

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA  
International Naval Journal  
Issued since 2013.  
E-ISSN: 2413-7596  
2023. 11(1): 3-11

DOI: 10.13187/inj.2023.1.3  
<https://inj.cherkasgu.press>



## Articles

### Boat «Leon Abbett»/«Esperanza»

Alejandro Anca Alamillo <sup>a</sup>, Nikolay W. Mitiukov <sup>b, \*</sup>

<sup>a</sup>Institute of Naval History and Culture, Madrid, Spain

<sup>b</sup>Udmurt Federal Research Center, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

#### Abstract

Among the ships and vessels that were in Cuba in 1898 as part of the Spanish naval forces, the former New York's water buses, purchased with voluntary donations in 1895, stand out. Unfortunately, serious publications completely ignore information about them. And as an analysis of the literature has shown, the biographies of these courts have not yet been the object of anyone's research. In this regard, the purpose of the work was to reconstruct the history of one of these river boats – the boat «Leon Abbett», in the Spanish fleet «Esperanza». The main material for the work was American and Spanish periodicals of that time. Since the early biography of the «Leon Abbett» from the moment of its construction in 1889 was practically not reflected in the local American press, it was assumed that while the ship was owned by the builder «Otterson & Seaman», no machines were installed on it, perhaps awaiting wishes potential buyer. As a result, when, after the death of the owner of the company, the ship was acquired by retired Colonel Payne in 1891, he was forced to additionally purchase machinery and a boiler for the ship. The ship was actively used until 1893, repeatedly appearing on the pages of gossip columns. Then, for a number of reasons, the owner lost interest in the ship and it was laid up until 1895, when it was purchased for the needs of the Spanish fleet in Cuba. Having received the new name «Esperanza», the ship entered the fleet as a 3rd rank gunboat. The almost complete lack of information about the ship's participation in the fight against insurgents in Cuba and in the Spanish-American War allows us to assert that it was used as a crew ship on the Havana port. The last mention of the «Esperanza» dates back to January 1899, after which it was probably transferred, along with other infrastructure of the Havana port, to the Cuban side.

**Keywords:** shipbuilding, New York riverboats, shipping, war, Cuba, Spanish-American War.

#### 1. Введение

Среди всех испанских кораблей и судов, участвовавших в войне на Кубе в 1895-98 гг. явным особняком стоят бывшие Нью-Йоркские речные трамвайчики. Практически все авторы обходят их стороной, в лучшем случае указывая лишь небольшой набор характеристик, явно заимствованный из «Estado General de la Armada» за 1898 год. Как

\* Corresponding author

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

показал обзор литературы, они до сих пор не стали объектом чьего-то исследования. Задача данной работы заключается в реконструкции биографии одного из речных трамвайчиков «Leon Abbett», ставший в испанском флоте «Esperanza».

## 2. Материалы и методы

Основным материалом исследования стала американская и испанская периодика того времени. В первую очередь американская газета «[Red Bank Register](#)», издававшаяся с 1878 г. в Ред Банке (Нью Джерси). При анализе использован историко-хронологический метод, поскольку расположенные в хронологическом порядке упоминания о судне с помощью логических обобщений дали возможность с некоторой долей уверенности реконструировать периоды биографии судна, оставшиеся вне газетного освящения.

## 3. Обсуждение и результаты

Винтовой катер «Leon Abbett» был построен фирмой «Otterson & Seaman», Бранчпорт (Нью-Джерси) в 1889 г. Судно получило имя 26-го губернатора штата Нью Джерси (1884–1887) Леона Аббетта (1836–1894). Очевидно, между фирмой и бывшим губернатором имелись какие-то деловые связи, поскольку в собственности у него в 1891–92 гг. имелась винтовая яхта «New Jersey» постройки «Otterson & Seaman» 1890 г. с припиской в Нью Йорке. Размерения корпуса: длина 18,3 м (60'), длина по ватерлинии 16,65 м (54,6'), ширина 3,66 м (12'), осадка 0,91 м (3,0') ([Yacht List, 1890-91: 180](#)). В 1893 году судно купил Herbert M. Farr, и переименовал в «Muskoka».

