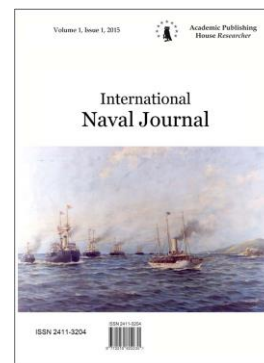


Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
E-ISSN: 2413-7596  
2019, 7(1): 64-73

DOI: 10.13187/inj.2019.1.64  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



## Gunboat “Oriental”

Pedro R. Barreiro <sup>a,\*</sup>

<sup>a</sup>Uruguayan Academy of Maritime and River History, Montevideo, Uruguay

*Translation from spanish by N.W. Mitiukov*

### Abstract

Based on the analysis of American periodicals, the biography of the gunboat Oriental, built in the USA in 1901 and acquired by Uruguay in 1908, is reconstructed. It is shown that during this period the ship was used as a gunboat in Panama, being the largest ship in the Panama Navy. The use of a gunboat is inextricably linked with the name of the American adventurer and adventurer Thomas Lovelace. After kA con lost interest in the ship, it returned to the United States and was sold to Uruguay. Brief information is also provided on the service of the ship in Uruguay until 1922, when it was scrapped.

**Keywords:** Uruguay, Thomas Lovelace, Panama, navy.

«Oriental» было небольшим судном, приобретенным уругвайским правительством в США за 20 тыс. долларов. Первоначально оно называлось «Orienta» и ходило под американским флагом. Мартинес Монтеро ([Martínez Montero, 1977: 254](#)) пишет, что первоначально судно заказало мексиканское правительство верфи Льюиса Никсона (Lewis Nixon) для использования его в качестве патрульного судна. Однако контракт пришлось расторгнуть, поскольку корабль не добрал требуемых 22 узлов. Имеется также информация, что судно построили для Панамы как канонерскую лодку, но в итоге использовали лишь как яхту.

Впрочем, большинство изданий ограничиваются просто справочной информацией, указывая, что это была 88-тонная паровая яхта «Orienta», спущенная на воду в 1901 г. на верфи «Crescent Shipyard». Она строилась по чертежам известного морского конструктора Льюиса Никсона в Элизабетпорт (Elizabethport), штат Нью-Джерси. Эту верфь основали в 1889 г. как «Samuel L. Moore & Sons», в 1893 г. ее приобрел Льюис Никсон и переименовал в «Crescent Shipyard», а в 1916 г. ее купила «Bethlehem Steel Corp.».

### Первый период биографии судна по данным американских газет

В «Frank Leslie's Illustrated Weekly Newspaper» от 15 июня 1901 г. Имеется заметка о спуске яхты и приведена ее фотография. Заметка называется «Новая яхта Эдварда Ладью» (Edward R. Ladew): «Одним из самых красивых спусков на воду в нынешнем сезоне стал спуск яхты «Orienta», построенной на верфи Кресцент, Элизабетпорт (Н.Д.). Нос белого корпуса необычайной высоты украшал огромный венок красных роз. Милая молодая крестная мать мисс Элис Ладью (Elise Ladew) долгое время стояла, ожидая когда придет

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

ее час, держа в руке бутылку в золотой сетке, украшенную лентами. Традиционная платформа, созданная для обряда крещения была заполнена группой помощников. Большая группа кораблей вокруг и целый рой зрителей объединились в весьма привлекательном образе.

«Orienta» представляет собой яхту нового проекта, первый экземпляр которого построен для 2-на Эдварда Ладью. На ней он сможет совершать поездку из Глен-Коув (Glen Cove) в Нью-Йорк с комфортом круизной яхты, размеры которой уменьшены до приемлемого минимума как по членам команды, так и по потреблению угля. Яхта, построенная Льюисом Никсоном имеет длину 101 ½ фута (31,0 м), ширину 12 футов (3,66 м) и 5 футов (1,52 м) осадки. Проект базируется на проекте миноносца, оснащен машиной тройного расширения мощностью 600 л.с.» ([Frank Leslie's Illustrated Weekly Newspaper, 1901](#)).

Следует отметить, что Ладью принадлежал к богатой Нью-Йоркской семье, занимавшейся производством промышленных ремней. В Глен-Коув (графство Нассау, Лонг-Айленд) располагалась его фабрика, а упоминавшаяся Элис, родившаяся в 1890 г., была его младшая дочь.

