Pag. 2](#)). «Guardián» получил № 80 в списке судов и международный идентификатор GQHP. «Estado General de Marina», говоря о новом корабле флота, указывает год постройки 1895, водоизмещение 65 т., вооружение 57-мм пушка Гочкисса, не называя более никаких данных. Командиром значится лейтенант Карлос де Камино (Carlos del Camino). Табель комплектации был аналогичен канонерским лодкам типа «Estrella»: командир в звании лейтенанта, один механик в должности старпома, помощник механика, боцман и канонир ([Estado..., 1897: 398-399](#)).

3 декабря 1895 г. главком на острове Куба сообщил диспозицию кораблей испанского флота, в соответствии с которой канонерские лодки «Dardo» и «Guardian» оперировали на южном побережье от Батабано (Batabano) до Сьенфуэгаса (Cienfuegos) ([El Correo militar. 3.12.1895. Pág. 2](#)).

24 апреля 1896 г. генерал Муња (Muña) из Мансанильо доложил о своем возвращении из Санха (Zanja). Небольшая испанская эскадра из четырех канонерских лодок («Guardián», «Centinela», «Indio» и «Gaviota») и двух буксиров вернулась после выполнения боевого задания по снятию блокады с этого форта. Повстанцы отошли, сразу после того, как испанская эскадра открыла огонь, а в районе Пелайо (Pelayo) и Эсторо (Estoro) высадился десант. Оборона форта продолжалась пять дней, в течение которых его осаждали до трех тысяч инсургентов из провинции Орьенте (Oriente) под командованием полевого командира Родригеса (Rodriguez). По испанским разведанным там же находились полевые командиры Раби (Rabí), Сапоте (Zapote) и Рохас (Rojas), сопровождавшие самопровозглашенное правительство. Всего по форту было выпущено 211 40-мм снарядов из двух орудий, одного под командой Раби, и второго, выгруженного неподалеку от Гуаябала (Guayabal) вместе с расчетом американских наемников. Форт, испытывая недостаток воды, тем не менее мужественно оборонялся, отклонив три письменных предложений о сдаче. В ходе осады из состава гарнизона двое были убиты и шестеро ранены. Неприятель только в первый день потерял 33 человека, в том числе полевого командира Пенью (Peña). Множество инсургентов получили ранения. После того, как неприятель обратился в бегство, восемь десятков солдат из батальона «Унион» (Unión) осуществляли его преследование вплоть до Хагуэя (Jaguey) и Каманигуана (Camaniguan), где обнаружили большой лагерь инсургентов, спешно эвакуированный в сторону Гуаймаро (Guaymaro) ([La Iberia. 25.4.1896. Pág. 3](#)). Командиры канонерских лодок были представлены к государственным наградам. Представление поддержал генерал Вейлер ([El Correo español. 25.4.1896. Pág. 3](#)).

12 декабря 1896 г. журнал писал, что «Gas Engine and Power Company» и «Charles L. Seabury & Co» только что закончили постройку водотрубного котла для парохода «Guardián», который находится в Гаване ([Rockland County Journal. 12.12.1896. P. 4](#)). Учитывая, что при затоплении его машины и котел должны были пострадать от забортной воды, это выглядит вполне логичным. Так что, очевидно, во второй половине декабря «Guardián» прошел ремонт в Гаване по замене котла.

19 января 1897 г. после гибели на mine канонерской лодки «Relampago», «Guardián» и «Centinela» провели обследование побережья в поисках выживших членов экипажа, но безрезультатно ([El Día. 19.1.1897. Pág. 3](#)).

12 июня 1897 г. газета «Correo de Madrid» опубликовала план плаваний испанского флота на 1897-98 гг. В соответствии с ним «Guardián» дислоцировался на Кубе среди 25 канонерских лодок 3 ранга (Correo de Madrid. 12.6.1897. Pág. 1).

7 августа 1897 г. Канонерская лодка «Guardián», находясь в районе островов Кайо Ромеро (Cayo Romero), переговаривалась сообщениями со стоящим на якоре понтоном «María». Неожиданно командир канонерки лейтенант Карлос де Камино и Вергара (Carlos del Camino y Vergara) заметил, что группа инсургентов открыла огонь по шлюпке с «María», когда та пыталась войти в бухту. Незамедлительно он подошел к берегу и обстрелял их. Поскольку наблюдатели с канонерки видели, что инсургенты во время своего поспешного бегства несли несколько человек на руках, можно заключить, что те понесли некоторые потери (Diario de la Marina. 07.08.1897. Pag. 2).

