



²⁶ Fessler I. A. Resultate... S. 219.

²⁷ Ibid. S. 223.

²⁸ Ibid. S. 219.

²⁹ Мальбланш (Malebranche), Николя (1638–1715 гг.) – французский религиозный философ, последователь Декарта. Занимался проблемами морали и гносеологии. См.: Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона. Т. XVIII-а. СПб., 1896. С. 495–496; Фенелон (Fenelon), Франсуа (1651–1715 гг.) – французский философ-моралист, писатель и педагог. См.: Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона. Т. XXXV. СПб., 1902. С. 455–457.

³⁰ Fessler I.A. Resultate... S. 223.

³¹ Ibid. S. 221.

³² Ibid.

³³ Ibid. S. 223.

³⁴ Ibid. S. 219.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid. S. 219–220.

³⁷ Ibid. S. 220.

³⁸ На эту тему см., в частности: Epstein K. W. Die Ursprünge des Konservativismus in Deutschland. Der Ausgangspunkt: Die Herausforderung durch die Französische Revolution 1770–1806. Propyläen-Verlag, Berlin, 1973.

³⁹ Fessler I. A. Resultate... S. 225.

⁴⁰ Ibid. S. 226.

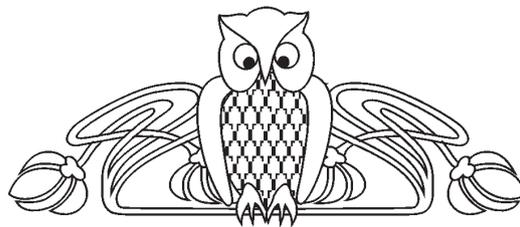
⁴¹ «Только эта односторонность могла <...> всерьез утверждать, что республиканская или представительная форма государства превосходит монархическую форму правления; в то время как основательным знатокам истории известно, что на протяжении существования всех народов и государств не существовало республик в полном смысле слова, что в так называемых республиках, как и в монархиях, все так долго идет хорошо, как единственный великий человек хранит и оживляет государственную машину». См.: Fessler I. A. Resultate... S. 226.

УДК 94(460).088.2

ИСПАНСКИЙ РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ФЛОТ В КАМПАНИИ 1936 ГОДА

Д. М. Креленко

Саратовский государственный университет
E-mail: lary0312@yandex.ru



Структура размещения производительных сил Испании XX в. обусловила зависимость страны от фактора контроля прилегающих акваторий и основных морских коммуникаций. Вспыхнувший в 1936 г. военный мятеж усугубил ситуацию, при этом обеспечил Республике возможность добиться превосходства на море. Однако в первые месяцы гражданской войны ряд неудачных операций республиканского флота и основные политические шаги правительства в Мадриде позволили состояться морской блокаде. Таким образом, мятежники лишили Республику первоначальных преимуществ и в значительной мере предопределили собственный успех в гражданской войне 1936–1939 годов.

Ключевые слова: Испания, гражданская война, морская война, экономическая география Испании.

Spanish Republican Fleet in 1936 Campaign

D. M. Krelenko

Productive forces placement in Spain in XX c. made the country dependent on the control of the basic naval communications bordering the aquatorium. Military revolt, which broke out in 1936, made the situation even worse. However, it gave the Republic the opportunity to achieve sea superiority. Several failures of the Republican fleet during the first months of the Civil War and government policy of Madrid led to the sea blockade. Thus, the rebels deprived the Republic of the initial advantages and largely predetermined their own success in 1936–1939 Civil War.

Key words: Spain, Civil War, sea war, economic geography of Spain.

Три четверти столетия назад, 17 июля 1936 г. испанские вооруженные силы подняли мятеж. Сложнейший узел экономических проблем и вытекающая из этого социально-политическая напряженность давно разорвали испанское общество пополам. В результате глывшая десятилетие внутринациональная усобица закономерно переросла в масштабное братоубийство.

В свою очередь, созревший планетарный иерархический кризис с соответствующим комплексом межнациональных противоречий привел к интернационализации гражданской войны на Иберийском полуострове. Внутриспанский конфликт превратился в крупнейшее вооруженное противостояние межвоенного периода. Участники и наблюдатели событий организовали пролог и локальную демонстрацию глобального катаклизма, от которого человечество еще отделяли три с небольшим квазимирных года.