Но при дальнейшем анализе биографии судна начинаются странности. В ежегоднике Нью-Йоркского яхт-клуба за 1902 г. ([New York Yacht Club Members Book, 1902](#)) действительно есть упоминание о яхте «Orienta», принадлежащей Эдварду Ладью. Однако электронный регистр «Colton Company» ([www.coltoncompany.com](http://www.coltoncompany.com)) уверяет, что «Orienta» была построена для Дж. Харви Ладью (J. Harvey Ladew), хотя по регистру 1902 г. ему принадлежал пароход «Columbia».

В этой связи следует заметить, что в литературе существует огромная путаница между яхтой «Orienta», «Columbia» и предыдущим одноименным судном (вероятно, принадлежавшим тому же владельцу), спущенным на воду в 1893 г. и мобилизованным в 1898 г. после начала испано-американской войны как патрульное судно «Wasp». При этом источники показывают самую разнообразную информацию о строителе, бывшем хозяине, тоннаже и размерениях, и даже о театре боевых действий, где использовался «Wasp». Имеется разноречивая информация и о том, какое из судов в конечном итоге приобрела Канада и их конечной дате службы.

По нашим оценкам, первое судно из этой тройки – яхта, построенная на заводе «William Cramp & Sons» в Филадельфии та самая, что приобретена американским правительством за 95 тысяч долларов и стала «Wasp». Именно ее продали в 1921 г. Холстеду Лейтону. Второе, возможно построенное в 1900 г. тем же Льюисом Никсоном, в итоге продали канадскому правительству, и судно стало «Stadacona». Оно прошло всю мировую войну и исключено из списков флота в 1920 г. Должно быть это были весьма роскошные яхты, если имеются данные, указывающие, что обе они выступали в качестве флагманов Нью-Йоркского яхт-клуба. Но вернемся к «Orienta», именно она потом поднимет уругвайский флаг.

Яхтенный регистр Ллойда издания 1903-04 гг. ([Lloyd's Register of Yachts, 1903/04, 870](#)) дает подробную характеристику «Orienta». Порядковый номер в регистре № 1016. Регистровый номер 155415, сигнальный код KQVL. Местом постройки значится Л. Никсон (Элизабетпорт), 1901 г. Валовый тоннаж 88 брт. Размерения: 101'5" × 12' × 5'. Порт приписки – Ларчмонт (Larchmont, N.Y.), американский флаг, собственник Э.Р. Ладью.

В издании 1905-06 гг. ([Lloyd's Register of Yachts, 1905/06, 885](#)) под порядковым номером 993 имеется яхта «Orienta II», данные которой и регистровый номер полностью совпадают с указанными выше. Однако из следующего издания регистра яхта исчезает без указания причин. Таким образом, возникает разрыв в два года между пропажей яхтой из списка Ллойда и приобретением ее уругвайским флотом, что объясняется службой «Orienta» во флоте Панамы.

Подробности этой карьеры можно почерпнуть из американских газет. Так статья из «New York Times» 4 апреля 1905 г. озаглавлена: «Единственное судно флота Панамы сейчас у нас на якоре» ([New York Times, 1905a](#)). Статья довольно пространная, но из нее вполне ясно, что «Orienta» поднимет панамский флаг и по приходу ее в порт Колон будет вооружена пушками. Ее предполагается применять для наблюдения за атлантическим

побережьем для пресечения контрабанды и при необходимости приведения к покорности местных индейских племен на побережье.

Далее сказано, что президент Панамы Амадор (Amador) назначил командиром «Orienta» капитана Ловеласа (Lovelace), родившегося в Канзас-Сити (США), который после прибытия в Панаму будет продвинут до адмирала. Упоминалось, что капитан Ловелас к этому времени имел богатый опыт плаваний по тропическим рекам и Карибскому побережью, полученный во время недавней войны между Колумбией и Панамой.

Сам капитан Ловелас заявил, что «Orienta» снабжена боевым марсом с прожектором на 2000 кандел и устройством беспроводной связи «De Forest», с помощью которого предполагается связываться с береговыми станциями в Колоне и Бокас дель Торо (Bocas del Toro). Что касается вооружения, то оно будет установлено по прибытию в Колон: две автоматические пушки Гочкисс и два пулемета Максима, оставшиеся после войны с Колумбией.

Пять дней спустя «New York Times» снова вернулась к вопросу об «Orienta» в статье «Самый маленький флот мира и его командир» ([New York Times, 1905b](#)). Это также довольно интересная и пространная статья, более посвященная ее командиру. Но наиболее ценно, что статья содержит несколько рисунков, иллюстрирующих «Orienta» и предыдущие похождения Ловеласа.