В 1890–1895 гг. «Leon Abbett» числился с регистровым № 141015, 21,24 грт., 15,82 нрт, длина 16,77 м (55'), ширина 3,66 м (12'), высота борта 1,83 м (6,0'), мощность машины 100 н.л.с. (в графе индикаторной мощности стоит прочерк) построено в 1889 в Бранчпорте (Нью-Джерси), приписка Perth Amboy (Нью-Джерси) ([22-th Annual, 1890: 302](#)), ([23-th Annual, 1891: 312](#)), ([24-th Annual, 1892: 320](#)), ([25-th Annual, 1893: 323](#)), ([26-th Annual, 1894: 322](#)), ([27-th Annual, 1895: 269](#)).

Но информация в «Списке американских яхт» в период с 1890 по 1893 г. меняется. В Списке 1890–1891 г. ([Yacht List, 1890-91: 135](#)), винтовая яхта № 1550 «Leon Abbett» отмечена как спроектированная и построенная фирмой «Otterson & Seaman» в 1889 г. Эта же фирма числится собственником. Длина корпуса составляла 18,3 м (60'), ширина 3,66 м (12'), высота борта 1,83 м (6'), осадка 0,80 м (2,6'). А вот относительно машин и котлов имеется какая-то недосказанность. С одной стороны, список указывает наличие машины, но, в отличие от других судов, не дает ее характеристик (количества и диаметры цилиндров). Аналогично и по котлу – указывается лишь, что это водотрубный котел производства фирмы «E.E. Roberts», и снова без деталей. Но самое странное, что список не дает количества человек команды. Все это может указывать, что судно построено, спущено на воду, но по каким-то причинам не имеет машины и потому не используется.

Список 1892 г. в целом повторяет информацию предыдущего года. В нем «Leon Abbett» находится под № 216 ([Yacht List, 1892: 22](#)). Судно уже имеет регистровый № 141015. Также впервые указаны грузоподъемность и дедвейт 21,24 грт. и 15,82 нрт., а размерения дополнены длиной корпуса по ватерлинии, которая составляет 16,77 м (55'). Но в графах машины, котлы, собственник, приписка и команда стоят прочерки. Совершенно аналогичную информацию (с теми же прочерками) дает Список 1893 г., где судно присутствует под номером 228 ([Yacht List, 1893: 24](#)).

Газета «[Red Bank Register](#)» в мае 1889 г. писала: «*"Otterson & Seaman", производитель лодок в Бранчпорте, в ближайшее время выведет на линию два паровых катера для сообщения между Бранчпортом, (Branchport), Хайландсом (Highlands) и Ред-Банком (Red Bank). Предполагается, что они будут работать все летние месяцы. Катер между Бранчпортом и Хайландсом начнет курсировать 20 июня и будет совершать по пять рейсов туда и обратно. Стоимость проезда будет десять центов в одну сторону. Катер между Хайландсом и Ред-Банк, чтобы соединиться с катером из Бранчпорта, начнет эксплуатацию в начале июля*» ([Red Bank Register. 1889. May 29. Vol. XI. № 49. P. 1](#)).

К сожалению, из этого газетного сообщения непонятно, что за катера должны были выйти на линию. «Список американских яхт» за конец 1880-х гг. вообще не дает ни одного судна в собственности компании, которые можно было бы вывести на линию, кроме «Leon

Abbett». Иллюстрированная история транспорта Хайландса, дающая список всех судов, ходивших на этой линии, сообщает, что в 1889 г. перевозками занимались суда «Jersey Lily» и «Our Mary», которые использовались в этой роли с 1888 г. и «Otterson & Seaman» не значится там ни в качестве строителя, ни в качестве собственника. В свою очередь, «Leon Abbett» в той же работе показан на линии с 1891 г. ([Illustrated History, 2010: 12](#)). Все это заставляет предположить, что в указанной газетной заметке напечатали лишь своего рода декларацию намерений, и реально катера фирмы так и не вышли на линию. Возможно, речь могла идти о «Leon Abbett», который планировался к выходу 20 июня, и «New Jersey», который был готов лишь в 1890 г. и который продали Леону Аббетту.