Закономерный интерес к прологу и выявлению причинно-следственных связей в рамках предвоенных и непосредственных процессов Второй мировой определил исследовательскую активность. В последние полвека испанская тематика обрела популярность. Однако познаваемый пласт испанской истории XX в. и ее ярчайшей страницы столь обширен, что считать круг вопросов основательно изученным преждевременно.



Например, отечественная историография почти не касается проблемы борьбы на морских коммуникациях испанской гражданской войны. Доступная информация на русском языке весьма фрагментарна и скудна. Заинтересованный читатель без знания кастильского наречия может рассчитывать в основном на воспоминания советских волонтеров, чья деятельность в Испании была связана с республиканским флотом. Под номером один в данном списке идут мемуары адмирала Н. Г. Кузнецова¹. Далее следуют интересные, но предельно лаконичные заметки адмиралов Н. Питерского, С. С. Рамишвили и А. В. Крученых².

К менее доступным источникам относится находящаяся на спецхранении или на положении библиографической редкости оперативная ознакомительная продукция генштаба РККА. В СССР по горячим следам испанских событий было выпущено 27 отчетов, систематизировавших извлеченный опыт. Четыре памятки посвящены борьбе на море³. Кроме того, некоторое представление о битве в акваториях гражданской войны дают воспоминания военных специалистов, добравшихся на театр военных действий морем, но для этих людей транзитный процесс остался любопытной деталью, и только.

Специальных аналитических работ по морской тематике в России всего три. Единственная специализированная была опубликована в 2003 году⁴.

Следующая работа, А. В. Шталя, представляет лекционный курс, читаемый в военно-морских вузах СССР чуть позже свершившихся событий⁵. Труд военспеца интересен стремлением увязать боевые действия и проблемы испанской экономики, но создавался он оперативно, с опорой на материалы СМИ, что предопределило ряд неточностей. Кроме того, непосредственно морской войне уделен минимум внимания. Очевидно, человек морской закалки, награжденный орденами от Св. Станислава до Трудового Красного Знамени, все же угодил в струю сугубо континентального советского военного мышления, присущего тридцатым годам.

Внимание военно-морским аспектам гражданской войны уделил Ю. Е. Рыбалкин в монографии, анализирующей советско-испанское сотрудничество⁶. Впрочем, автора в основном интересовали объемы поставок, но не меры по обеспечению таковых.

Кроме вышеперечисленных авторов, упоминания заслуживают статьи Н. В. Митюкова, который вместе с испанскими коллегами подготовил ряд публикаций о кораблях испанских ВМС⁷.

Этим списком перечень специализированных работ на русском языке, собственно, исчерпывается. Положение несколько исправляют фрагменты текстов из исследований общего характера и бурно прогрессирующая в последние два десятилетия испанская военно-историческая мысль.

Тем не менее российскому читателю по-прежнему нелегко разобраться в теме. Между

тем разобраться стоит. Существующая сегодня геополитическая модель мира с господством атлантических социумов построена на идее океанизма. Именно владение основными планетарными коммуникациями, пролегающими через голубые пространства геоида, является стержнем мироустройства. Контроль коммуникаций осуществляется в том числе, и в основном, с опорой на морскую мощь. Военно-морской потенциал определяет иерархию миропорядка.

Сегодняшнее положение вещей стало следствием изменения в двух бифуркационных точках хронологии. Эти точки находились в 1945 и 1991 гг. В первый из указанных моментов завершилась Вторая мировая война, победу в которой закономерно одержала сторона, имевшая в числе прочего господство на море. Интересно, что в прологе к 1945 г. произошло то же самое. Испанские националисты победили в 1939 г. во многом потому, что увереннее и эффективнее действовали на морских путях. Общность победных технологий позволяет счесть тему морского аспекта гражданской войны в Испании вполне актуальной, коль скоро знакомство с нею интересно в контексте глобального моделирования.