**Рис 1.** Капитан Т.Т. Ловелас (слева), аллигатор, убитый Т. Ловеласом (справа) ([New York Times, 1905b](#))



**Рис. 2.** Колумбийская банда капитана Ловеласа ([New York Times, 1905b](#))

Относительно яхты газета сообщает, что она строилась для члена Нью-Йоркского яхт-клуба Е.Р. Ладью (E.R. Ladew) и была спущена на воду в 1901 г. Однако на ходовых испытаниях она не показала контрактной скорости и с тех пор оставалась в ожидании нового владельца. Хотя имеющиеся 20 узлов и не достигли уровня, приличествующему роскошным яхтам, эта скорость вполне соответствует требованию судна береговой охраны, особенно если учитывать, что в регионе нет другого судна, способного развить хотя бы и половину этой скорости.

Далее газета сообщает, что 450-мильное атлантическое побережье Панамы сейчас находится в полной власти контрабандистов с Ямайки, которые вполне себе спокойно незаконно добывают панцири черепах и кокосы. Относительно последнего газета сообщила интересные подробности, что в 1904 г. только в районе Сан-Блас (San Blas), что между Колоном и устьем реки Аtrato (Atrato) в Колумбии, продано почти 7 миллионов кокосов, за которые правительство Панамы не получило ни цента.



Рис. 3. Охотники на аллигаторов (New York Times, 1905b)

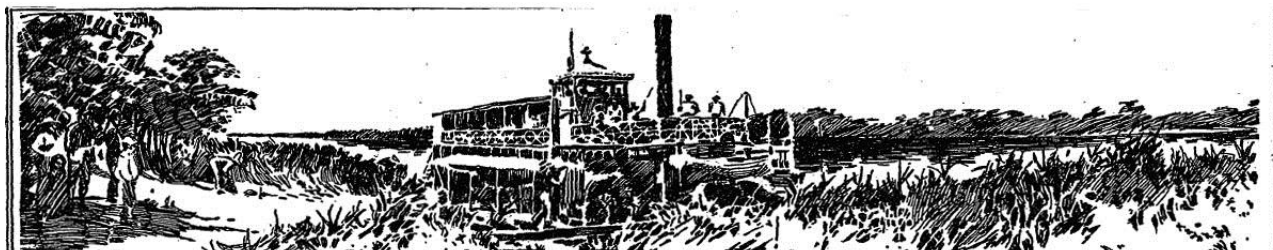


Рис. 4. Судно охотников на аллигаторов (New York Times, 1905b)