16 сентября 1897 г. командир Гаванской базы докладывал, что 4-го числа канонерские лодки «Alsedo», «Madrid» и «Guardián» прикрывали огнем высадку в реке Хуна (Juna) десанта из 500 человек. При этом из-за своей малой осадки «Guardián» смог подойти очень близко к илистому берегу, предопределив успех всей операции (La Unión Católica. 16.9.1897. Pág. 2).

В январе 1898 г. в Мансанильо прибыл генерал Пандо (Pando), разработавший детальный план завоевания господства на реке Кауто (Cauto). К сожалению, приступить сразу к операциям не получилось возможным. Пароход «Pedro Pablo», специально построенный для действия на этой реке и активно использовавшийся в операциях подобного рода, к этому времени находился со сломанным гребным винтом, в ожидании ремонта. Канонерские лодки «Guardián» и «Centinela», вызванные из близлежащих портов оказались поврежденными и также требовали ремонта. И лишь канонерки «Lince» и «Dependiente» находились в боеготовности (El Imparcial. 26.1.1898. Pág. 1).

Скорее всего в данном сообщении идет речь о том, что на «Guardián» начался какой-то большой ремонт машины, которая также оказалась поврежденной во время затопления. Судя по данным о бое у Мансанильо, этот ремонт не закончили до боя 1 июля 1898 г.

2 июля 1898 г. командир Гаванской базы доложил Морскому министру: *«Вчера днем в Мансанильо появилось три 500-тонных корабля противника в миле от мола. В это время в порту на якоре стояли морской понтон и канонерские лодки “Cuba Española” и “Guardián”, под парами находились канонерские лодки “Guantánamo” и “Estrella”. Ими командовал старший лейтенант Барреда (Barreda). Бой продолжался час, противник отступил, один из его кораблей был сильно поврежден, имея на борту пожар. С нашей стороны корабли получили легкие повреждения. Среди личного состава двое погибших и один тяжело раненый, трое легкораненых и четверо с контузиями, среди последних командир “Delgado Parejo” и врач понтона. Корабли противника также обстреляли Никеро (Niquero) и находившуюся там канонерскую лодку “Centinela”. Последней причинен некоторый ущерб, погиб кочегар»* (El Correo español. 2.7.1898. Pág. 3).

На следующий день стали известны подробности боя. Бомбардировка Мансанильо имела большее значение, чем предполагалось ранее. Три американских корабля по 500 т. в сопровождении шхуны начали обстрел в четыре часа дня, находясь в миле от мола. С испанской стороны в бой вступили под парами «Delgado Parejo», «Estrella» и «Guantánamo», на якоре понтон «María» и канонерки «Cuba Española» с «Guardián». К бою также подключились батарея Сарагоса (Zaragoza) и форт Мартинес Кампос (Martínez Campos). Неприятель предпринял рискованный шаг, зайдя на мелководье, но вероятно, им управлял опытный лоцман. Один корабль получил повреждения, на нем начался серьезный пожар и второй корабль был вынужден взять его на буксир. Бой длился около часа, в ходе которого испанцы понесли следующие потери. Погибли боцман Николас Фрейде (Nicolás Freide) и один артиллерист. Два кочегара получили ранения, командир «Delgado Parejo» Рамос Искьердо (Рамос Искьердо) – контужен. На понтоне «María» один человек ранен серьезно, еще один легко, контужен врач Марино (Marino). На «Guardian» ранен артиллерист. Все канонерские лодки вышли из боя с повреждениями, особенно понтон, но они незначительны. При бомбардировке пострадали также торговые суда. В городе упало более четырех десятков гранат, многие из которых не разорвались. В результате повреждено несколько домов. Трое мирных жителей получили легкие ранения, также ранен один волонтер. Все, кто внес свой вклад в защиту Мансанильо показали чрезвычайную храбрость

([El Heraldo de Madrid. 3.7.1898. Pág. 1](#)). А дальше, как известно, «Guardián» разоружили, и по окончании войны его захватили американцы.

1 августа 1898 г. испанская сторона признала потерю 17 кораблей в районе Сантьяго де Куба (Santiago de Cuba), Гуантанамо (Guantánamo), Майари (Mayarí), Нуэвитаса (Nuevitas), Касильды (Casilda) и Мансанильо (Manzanillo). Среди них значилась канонерская лодка «Guardián» в 65 тонн ([La Época. 1.8.1898. Pág. 2](#)).