Беглого взгляда на физическую карту Иберийского полуострова достаточно для подтверждения фундамента концепции А. Т. Мэхэна. Береговая черта Испании протяженная и изобилует удобными бухтами. Выходы в море не закрыты естественными препятствиями, замерзающих акваторий нет. Ландшафт обуславливает абсолютное доминирование морских внутренних и ведущих вовне коммуникаций над сухопутными. Так что великое прошлое первой океанической империи предопределялось природой. Объективно уже в XV в. трудности, опасности и время трансатлантического вояжа и сухопутного путешествия из Барселоны в Севилью были сопоставимы. Именно это обстоятельство затормозило развитие внутреннего рынка и выплеснуло кастильскую энергию вовне. По той же причине империя, раскинувшаяся от Филиппин до Чили, не сумела оплодотворить богатствами разобщенные просторы метрополии. Отсутствие единого рынка труда исключило реализацию его излишков за пределами Испании, как следствие – механизм эксплуатации колоний оказался слишком примитивным. Экспроприированные за океаном богатства осели там, где национальные экономики были сомкнутыми и целеустремленными. Испанское наследство досталось новому мировому центру на Британских островах. Закономерно уступив тем, кто распределил по планете труд, а не мерился силой, Кастилия и окраины остались на бобах, встретив империалистическую эпоху в качестве европейской страны второго эшелона. Соответственно выглядела и экономика, загнанная в узкий периметр национального пространства. Ее функцией стало дополнение лидерских систем.



В 30-х гг. прошлого века 50% испанского экспорта приобретала Великобритания, поставлявшая на рынок партнера 17% импортных товаров⁸. Такой баланс можно считать превосходным, если бы 50% не состояли исключительно из продовольствия и сырья, а 17 – только из продукции машиностроения, высокотехнологических образцов и лицензий. Сходная картина наблюдалась в товарообороте с Францией и Аргентиной, каковыми список партнеров с позитивным торговым балансом и исчерпывался. В обмене с США, Германией, Италией и прочими странами дела обстояли как раз наоборот, причем США извлекали из испанского оборота все заработанное на англичанах и французах. Так или иначе, следует отметить исключительную роль Великобритании и Франции в испанской торговле, именно они позволяли Мадриду сводить концы с концами.

Что фигурировало в испанском экспорте? Во-первых, продовольствие и пробка; во-вторых, продукция горнодобывающей промышленности. В этом важнейшем разделе лидерские позиции занимала железная руда, причем именно рудный экспорт делал Испанию незаменимым партнером для англичан. Дело вот в чем: испанская руда весьма богата железом, которого в ее составе находится 46–49%⁹. Это означает, что в процессе плавки из тонны руды можно получить почти 0,5 т железа. Большая доля металла имела только в рудниковых запасах Швеции, СССР и США, причем статистика использовала усредненный результат, складывая полезное содержание всех месторождений. Но англичане для своих многочисленных потребностей брали не общеиспанскую смесь, а конкретную руду из месторождения близ Бильбао. В этом случае качество сырья возрастало до «шведского» значения в 60 долей железа на единицу. Черная металлургия, работающая на таком сырье, имела высочайшую степень эффективности.

Однако привлекательность рудников Басконии и Валенсии не ограничивалась уровнем концентрации. Руда из Страны Басков отличалась исключительно низким содержанием вреднейших фосфорных и серных примесей. Валенсийские рудники давали продукцию с серьезной долей марганца. В обоих случаях сырье позволяло получать чугун превосходного качества, пригодный для производства высокопрочных сталей. Сталь, вырабатываемая из испанского железа (продукция Бильбао была предпочтительнее), отличалась редкостными свойствами. Она была пластичная и выдерживала некоторое растяжение.