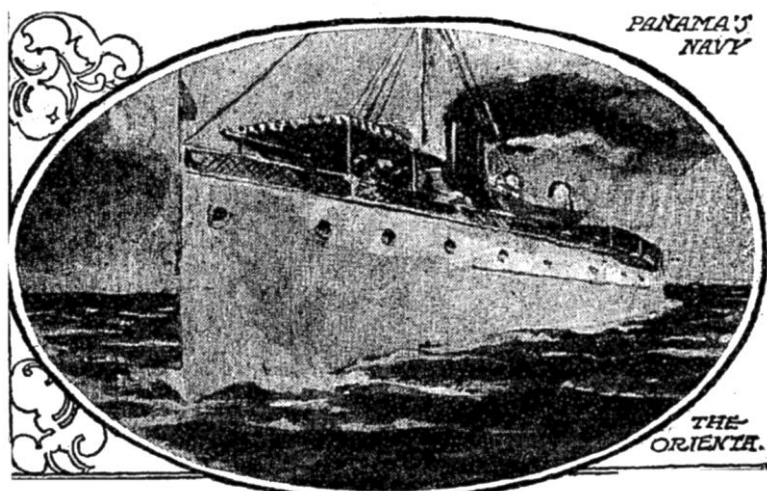


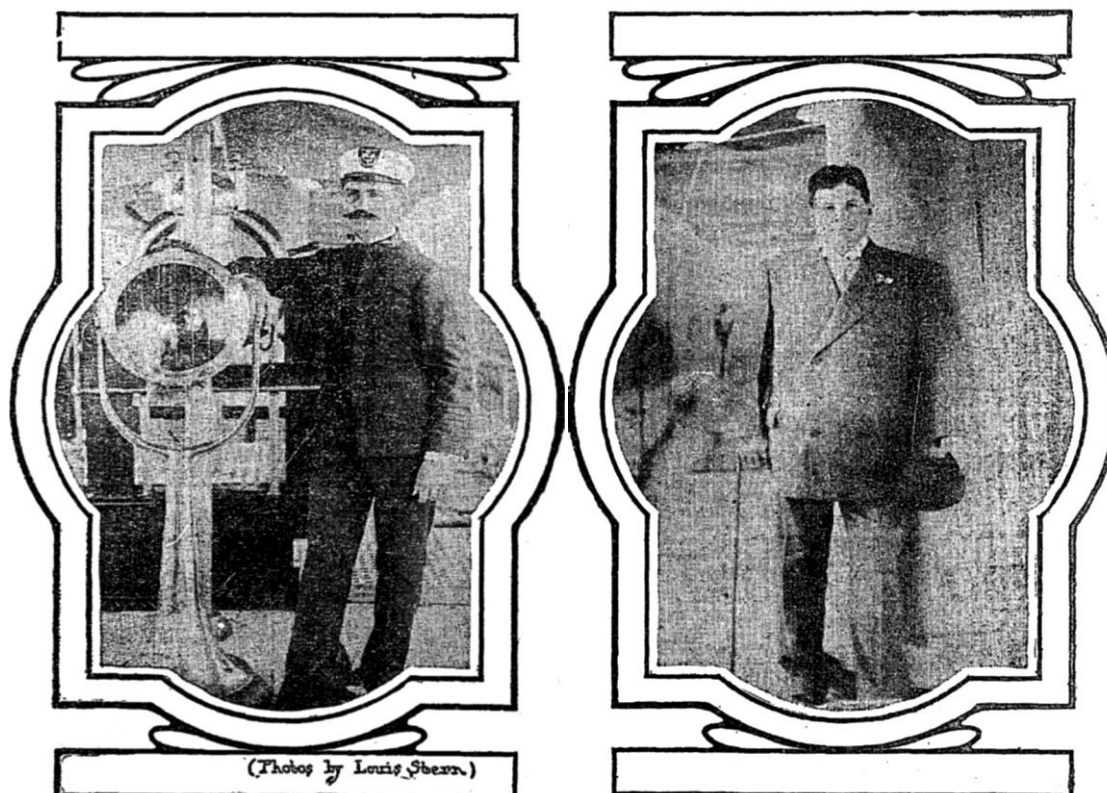
Рис. 5. «Orienta» панамского флота (New York Times, 1905b)

Дальнейший объем статьи посвящен описанию авантюрных походов капитана Томаса Ловеласа (Thomas Lovelace). Он начал свою карьеру с работы в качестве инженера парохода, курсировавшего между Колоном и Картахеной. Именно в этот период он установил хорошие отношения с индейцами на побережье Сан Бласа, над которыми колумбийцы не имели никакой власти. Поэтому, когда началось повстанческое движение, учитывая его знания, правительство Колумбии поручило Ловеласу осуществлять для связи ночные рейсы по реке Магдалена (Magdalena), где в то время как раз начались вооруженные столкновения. В этот период Ловелас также принял участие в обороне города Санта Марта (Santa Marta), осажденного повстанцами.

Позднее колумбийское правительство поручило Ловеласу еще одну важную задачу уничтожения крокодилов Магдалены, с которыми он справился настолько успешно (настреляв их около 125 тысяч), что местные жители, более не видя на берегу спящих животных, радостно восклицали: «Lovey Lassey!» (Любимая милочка). Для справки стоит отметить, что до этого ежегодно на Магдалене в зубах крокодилов погибало от 200 до 300 человек.

В мае 1905 г. американская пресса снова заинтересовалась «Orienta» на сей раз в номере от 18 мая газета «Los Angeles Herald» со ссылкой на информационное агентство «Асошейтед Пресс» появилась статья «Панама начала создание флота. Это сделано со скромной покупки в 30 тысяч долларов» ([Los Angeles Herald, 1905](#)). На сей раз заметка очень краткая, сообщающая буквально следующее, что на верфи в южном Бруклине панамцы приобрели у фирмы «Morse Iron Works» грузовое судно «Orienta». На яхте торжественно подняли панамский флаг, после чего секретарь посольства Карлос Аросемена (Carlos Arosemena) пригласил всех на праздничный обед.