**Рис. 1.** Реклама фирмы «Otterson & Seaman», конец 1880-х гг.

Следующее газетное сообщение датируется апрелем 1891 г. и говорит о распродаже имущества фирмы, вероятно в связи со смертью собственника. Распродажа производилась по распоряжению Окружного суда от 13 октября 1890 г. и была назначена на 9 мая 1891 г. Среди имущества фигурировали три катера с керосиновыми двигателями с длиной корпуса 20, 27 и 30 футов (6,1; 8,2 и 9,1 м), парусный бот «Zephyrus» и прочее имущество (моторы, насосы, пилы и т.п.) ([Red Bank Register. 1891.April 29. Vol. XIII. № 44. P. 2](#)). Хотя среди объектов аукциона нет ничего похожего на «Leon Abbett», но можно предположить, что его, хоть и не закончили постройкой, вероятно, продали в начале 1891 г., то есть до начала аукциона.

Поскольку новым хозяином судна стал отставной генерал Бенджамин С. Пейн, интересно собрать газетные сообщения этого периода о нем. В 1890 г. он несколько раз упоминался как владелец яхты «Waif». Судя по «Списку американских яхт», это парусный шлюп с длиной корпуса 10,7 м (35') постройки 1874 г. ([Yacht List, 1891: 268](#)). 18 февраля 1891 г. шлюп выставили на продажу ([Red Bank Register. 1891. February 18. Vol. XIII. № 34. P. 2](#)), а уже 27 мая газета писала: «Паровая яхта генерала Пейна “Leon Abbett” сейчас проходит капитальный ремонт. На нее будет установлен новый котел и двигатель двойного расширения. Мистер Пейн намерен отплыть на своей яхте в День Поминовения (*Decoration*

day)» ([Red Bank Register. 1891. May 27. Vol. XIII. № 48. P. 1](#)). Поскольку день Поминовения отмечается в США в конце мая, вероятно, при ремонте яхты возникли какие-то непредвиденные трудности. 3 июня газета писала: «Бендж[амин] С. Пейн установил новый котел и двигатель на свою большую паровую яхту и рассчитывает совершить на ней пробную поездку через несколько дней» ([Red Bank Register. 1891. June 3. Vol. XIII. № 49. P. 1](#)). Таким образом, в начале июня судно было отремонтировано и совершило пробный выход.

## THE FAST AND COMMODIOUS STEAM LAUNCH

“LEON ABBETT”



FOR CHARTER,  
BY WEEK, DAY OR TRIP.

For particulars and terms apply to,

CAPT. CHARLES P. IRWIN,

Red Bank, New Jersey.

Press of C. S. DAY, 2 West 14th St., New York.

**Рис. 2.** Реклама катера «Leon Abbett», начало 1890-х гг.

В воскресенье 28 июня сын генерала с друзьями совершили на «Leon Abbett» путешествие на Кони-Айленд (Coney Island), где они посетили местные достопримечательности и сфотографировались ([Red Bank Register. 1891. July 1. Vol. XIV. № 1. P. 2](#)). Так что в конце июня судно уже было вполне готово для эксплуатации. К сожалению, газеты о нем в этом году более не упоминают, из чего можно предположить, что катер использовался в основном для личных нужд.

1892 г. генерал Пейн решил начать бизнес с использованием «Leon Abbett», в связи с этим, новости с судном достаточно активно присутствуют в газете «Red Bank Register».