Именно такой материал подходил для постройки кораблей. Корабельные корпуса, призванные выдерживать огромные нагрузки на океанской волне, в Англии собирали из конструкционных сталей, имевших испанское происхождение. Основной конструкционный материал самого мощного военного и торгового флота на планете – сталь марки DC, как и ее предшественников¹⁰, –

Англия вырабатывала из испанского сырья. То же сырье годилось для брони и артиллерийских стволов, что ставило Испанию в исключительное положение среди торговых партнеров Британской империи. Вероятно, в английских колониях могли отыскаться собственные источники чего-то похожего, но практичных британцев подкупали близость испанских рудников и возможность переложить бремя обладания традиционной отраслью, а значит, и связанные с ней риски конъюнктурных колебаний на чужие плечи. Именно особые экономические отношения бывших и настоящих мировладельцев были источником радостей и бедствий в испанской экономике.

С одной стороны, Лондон был вынужден прощать Мадриду некоторую независимость в торговой политике, например тот факт, что деньги, зарабатываемые на англичанах, испанцы тратили, покупая машины, электротехнику и химическую продукцию в США и Германии. Тем самым реализовывалось суверенное право Испании искать, где дешевле и лучше. С другой стороны, Испания действительно подставлялась под удар капризной конъюнктуры мирового рынка. Динамика выглядела так. В начале века состояние ориентированной на ресурсный экспорт испанской экономики было стабильно неважным. Покупая чужой труд и интеллект за природные дары, Испания скудела, но медленно и равномерно. В годы Первой мировой тотальный дефицит всех видов продукции в воюющих державах внезапно вознес нейтральное хозяйство Испании на гребень волны. Любой испанский товар стал ликвидным, и экономика росла как на дрожжах.

В 1921 г. процветание закончилось. Возвращение англичан и французов к своим пашням и станкам ввергло подросший испанский потенциал в жестокий кризис. Только что построенные заводы закрывались, распаханые пространства возвращались к целинному состоянию, банковские кредиты повисали в воздухе. Попытка вернуть экономику от экспорта продуктов переработки к сырьевому особого успеха не имела. Испанцев подвел основной партнер, не сумевший совладать с иерархическим кризисом. В 1922 г. в Вашингтоне завершилась знаменитая конференция, где США, спеша закрепить достигнутый паритет с Британией в деле контроля океанских коммуникаций, добились ограничения морских вооружений. Объявленные каникулы в военном кораблестроении снизили спрос на испанские железную и полиметаллические руды. Наиболее развитые зоны добычи экспортных товаров начали приходить в запустение. Но главная беда пришла позже, когда экономический кризис 1929–1933 гг. окончательно обрушил спрос на продовольствие и сырье. В 1933 г. рудники Бильбао и Картахены работали на 10% мощности¹¹. Та же участь постигла угольные копи Астурии, медные под Севильей, свинцовые близ Линареса и прочие горные предприятия, извлекающие марганец, цинк и ртуть.



Все происходившее в 20–30-е гг. XX в. стоило Испании установления военной диктатуры М. Примо де Ривера и ее падения в 1930 году. Далее следовали буржуазная революция 1931 г. и установление режима Второй Республики, функционировавшего в условиях перманентного социально-экономического кризиса. Улучшение наметилось лишь в 1935 г., когда Англия и Франция начали готовиться ко Второй мировой, что резко увеличило спрос на железо и легирующие материалы. Окончательное выздоровление экономики сырьевого придатка могло наступить в 1936 г., когда Великобритания приняла новую судостроительную программу, включавшую строительство 187 кораблей общим водоизмещением 870 000 т¹². Но сделанные в апреле 1936 г. ассигнования запоздали, экономический кризис необратимо расколол испанское общество.

Все вышеприведенное изложено с одной целью – для демонстрации ключевой роли британского сегмента в структуре испанской торговли и доходов. Притом Великобритания находится на острове и иных путей, кроме морских, до ее домен и мартенов не имелось. Упомянутое обстоятельство обязывало Испанию к обладанию заметным военным и торговым флотом. Торговый флот был необходим, дабы не все комиссионные доходы от транспортировки доставались партнерам. Военному надлежало защищать каботажные и скромной протяженности внутриимперские маршруты от посягательств третьих держав, а равно прикрывать массу выдвинутых к морю экономически важных объектов.

Экспортная ориентация испанской экономики и ее открытый морской характер очевидны при первом взгляде на карту размещения производительных сил. Крупнейшим городом страны всю первую половину XX в. являлся не столичный континентальный Мадрид, но портовая Барселона. Самый населенный регион той эпохи – Баскская провинция Бискайя. Там же, кстати, отмечалась высочайшая концентрация индустриального производства и капитала.