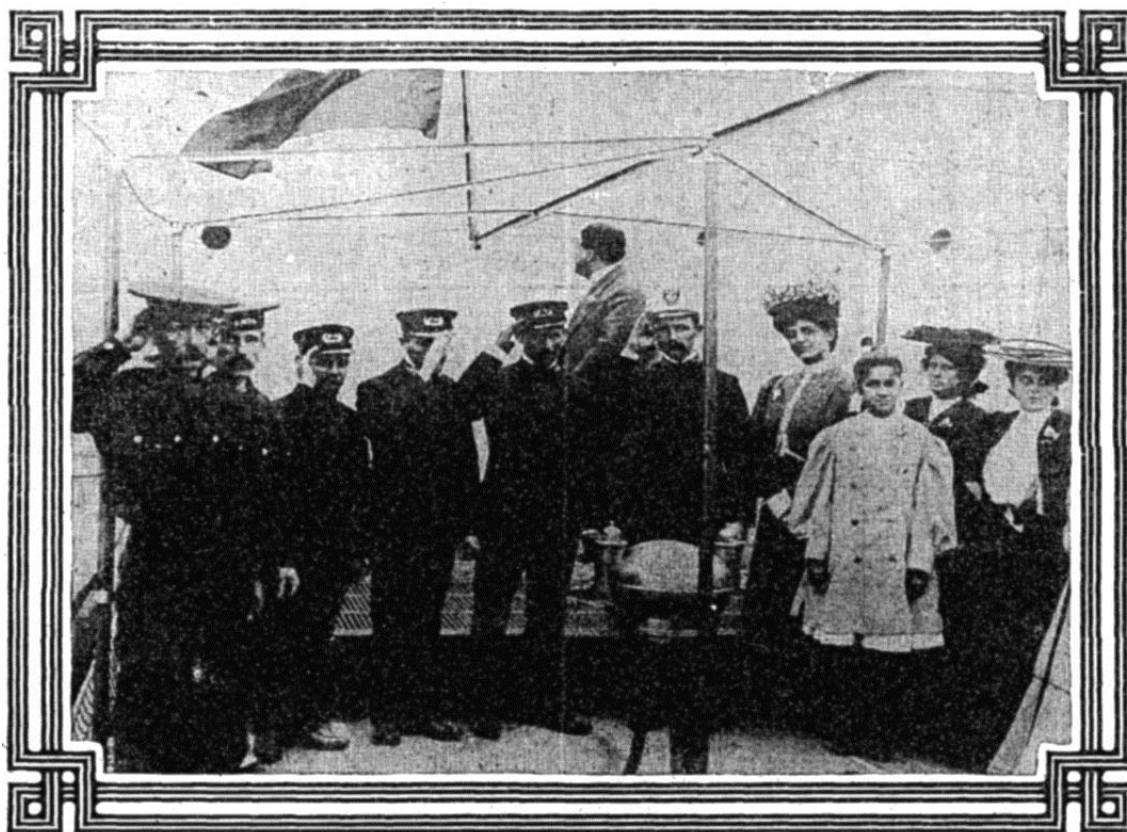
Три дня спустя «New York Times» поместило более объемную статью под заголовком «Панамский флот скоро приступит к решению своих задач», сопроводив ее тремя интересными фотографиями ([New York Times, 1905c](#)). На одной из них капитан Томас Ловелас стоит у прожектора «Orienta», на второй – изображен Карлос Аросемена, а на третьей – члены команды «Orienta» вместе каким-то лицами поднимают флаг.



**Рис. 6.** «Адмирал» Томас Ловелас (слева), секретарь и заведующий делами панамской миссии Карлос Аросемена (справа), фото Луиса Штерна ([New York Times, 1905c](#))

В статье приведено интервью Ловеласа, который очень изумлен фактом, что «Orienta» не достигла на ходовых испытаниях контрактных показателей. Он заявляет, что постройка происходила в 1901 г. в разгар забастовки механиков. Поэтому 340 из 785 трубок конденсаторов оказались забиты деревянными пробками, как и большинство трубок котла системы «Мошера» (Mosher), неопровержимо свидетельствуя о саботаже. Капитан также отметил, что во время первого же выхода яхта легко достигла скорости 18 уз., и что до отъезда в Колон на ней планируется заменить оригинальный 53” (1346 мм) винт на 72” (1829 мм), после чего судно должно будет легко развить 22 уз. Что касается вооружения, то он указывал на скорострельные трехфунтовки Гочкисса, которые будут установлены в носу и корме, а также на два пулемета Максима, на крыльях мостика.

30 июня 1905 г. появилась статья «The Miami Metropolis», с некоторой насмешкой названная: «В нашем порту весь панамский флот» ([The Miami Metropolis, 1905](#)). Она сообщала, что прибыло из Нью-Йорка и в 11-15 ошвартовалось в Майями небольшое судно «Orienta» под командой Томаса Ловеласа, находящийся на борту вместе со своей женой. Судно направляется в Колон.



**Рис. 7.** Церемония подъема флага на «Orienta», единственном корабле панамского флота, фото Луиса Штерна ([New York Times, 1905c](#))

Следующий цикл газетных сообщений базируются на информации доктора Пола Остархаута (Paul Osterhout), ассистента хирурга Службы общественного здравоохранения (Servicio de Salud Pública) и Морского госпиталя США (Hospital de Marina de Estados Unidos) в панамском городе Бокас дель Торо.