Поскольку судно оказалось неисправным и разоруженным, оно таким образом подпадало под статус «non-combatant», а потому подлежало возврату хозяину. Что и было произведено, как указывает М. Галвес Агилера. А поскольку А. Менендесу оно тоже было не очень нужно, его передали таможене Сьенфуэгаса.

Приняв на себя командование над кубинской территорией 1 января 1899 г., американское правительство создало службу береговой охраны (Servicio de Guardacostas), зависимую от генерального администратора таможни Кубы. В корпус береговой охраны набирали прежде всего лоцманов и капитанов торгового флота. Именно в эту структуру и передал А. Менендес возвращенное ему судно. По-видимому, таможенное судно и получило новое наименование «Agramonte». По крайней мере, 2 июля 1903 г. когда министр финансов Кубы проинформировал о выделении кредита в размере 1761 песо 45 центов на приобретение для использования в качестве судна береговой охраны бывшей «Guardián», она уже тогда звучала как «Agramonte» ([Diario de Marina. 2.07.1903](#)).

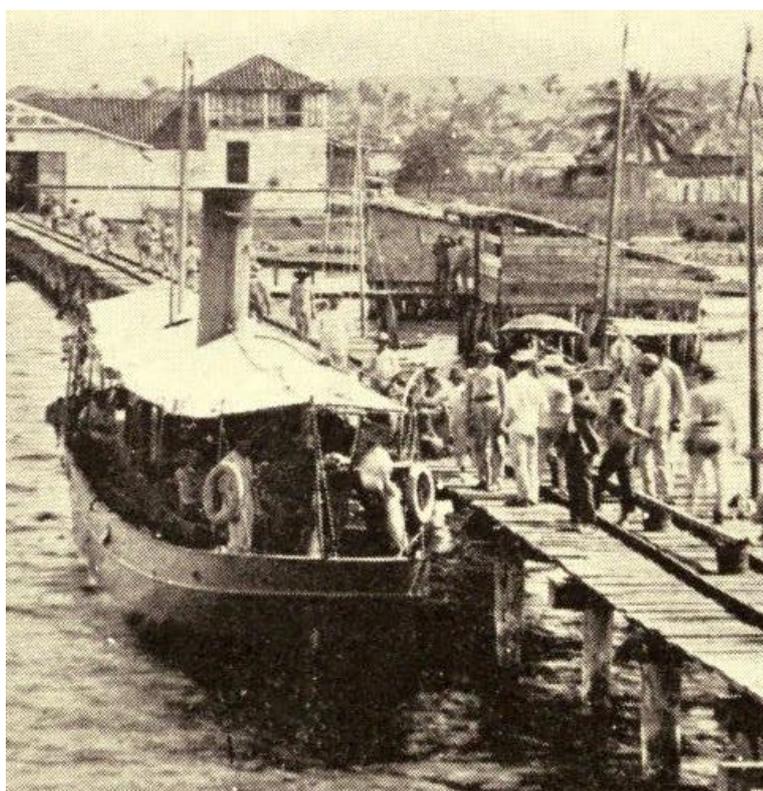


Рис. 10. «Guardián» в Мансанильо

5. Заключение

Катер «Aztec»/«Guardián»/«Agramonte» сыграл довольно заметную роль в истории Кубы. Он как минимум два раза перестраивался (в 1893 и 1895 гг.), существенно меняя свои характеристики. Из-за этого в справочниках по судну имеются разные варианты его характеристик. Поскольку 1 июля 1894 г. «Aztec» затонул в результате аварии, попадание забортной воды в котел и машину способствовали трудностям при их дальнейшей эксплуатации. Но если котел заменили в 1896 г., то проблемы с машиной сказались во время испано-американской войны, заставив использовать судно в качестве понтона. Факт же разоружения судна во время войны привел к его возврату прежнему хозяину как «non-combatant».

Литература

[Anca Alamillo, 2009](#) – *Anca Alamillo A.* Buques de la Armada Española del siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900). Madrid: Ministerio de Defensa, 2009. 156 p.

[Calleja Leal, 2023](#) – *Calleja Leal G.* 1898: Los combates navales de Manzanillo // *Revista de historia naval.* 2023. № 159. Pp. 67-84.

[Caro Gutiérrez, 2016](#) – *Caro Gutiérrez S.* Victorias olvidadas. Las cañoneras españolas en Cuba y Puerto Rico 1895-1898. Madrid, 2016. 376 p.

[Estado..., 1897](#) – Estado general de la Armada para el año de 1897. Madrid: Imprenta Real, 1897.