Транспортная система страны была и вовсе примечательной. Железородная Страна Басков и угледобывающая Астурия не были связаны магистральной железной дорогой. Великолепная баскская руда ориентировалась, видимо, целиком на Альбион, а тот мизер, что переплавлялся дома, проще было перебрасывать вдоль Кантабрийского (Бискайского) побережья на судах¹³.

Кстати, теми же причинами обуславливались сепаратистские тенденции среди басков и каталонцев. В XIX–XX вв. этнокультурные различия этих народов с кастильцами дополнились разностью экономических интересов. Причем если каталонцы, занятые переработкой и нуждавшиеся в кастильском рынке, желали ограниченного суверенитета, то баски мечтали о полной независимости, ибо их главный партнер размещался за беспокойной ширью Кантабрийского моря.

Борьба с энергичным сепаратизмом басков и вялым автономизмом галисийцев нашла выражение в начертании сухопутной транспортной системы. Заправлявшие в Мадриде кастильские националисты проложили основные стальные магистрали с явным централизаторским замыслом. К примеру, чтобы попасть в любую из четырех ключевых точек кантабрийского побережья, приходилось сначала двигаться на юг до Паленсии, где располагался важнейший железнодорожный узел Старой Кастильи и проживали почти исключительно сторонники единой и неделимой. Для внутреннего сообщения между Ла-Коруньей, Хихоном, Сантандером и Сан-Себастьяном оставались лишь редкие узкоколейки и автомагистрали, чего в стране, импортирующей 100% нефти, было явно недостаточно. Второй вариант маршрута был исключительно морским. Схожим образом обстояли дела и в иных частях страны.

Мятеж планировали профессионалы, воспользовавшиеся коммуникационным «наследием» идейных предшественников. В первые дни мятежа транспортная система полуострова попала под контроль мятежников. Утром 19 июля восставшие овладели Паленсией¹⁴. В тот же момент генерал Кабанельяс удачно объявил военное положение в Сарагосе, «оседлав» северо-восточные железные дороги¹⁵. В Севилье и Кордобе, регулирующих стальные коммуникации Андалусии, мятежники раньше начали, но позже завершили процесс. Генерал Кейпо де Льяно, опираясь на весьма ограниченные силы и собственную дерзость, поджидал подкрепления из протектората, и лишь получив их к 21 июля, решил судьбу юго-западной транспортной системы¹⁶.

Первичное размежевание страны уже в первые дни мятежа разрушило сухопутное сообщение в республике. Мадридское правительство в конце июля 1936 г. полностью контролировало лишь магистральную железную дорогу по маршруту французская граница – Барселона – Валенсия – Мурсия и ее ответвление Валенсия – Мадрид. Поддерживать связь с изолированным северным анклавом республики можно было лишь через территорию Франции, и то пока в руках республиканцев находился участок рельсов Эндай – Ирун – Сан-Себастьян. Зато в республиканской зоне сосредоточилось до трех четвертей локомотивов и вагонов, а также оказался основной Астурийский угольный бассейн¹⁷. На практике это означало, что возможность продолжения борьбы полностью ставилась в зависимость от обладания прибрежными водами. В противном случае вставали автомобильный транспорт и лишенная сырья экономика.

Морской фактор в момент перерастания мятежа в войну приобрел архиважное значение. Резюмируя расклад сил в конце июля 1936 г., можно констатировать, что республиканцам достались ресурсы человеческие, промышленные и природные. Националисты овладели сухопут-



ными коммуникациями, оптимизировав структуру будущей мобилизации. Военный потенциал сухопутных сил и их материально-технические средства стороны поделили примерно поровну при несравнимо лучшей организации управления в мятежном лагере. Весьма архаичная матчасть ВВС из 270 машин на три четверти осталась у мадридского правительства, как и основная масса кадров технических служб. Зато летный состав на 65% перешел к повстанцам¹⁸.