16 августа 1905 г. написал письмо Службе общественного здравоохранения США (Servicio de Salud Pública de los Estados Unidos), в котором указал на вспышку эпидемии желтой лихорадки в этом порту. Незамедлительно правительство США объявило карантин в ряде пунктов Карибского моря.

Подробности вспышки эпидемии доктор Остерхаут объяснил позднее в своей телеграмме: «Я полагаю, что источник заражения на небольшом пароходике («Oriente»),

*пришедшем из Колона 27 июля 1905 г. У них был экстренный больной в ночь на 28 июля. Я наблюдал его в 9 утра 29-го. 30 июля заболевшего желтой лихорадкой кочегара перевели на берег, где я неофициально наблюдал его до 3 августа».*

После этого было опубликовано еще несколько сообщений от доктора Остерхаута, в котором тот все также уверенно называет причиной вспышки болезни пришедший из Колона пароходик. В телеграмме 23 августа он сообщил в Вашингтон: *«Этот пароходик стоял на якоре в городе в трех разных местах, но наиболее длительное было пребывание на угольной станции, где команда имела длительный контакт с работниками «United Fruit Company», локально известной как «Масса Хилл»».*

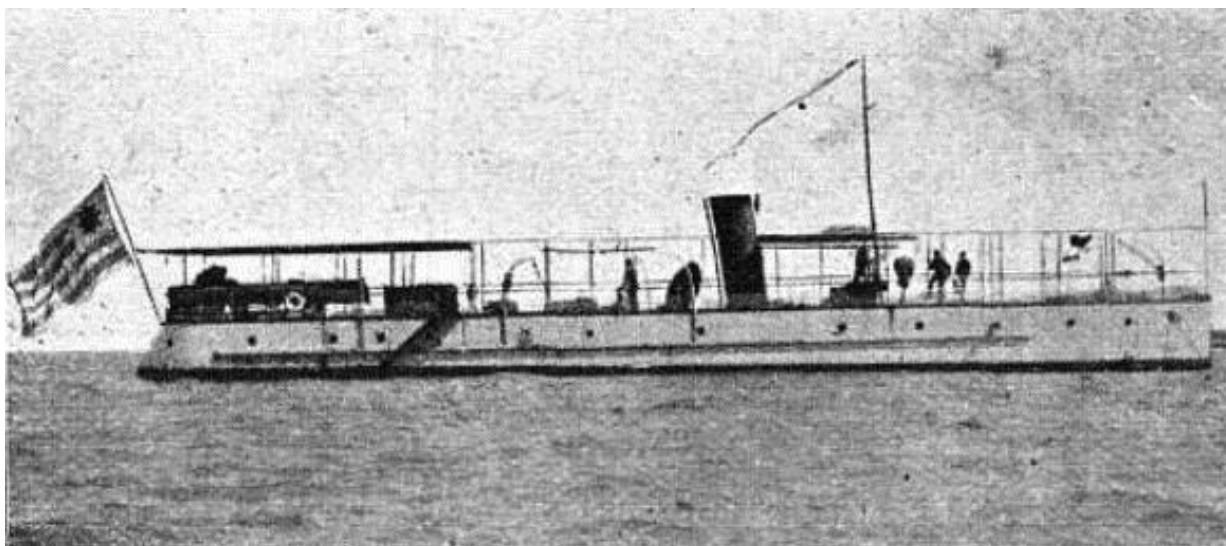
Что интересно, во всех своих сообщениях доктор название судна упрямо сообщает как «Oriente», а не «Orienta». Дальнейшая информация о судне пропадает вплоть до 9 июня 1906 г., когда вышла заметка в Нью-Йоркской «The Evening World»: *«Возвращение яхты «Orienta»».* На следующий день эти сведения подтвердила «New York Times»: *«Яхта «Orienta» возвратилась из Панамы».*

В этой связи весьма показательна, что вскорости в американских газетах начнется цикл публикаций о подготовке к кругосветной экспедиции на яхте «Taormina», капитаном которой был все тот же Томас Ловелас. А поскольку среди имущества приобретенного для экспедиции значились артиллерийские орудия и целый арсенал личного оружия с боеприпасами, правительство США начало относиться к ней с подозрением и в итоге отстранила Ловеласа от командования, поручив ее ветерану испано-американской войны Джеймсу Лоуренсу МакФерсону (James Lawrence McPherson), бывшему рулевому крейсера «Boston».