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

[Merchant vessels, 1893](#) – 25-th annual list of Marchant vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation. For the year ended June 30, 1893. Washington: Government Printing Office, 1893.

[Merchant vessels, 1894](#) – 26-th annual list of Marchant vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation. For the year ended June 30, 1894. Washington: Government Printing Office, 1894.

[Merchant vessels, 1895](#) – 27-th annual list of Marchant vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation. For the year ended June 30, 1895. Washington: Government Printing Office, 1895.

[The Federal Reporter](#) – The Sam Sloan. *Dinniny v. the Sam Sloan* // *The Federal Reporter.* Volume 65 Cases Argued and Determined in the Circuit Courts of Appeals and Circuit and District Courts of the United States. February-April, 1895. St. Paul: West publishing Co, 1895. Pp. 125-127.

[Yacht List, 1890](#) – The American Yacht List for 1890. New York: E.P. Coby & Co., 1890.

[Yacht List, 1891](#) – The American Yacht List for 1891. New York: E.P. Coby & Co., 1891.

[Yacht List, 1892](#) – The American Yacht List for 1892. New York: E.P. Coby & Co., 1892.

[Yacht List, 1893](#) – The American Yacht List for 1892. New York: E.P. Coby & Co., 1893.

References

[Anca Alamillo, 2009](#) – *Anca Alamillo, A.* (2009). Buques de la Armada Española del siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900). Madrid: Ministerio de Defensa, 156 p. [in Spanish]

[Calleja Leal, 2023](#) – *Calleja Leal, G.* (2023). 1898: Los combates navales de Manzanillo. *Revista de historia naval.* 159: 67-84.

[Caro Gutiérrez, 2016](#) – *Caro Gutiérrez, S.* (2016). Victorias olvidadas. Las cañoneras españolas en Cuba y Puerto Rico 1895-1898. Madrid, 376 p.

[Estado..., 1897](#) – Estado general de la Armada para el año de 1897. Madrid: Imprenta Real, 1897.

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

[Merchant vessels, 1893](#) – 25-th annual list of Marchant vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation. For the year ended June 30, 1893. Washington: Government Printing Office, 1893.

[Merchant vessels, 1894](#) – 26-th annual list of Marchant vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation. For the year ended June 30, 1894. Washington: Government Printing Office, 1894.

[Merchant vessels, 1895](#) – 27-th annual list of Marchant vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation. For the year ended June 30, 1895. Washington: Government Printing Office, 1895.

[The Federal Reporter](#) – The Sam Sloan. *Dinniny v. the Sam Sloan.* *The Federal Reporter.* Volume 65 Cases Argued and Determined in the Circuit Courts of Appeals and Circuit and District Courts of the United States. February-April, 1895. St. Paul: West publishing Co, 1895. Pp. 125-127.

[Yacht List, 1890](#) – The American Yacht List for 1890. New York: E.P. Coby & Co., 1890.

[Yacht List, 1891](#) – The American Yacht List for 1891. New York: E.P. Coby & Co., 1891.

[Yacht List, 1892](#) – The American Yacht List for 1892. New York: E.P. Coby & Co., 1892.

[Yacht List, 1893](#) – The American Yacht List for 1892. New York: E.P. Coby & Co., 1893.

Катер «Aztec»/«Guardián»/«Agramonte»

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}

^aУдмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

Аннотация. Катер «Aztec»/«Guardián»/«Agramonte» сыграл довольно заметную роль в истории Кубы и часто упоминается на страницах изданий, посвященных испано-американской войне. Но эти упоминания обычно однобокие, не говорящие ничего, кроме самого факта существования судна. Из-за чего до сих пор нет его подробной биографии. На основе данных американских и испанских газет в работе производится реконструкция биографии яхты «Aztec», ставшей в испанском флоте канонерской лодкой «Guardián». Поскольку судно как минимум три раза кардинально перестраивалось (в момент постройки, в 1893 и в 1895 гг.), оно существенно меняло свои характеристики, из-за чего имеются их различные варианты. 1 июля 1894 г. «Aztec» затонул в результате аварии, попадание забортной воды в котел и машину способствовали трудностям при их дальнейшей эксплуатации. Но если котел заменили в 1896 г., то проблемы с машиной сказались во время испано-американской войны, заставив использовать судно в качестве понтона. Факт же разоружения судна во время войны привел к его возврату прежнему хозяину как «non-combatant».

Ключевые слова: США, яхта, испано-американская война, канонерская лодка.

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