8 июня газета на первой полосе сообщила, что некая большая компания отправилась на рыбалку на яхте генерала Пейна в район ниже Лонг-Бранч (Long Branch). Весь улов составил восемь морских окуней ([Red Bank Register. 1892. June 8. Vol. XIV. № 50. P. 1](#)). Можно предположить, что эта заметка появилась как реклама, призывающая всех желающих арендовать катер. А вот 29 июня, также на первой полосе, генерал опубликовал уже явно рекламное сообщение, которое потом появлялось в разделе рекламы практически

весь год: «Воскресные поездки в Хайлендс. С воскресенья 3 июля и каждое последующее воскресенье вплоть до 31 августа паровой катер «Leon Abbett» будет совершать в сутки по четыре рейса между Ред-Бэнк (Red Bank) и Хайлендсом (Highlands) с промежуточной остановкой в Фэйр Хавен (Fair Haven) и Океаник (Oceanic). Катер будет отправляться Ред-Бэнкс в 10 утра, 14, 16 и 18 часов вечера. Отправление из Хайлендса состоится в 11 утра, 13, 17 и 19 часов вечера. Билет в один конец будет стоить 15 центов, а билет туда и обратно — 25 центов. Капитан катера — Чарльз П. Ирвин (Charles P. Irwin). В будние дни лодку можно будет арендовать для отдыха или рыбалки» (Red Bank Register. 1892. June 29. Vol. XV. № 1. P. 1).

Из газетных сообщений явно рекламного характера совершенно выпадает статья 13 июля 1892 г. Во время воскресного рейса (10 июля) пассажиры «Leon Abbett» у Хайленд Бич с полшестого до семи стали свидетелями интересного природного явления. Сначала их внимание привлек неизвестный корабль с пылающей мачтой. Когда дымка немного рассеялась, оказалось, что это был обычный пароход, над которым проецировалось его изображение в перевернутом виде, при чем, оба изображения касались друг друга кончиками мачт. Через четверть часа мираж распространился по всему океанскому горизонту, при чем перевернутое изображение моря во всем диапазоне было примерно одинаковой высоты. Находившая в поле зрения трехмачтовая шхуна отображалась вверх ногами, и ее кончики мачт также соприкасались друг с другом. Еще три судна, находившиеся за линией горизонта на юго-западе, можно было увидеть лишь в перевернутом виде. А вот на северо-востоке, перед изумленными пассажирами представало изображение берега, в котором ясно угадывался какой-то холм, покрытый домами, скорее всего, расположенный на Лонг-Айленде. Еще севернее виднелся один из нью-йоркских фортов. При чем, изображение было настолько детальным и четким, что были видны даже жерла орудий, торчавшие из бойниц. Мираж периодически пропадал, но потом появлялся вновь (Red Bank Register. 1892. July 13. Vol. XV. № 3. P. 1).

Дальнейшие сообщения снова носили рекламный характер и обычно сообщали о результатах рыбалки. Так в четверг 14 июля лагерь сыновей ветеранов Самуэля Слипера (Samuel T. Sleeper) выезжал на катере вниз по реке на экскурсию. Всего на борту находилось около трех десятков человек с женами или подругами. Крайней точкой маршрута стал Санди Хук (Sandy Hook), где удалось поймать два десятка луфарей. Путешествие омрачила потеря за бортом сумочки одной из пассажирок, вместе с которой утонули билеты до Чикаго и крупная сумма денег (Red Bank Register. 1892. July 20. Vol. XV. № 4. P. 1). 23 июля уже сам Бенджамин Пейн с семьей отправился на рыбалку, поймав в итоге свыше 500 фунтов луфарей (Red Bank Register. 1892. July 27. Vol. XV. № 5. P. 5).

Но, наверное самым громким по провинциальным меркам мероприятием стала распродажа, устроенная велосипедным клубом, которая прошла настолько удачно, что ее участники решили арендовать «Leon Abbett» для катания. Что интересно, газета два раза публиковала анонсы этой поездки (3 и 10 августа), романтично назвав ее «путешествие под лунным светом» (Red Bank Register. 1892. August 3. Vol. XV. № 6. P. 1), (Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 1). В итоге велосипедисты вышли в плавание лишь в девять вечера 16 августа. Они прокатились вниз по реке до Хайленд Бич (Highland Beach). Путешествие омрачилось лишь тем, что на обратном пути катер сел на мель около клуба «Нептун». Каких-то серьезных повреждений судно не получило и во время прилива смогло самостоятельно сняться и продолжить путь. Впрочем, путешественники в этом нашли даже какой-то элемент приключения, хотя и прибыли в пункт назначения лишь около трех утра (Red Bank Register. 1892. August 17. Vol. XV. № 8. P. 3).