Что интересно, Томас Ловелас потом еще многократно упоминался в американских газетах: в 1907 г. в связи с землетрясением в Кингстоне, когда тот по заказу университетов Чикаго и Берлина провел серию аэрофотоснимков города. В том же году он упал на своем аэроплане в реку Гудзон и был спасен буксиром «Potomac». На следующий год его имя упоминалось в связи со взрывом воздушного шара в Лондоне во время франко-британской ярмарки. Хотя при этом погибло два человека и еще несколько получили ранения, Ловелас не пострадал. В 1909 г. он организовал аэрофотоэкспедицию в Кению. Наконец, последнее сообщение – это интервью с Томасом Ловеласом 14 января 1931 г. в ямайской газете «Daily Gleaner». Среди прочего американский авантюрист упомянул о своем предыдущем визите в Кингстон на борту панамского судна береговой обороны «Orienta», которое позднее он *«забрал обратно в Нью-Йорк»* и его позднее купило уругвайское правительство.

### **«Oriental» в составе флота Уругвая**

Следующая страница в биографии судна связана со службой во флоте Уругвая. Большинство военно-морских аналитиков того времени и нынешних историков крайне недоумевают по поводу причин столь сомнительного приобретения. Можно лишь догадываться, что поскольку корпус яхты создавался на основе корпусов миноносцев, возможно, этим шагом уругвайское руководство попыталось получить опыт эксплуатации кораблей этого класса.



**Рис. 8.** «Oriental» на Багамах во время перехода в Уругвай

Напомним, что по уругвайским данным размерения «Oriental» составляют: длина 32 м, ширина 3,55 м, глубина трюма 3,25 м, осадка 2,13 м. Водоизмещение 88 т., скорость от 18 до 20 уз., но по некоторым данным максимальная лишь 17. Машина двойного расширения, мощностью 300 л.с., рабочее давление в котле 250 фнт. (17,6 атм). Ограниченная емкость его угольных ям (28 т) позволяла пройти не более 8 суток на скорости 14 уз.

Относительно вооружения, практически все источники по уругвайскому флоту единодушны во мнении, что корабль приобрели без вооружения. Но некоторые газеты того времени сообщали, что в трюмах лежали четыре скорострельные пушки, которые установили лишь по прибытию судна в Монтевидео.

Именно из-за ограниченной дальности переход в Монтевидео занял целых 219 дней, полных инцидентов и приключений. Судно было вынуждено останавливаться практически во всех портах по своему пути: Чарльстоне, Ньюпорте, Нассау, Гаити, Санто-Доминго, Сан-Хуане (Пуэрто-Рико), Сент-Томас, Сент-Люсии, Джорджтауне, Кайенне, Амапе, Белеме, Сан-Луисе, Сеаре, Пернамбуку, Байе, Виктории, Рио-де-Жанейро, Дестеро (ныне Флорианополис), Рио-Гранде и Ла-Палома (Charleston, Newport, Nassau, Haítí, Santo Domingo, San Juan (Puerto Rico), Saint Thomas, Santa Lucía, Georgetown, Cayena, Amapá, Belem, São Luiz, Ceará, Pernambuco, Bahía, Victoria, Río de Janeiro, Desterro (Florianópolis), Río Grande, La Paloma).







**Рис. 9.** «Oriental» в составе уругвайского флота

6 февраля 1908 г., после того, как на корабль погрузили запасные части и запасы, необходимые для перехода, он под командой мичмана Эдуардо Марио Саеса (Eduardo Mario Sáez) вышел из Нью-Йорка. Уже в водах Доминиканской республики произошел первый инцидент – корабль сел на мель при подходе к Пуэрто Плата (Puerto Plata). 4 апреля в Сан-Хуане произошла замена команды и американцы, вышедшие из Нью-Йорка, смогли вернуться на родину. Здесь же провели ходовые испытания, пытаясь выявить последствия посадки на мель.

В Кайене, из-за высоких цен на уголь, командир принял решение приобрести дрова. Однако они оказались настолько низкого качества, что для поддержания их горения требовались громадные усилия всей машинной команды. В результате взорвалась одна из трубок в котле.

Но даже и этих запасов не хватило. Поэтому, в районе границы между Гайаной и Бразилией члены экипажа вынуждены были высадиться на необитаемом побережье, чтобы нарубить дрова. Длительное плавание между тем, привело к сильному урезанию норм довольствия экипажа. Наконец, снова исчерпав все запасы дров, командир Саес вынужден был приказать установить импровизированные паруса. На мачты попытались натянуть тенты, но и это не помогло. В итоге Саес на шлюпке отправился на берег в поисках помощи. В Белеме ему удалось нанять буксир, который у острова Мачадо (Machado) взял судно на буксир и доставил его в Белем. Вдобавок всех бед, этот рейс проходил в очень сложных метеоусловиях. Кстати, местная пресса отметила, что это стал первым визитом уругвайского военного корабля в этот порт.