Аналогичным образом была организована экскурсия по линии олимпийской лиги Монмута (Monmouth) (Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 1). А вот еще одно путешествие снова закончилось не так, как его изначально планировали. Вечером 9 августа катер зафрахтовала компания из трех десятков человек. Они отплыли около восьми вечера, но около половины первого рейс пришлось прервать из-за приближавшейся грозы (Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 2).

9 августа во время рыбалки в районе Океаника (Oceanic) какая-то крупная рыба способствовала тому, что за борт упал некий Уильям Кертис (William Curtis) из Ред Банк.

Впрочем, все закончилось благополучно и пострадавший смог самостоятельно выбраться на борт катера ([Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 2](#)).

Не забывал о путешествиях и сам владелец катера. Так 24 августа он вместе с семьей и друзьями устроили вечеринку на борту «Leon Abbett» с путешествием к Санди Хук ([Red Bank Register. 1892. August 24. Vol. XV. № 9. P. 2](#))

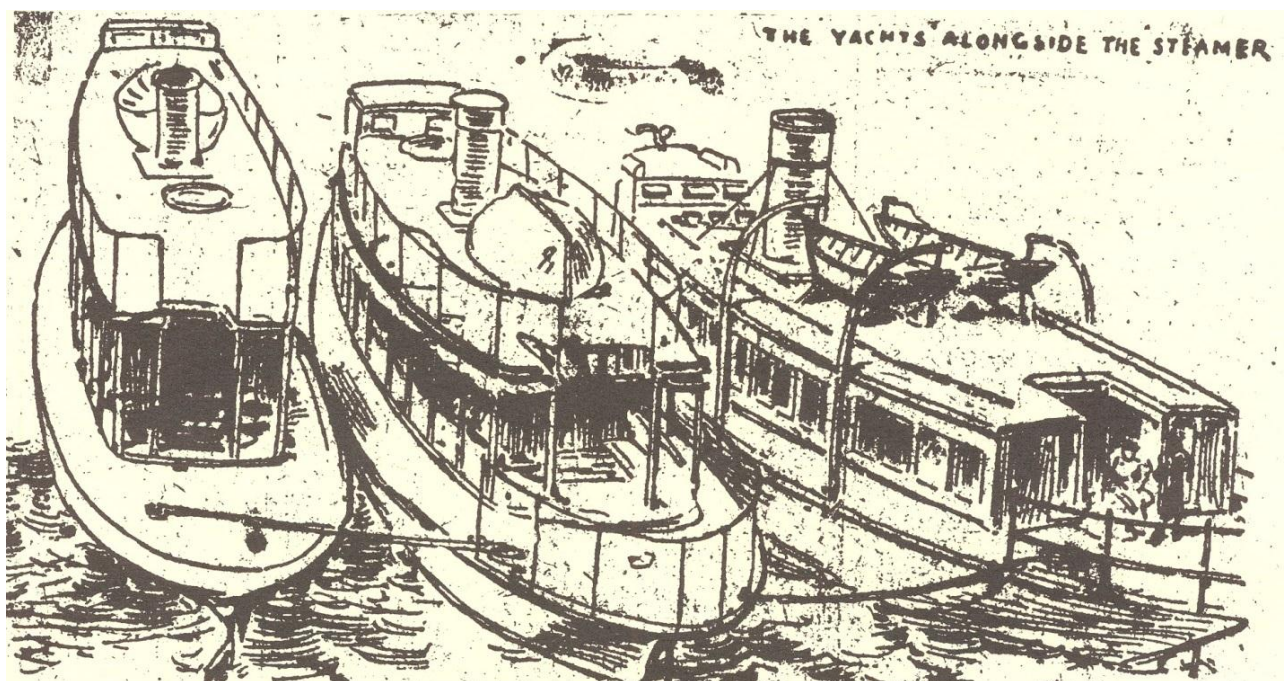
А вот путешествие в четверг 1 сентября стало испытание для катера и его пассажиров. Около девяти утра он отправился в район Санди Хук, но достигнув места назначения, его встретило штормовое море. Сам катер пережил качку вполне удачно, чего нельзя сказать об его пассажирах, некоторых из которых пришлось отпаивать лимонной водой. Но, поскольку рыбалка в штормовом море не заладилась, «Leon Abbett» ушел к железнодорожному причалу. Здесь счастливые рыболовы смогли вытащить множество морских окуней, групперов, таутоги и луциана. Около семи вечера довольные путешественники вернулись домой ([Red Bank Register. 1892. September 7. Vol. XV. № 11. P. 1](#)).