В Белеме корабль должен был провести в ремонте около месяца, после чего поход возобновился. 25 августа, в годовщину национального праздника, корабль прибыл в Дестерро. Местные газеты снова отмечали, что это первый визит уругвайского военного корабля в этот порт. А на берегу его торжественно встретили местные власти, а также консулы Аргентины, Португалии и Австро-Венгрии.

Наконец, после долгого ожидания, «Oriental» в 11-20 13 сентября, преодолев 6000 миль, бросила якорь в Монтевидео. Здесь ее вооружили и как канонерскую лодку «Oriental» зачислили в списки флота.

Однако в основном корабль использовался для патрулирования, выполняя задачи службы Таможенного надзора (Resguardo General). В январе 1910 г. после инцидента с пароходом «Piaggio» «Oriental» патрулировал в реке Уругвай с целью недопущения проникновения в страну сторонников полковника Кармело Кабрера (Carmelo Cabrera).

В 1918-19 гг., после приобретения большого количества запасных частей, корабль прошел ремонт, и снова смог начать службу, теперь в качестве авизо.

В 1921 г. вместе с авизо «Vanguardia» «Oriental» начал программу учений для курсантов Военно-морской школы (Escuela de Marineros). Выйдя из Монтевидео, после промежуточных стоянок в Пуэрто Саусе (Puerto Sauce) и Кармело (Carmelo), корабли дошли до Фрай Бентос (Fray Bentos), где произвели бункеровку. После посетив Нуэву Пальмиру (Nueva Palmira) и Колонию (Colonia) вернулись в столицу. 21 января место штатного экипажа заняли тридцать курсантов, и остальное плавание прошло под их самостоятельным управлением. 6 июня того же года «Oriental» посетил Национальный док (Dique Nacional) и прошел ремонт в Мастерских флота (Talleres de la Armada).

Последняя запись, относящаяся к кораблю датирована 31 января 1922 г. После этого упоминания о нем пропадают, из чего можно заключить, что примерно в это время и списали.

### Благодарности

Редакция благодарит К.Р. Крауфорда за предоставленные для статьи иллюстрации.

### Referenses

[Frank Leslie's Illustrated Weekly Newspaper, 1901](#) – Frank Leslie's Illustrated Weekly Newspaper. 1901. June 15. № 2388.

[Martínez Montero, 1977](#) – *Martínez Montero H.* (1977). Armada Nacional. Estudio Histórico Biográfico. Montevideo: Impreso en Uruguay, 91 p.

[New York Yacht Club Members Book, 1902](#) – New York Yacht Club Members Book. New York: Korff Bros., 1902.

[Lloyd's Register of Yachts, 1903/04](#) – Lloyd's Register of Yachts. Volume 1903/04. Gyan Books Pvt. Ltd. (reprint).

[New York Times, 1905a](#) – New York Times. 1905. April 4.

[New York Times, 1905b](#) – New York Times. 1905. April 9.

[New York Times, 1905c](#) – New York Times. 1905. May 21.

[Los Angeles Herald, 1905](#) – Los Angeles Herald. 1905. May 18.

[Lloyd's Register of Yachts, 1905/06](#) – Lloyd's Register of Yachts. Volume 1905/06. Gyan Books Pvt. Ltd. (reprint).

[The Miami Metropolis, 1905](#) – The Miami Metropolis. 1905. June 30.

### Канонерская лодка «Oriental»

Педро Р. Баррейро <sup>a, \*</sup>

<sup>a</sup> Уругвайская академия морской и речной истории, Монтевидео, Уругвай

*Перевод с испанского Н.В. Митюков*

**Аннотация.** На основе анализа американской периодики производится реконструкция биографии канонерской лодки «Ориенталь», построенной в США в 1901 г. и приобретенной Уругваем в 1908 г. Показано, что в этот период судно использовалось как канонерская лодка в Панаме, явившись самым крупным судно панамского флота. Применение канонерской лодки неразрывно связано с именем американского авантюриста и искателя приключений Томасом Ловеласом. После того, как он утратил интерес к судну, оно вернулось в США, и было продано Уругваю. Дается также краткая информация о службе судна в Уругвае до 1922 г., когда его сдали на слом.

**Ключевые слова:** Уругвай, Томас Ловелас, Панама, военно-морской флот.

\* Корреспондирующий автор

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