И лишь 11 сентября «Leon Abbett» совершил свой последний рейс. Навигация этого года оказалась успешной как для хозяина судна, так и для многочисленных пассажиров, получивших возможность провести день на морском побережье и вечером вернуться обратно. Хозяин судна намеревался продолжить подобную практику в следующий сезон, также продлив его до середины сентября ([Red Bank Register. 1892. September 14. Vol. XV. № 12. P. 1](#)).

Впрочем, несмотря на закрытие навигации, сам генерал Пейн еще несколько раз пользуясь хорошей погодой выходил на судне в море. Так 14 сентября газета писала, что он с семьей и с друзьями выходил на рыбалку, где поймал в общей сложности 51 луфаря ([Red Bank Register. 1892. September 14. Vol. XV. № 12. P. 1](#)). Чуть позднее он с друзьями вышел на катере для танцевальной вечеринки, сопровождавшейся потреблением прохладительных напитков. А вскоре после этого его сын отправился в трехнедельную поездку на юг, посетив Вашингтон, Балтимор, Олд-Пойнт-Комфорт (Old Point Comfort) и другие достопримечательности южных штатов, вплоть до Северной Каролины ([Red Bank Register. 1892. September 14. Vol. XV. № 12. P. 2](#)).

Единственное сообщение о катере 10 мая 1893 г., казалось бы должно было добавить оптимизма, что судно будет также активно эксплуатироваться, как и в прошлом году: *«Новый пирс для “Leon Abbett”. Бенджамин С. Пейн построил длинный и прочный пирс в задней части своего дома на Риверсайд авеню (Riverside). Он вдается в реку на 190 футов (около 60 м). Теперь воды достаточно, чтобы паровой катер “Leon Abbett” стоял в конце причала на всех стадиях прилива»* ([Red Bank Register. 1893. May 10. Vol. XV. № 46. P. 4](#)). Однако более, ни в 1893 г., ни 1894 г. газеты о катере не сообщают ни слова. Бывший капитан Чарльз Ирвинг упоминается исключительно по другим поводам. Можно лишь предположить, что поскольку генерал женил своего сына, все его усилия были направлены на строительство тому нового дома. В результате, судно в 1895 г. ставится на продажу и его купили для использования в боевых действиях на Кубе. Сделка была осуществлена при участии испанского консула, генерал продал свое судно за 4800 долларов ([Red Bank Register. 1895. August 7. Vol. XVIII. № 6. P. 1](#)). Указанная цена может свидетельствовать о хорошем состоянии, поскольку еще два нью-йоркских речных трамвайчика постройки 1894 и 1895 гг. «Shrewsbury» и «Navesink» обошлись испанцам по 5000 долларов.

Утром 6 августа «Navesink», «Leon Abbett» и «Shrewsbury» своим ходом перешли из Ред Банк, места их постоянного базирования, в Нью-Йорк, где у пирса № 6 их уже дожидался зафрахтованный пароход «Ardanrose» компании «Munson Line», который должен был доставить их на Кубу ([The New York Times. 7.8.1895](#)). Вечером 12 августа пароход с тремя катерами на борту прибыл в Гавану ([La Epoca 1.9.1895. P. 2](#)).



**Рис. 3.** Бывшие Нью-Йоркские речные трамвайчики перед отправкой на Кубу

Поскольку сделка осуществлялась не непосредственно морским министерством, а гражданским посредником, тот посчитал непатриотичным оставлять катерам старые американские наименования. В результате «Leon Abbett», «Navesink» и «Shrewsbury» стали «Almirante Chacón», «General Laborde» и «General Tacón».

5 сентября в Сан-Себастьяне среди множества наименований, предложенных для новых канонерских лодок, высочайше были выбраны: «Esperanza», «Relámpago», «Intrépida», «Mensajera», «Dardo» и «Valiente» ([La Época 6.9.1895, pág. 2](#)).

Так бывший «Leon Abbett» официально вошел в состав испанского флота под наименованием «Esperanza». Судну присвоили тактический № 175, с международным идентификатором GRDJ. При этом в списках флота годом спуска на воду значился 1895 г. Водоизмещение 22 т., длина деревянного корпуса 18 м, ширина 2,83 м, высота борта 2,22 м, экипаж 12 чел. под командой мичмана. В экипаж также входил механик, гардемарин и нижние чины ([Estado, 1898: 398-399](#)). Относительно вооружения у судна стоит прочерк.

29 сентября официально сообщалось, что после переоборудования канонерские лодки «Intrépida» и «Esperanza» покинули арсенал Гаваны. При этом в ходе сдаточных испытаний на «Intrépida» произошла небольшая авария, которую быстро удалось устранить ([La Época 29.9.1895, pág. 2](#)).

6 сентября при выходе из Гаваны от столкновения с пароходом «Conte de la Mortera» погиб крейсер «Sánchez Barcáiztegui». 5 октября состоялась торжественная церемония захоронения жертв трагедии. Среди множества возложенных венков был венок и от экипажа «Esperanza» ([El Imparcial 5.10.1895, pág. 1](#)).

В ноябре 1895 г. вместе с другими судами судно было переклассифицировано в канонерскую лодку 3 ранга ([El Correo militar 26.11.1895, pág. 2](#)).

О дальнейшей судьбе катера остается лишь догадываться. «Esperanza» по странному стечению обстоятельств не фигурирует в числе судов, участвовавших в борьбе с инсургентами в 1895-98 гг. и даже в операциях против США в 1898 г.

Судя по документам «Archivo General de la Marina» ни один член ее экипажа за весь этот период не был удостоен наград. Зато в ноябре 1898 г. с «Esperanza» дезертировал кочегар А. Буса Кастро (Antonio Bouza Castro), дело о котором было предано в военный трибунал ([Gaceta de Madrid 28 Julio 1899 Núm 209. Toso III Pág, 351](#)).

В 1895 г. судном кратковременно командовал Хенаро Пандо (Jenaro Pando), героически погибший в 1896 г. на борту парохода «Belico» ([El Mundo naval ilustrado 1.7.1897, pág. 12](#)).

Все эти разрозненные факты указывают, что «Esperanza» все-таки не погибла и на самом деле находилась в составе флота. Скорее всего, странное молчание официальных документов можно объяснить тем, что она использовалась в качестве разъездного судна в Гаванском порту. Тогда в принципе становится понятным и отсутствие вооружения, и то, что ее экипаж обошли стороной победные реляции и награды.

В октябре 1895 г. испанские газеты писали: «Голландский пароход сел на мель у рифов Гаваны, из его команды ценой усилий парохода “Esperanza” спасено 18 человек» ([La Unión Católica 10.10.1895, pág. 2](#)). Хотя в испанском торговом флоте действительно был пароход «Esperanza», но он использовался для каботажных перевозок в метрополии. Так что здесь, скорее всего, имеется в виду бывший речной трамвайчик.

В последний раз «Esperanza» упоминалась в испанских газетах в январе 1899 г., в связи с возвращением останков Колумба в метрополию. Именно на этом судне их перевезли с берега на борт отправляющегося в Испанию крейсера «Conde de Venadito» ([La Época 4.1.1899, pág. 2](#)).

К сожалению, приказ об исключении судна из списков флота пока не найден, но ряд авторов указывают, что это произошло в 1898 г., при этом не называя дату. Можно предположить, что даже после 1898 г. «Esperanza» по-прежнему оставалась разъездным катером Гаванского порта, так что отсутствие приказа в этом случае становится вполне объяснимым.

#### 4. Заключение

Речной трамвайчик «Leon Abbett» не оказал существенного влияния на пассажирские перевозки в Нью Джерси. Тем не менее, он в период 1891-93 гг. достаточно «засветился» в светских хрониках. Информация о службе «Esperanza» в составе испанского флота также довольно скупа, но тем не менее она позволяет высказать предположение, что судно было передано Гаванскому порту, где использовалось как разъездное судно.

#### References

- [22-th Annual, 1890](#) – Twenty-second Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1890. 460 p.
- [23-th Annual, 1891](#) – Twenty-third Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1891. 439 p.
- [24-th Annual, 1892](#) – Twenty-fourth Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1892. 449 p.
- [25-th Annual, 1893](#) – Twenty-fifth Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1893. 457 p.
- [26-th Annual, 1894](#) – Twenty-sixth Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1894. 453 p.
- [27-th Annual, 1895](#) – Twenty-seventh Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1895. 502 p.
- [Estado, 1898](#) – Estado General de la Armada. T.1. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
- [Illustrated History, 2010](#) – An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach, New Jersey. [Б.м.]: Jean Howson Cultural Resource Unit The RBA Group, 2010. 81 p.
- [Yacht List, 1890-91](#) – The American Yacht List for 1890-91. New York: E.P. Coby & Co., 1891.
- [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 1893. New York: E.P. Coby & Co., 1893.



**Катер «Leon Abbett»/«Esperanza»**

Александр Анка Аламилльо <sup>a</sup>, Николай Витальевич Митюков <sup>b, \*</sup>

<sup>a</sup> Институт военно-морской истории и культуры, Мадрид, Испания

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

**Аннотация.** Среди кораблей и судов, имевшихся на Кубе в 1898 г. в составе испанских военно-морских сил особняком стоят бывшие Нью-Йоркские речные трамвайчики, приобретенные на добровольные пожертвования в 1895 г. К сожалению, серьезные издания полностью игнорируют информацию о них. А как показал анализ литературы, биографии этих судов до сих не являлась объектом чьего-нибудь исследования. В связи с этим, целью работы стала реконструкция истории одного из этих речных трамвайчиков – катера «Leon Abbett», в испанском флоте «Esperanza». Основным материалом для работы послужила американская и испанская периодика того времени. Поскольку ранняя биография «Leon Abbett» с момента постройки в 1889 г. практически не нашла отражения в местной американской печати, сделано предположение, что пока судно числилось в собственности у фирмы-строителя «Otterson & Seaman» на ней не установили машины, возможно ожидая пожеланий потенциального покупателя. В результате когда после смерти владельца фирмы судно в 1891 г. приобрел отставной полковник Пейн, он был вынужден дополнительно приобрести для судна машины и котел. Судно активно эксплуатировалось до 1893 г., неоднократно попадая на страницы светской хроники. Далее по ряду причин хозяин теряет интерес к судну и оно стоит на приколе до 1895 г., когда его приобрели на нужды испанского флота на Кубе. Получив новое наименование «Esperanza», судно вошло в состав флота как канонерская лодка 3-го ранга. Практически полное отсутствие информации об участии судна в борьбе с инсургентами на Кубе и в испано-американской войне позволяет утверждать, что оно использовалось как разъездное судно гаванского порта. Последнее упоминание об «Esperanza» относится к январю 1899 г., после чего она, вероятно, была передана с прочей инфраструктурой гаванского порта кубинской стороне.

**Ключевые слова:** судостроение, Нью-Йоркские речные трамвайчики, морские перевозки, война, Куба, испано-американская война.

---

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