В условиях возникшего равновесия успех одного из лагерей могла определить позиция флота, тем паче, что самый боеспособный контингент националистов в третьей декаде июля 1936 г. еще пребывал на африканском берегу Средиземного моря.

ВМС Испании, порожденные открытостью экономики и наличием заморских территорий, являлись тем фактором, который поднимал страну над уровнем малых государств Европы. В начале 1920-х по числу боевых кораблей испанский флот занимал четвертое место в Европе и шестое в мире¹⁹, что, правда, объяснялось временным выбыванием из рейтинга германского и русского флота. В середине 1930-х все фигуранты, кроме исчезнувших австро-венгерских ВМС, вернулись в списки и испанцы вновь заняли восьмую и десятую строчки в регламенте мировых морских сил. Еще лучше обстояли дела с транспортным флотом, каковой насчитывал более 880 судов общим водоизмещением свыше 1,15 млн т и уступал лишь восьми торговым флотилиям мира²⁰.

В составе испанских ВМС числились два дредноута, «Эспанья» и «Хайме I». Сам факт обладания линкорами был необычен для малых европейских флотов, но обеспечивал, скорее, моральное преимущество. Серия испанских линкоров относилась к типу дредноутов, стоявших у отправной точки эволюции данного класса кораблей. Причем даже в этой категории испанцы не блистали. Проект «Эспанья» был разработан британцами исходя из основополагающей потребности в дешевизне. Англичане постарались и втиснули дредноутные параметры в водоизмещение и габариты броненосцев предшествующей эпохи. Корабли оказались действительно дешевыми, но при этом самыми слабыми из когда-либо построенных. Декларативная испанская пара (третий корабль серии погиб на камнях в 1923 г.) имела посредственную артиллерию, зачаточную систему управления огнем, скромные динамические характеристики, тонкую броню и, главное, конструктивно слабые корпуса с неудовлетворительной подводной защищенностью²¹. К 1936 г. дредноуты устарели морально и изрядно поизносились, но за неимением лучшего по-прежнему считались главными боевыми единицами армады.

Крейсерские силы включали пять кораблей в строю и два достраиваемых. Функционирующая пятерка состояла из двух серий. Первая включала два несколько отличных друг от друга скаута (эскадренных разведчика) типа «Мендес

Нуньес». Выше поименованный крейсер и почти идентичная «Республика», позже переименованная националистами в «Наварру», ничем не выделялись из длинной линейки подобных кораблей, построенных накануне и в годы Первой мировой. Оба крейсера были банальны по параметрам, полезны в повседневной службе флота и изрядно изношены, что усугубляло моральное старение проекта и концепции применения²².

Вторая серия («Либертад», «Адмирал Сервера» и «Мигель Сервантес») воспроизводила первую пару разведчиков на качественно новом уровне. Впитав стандарты межвоенного периода, эти корабли в целом отвечали требованиям эпохи к легким крейсерам. Тип «Либертад» лишь на одну эволюционную ступеньку уступал новейшим кораблям передовых флотов²³.

Находившиеся накануне готовности на феррольских верфях тяжелые вашингтонские крейсера «Канариас» и «Болеарес» обещали стать и стали прорывом испанского флота в современность. Оба корабля имели сбалансированные параметры, высокий уровень функциональности, обусловленный английским происхождением проекта, и артиллерию, стрелявшую дальше любых других пушек испанского флота. Вдобавок конструкция подразумевала совершенную систему управления огнем, которую, впрочем, Вторая Республика так и не смогла оплатить, тем самым задержав постройку крейсеров до кануна мятежа²⁴.

Кроме тяжелых единиц армада располагала 12 эсминцами типа «Чуррука» (еще два строились в Картахене), вполне отвечавшими требованиям момента. Как и все испанские корабли, эти эсминцы имели в основе английский проект, но строились в Испании с установкой лицензионного оборудования²⁵. Подобными миноносцами тогда в основном комплектовались все флоты мира, и испанские образцы считались вполне конкурентоспособными. Вне данной серии существовало еще три миноносца типа «Ласага», старых, но пригодных, а также несколько совсем древних номерных миноносок.

Подводные силы армады состояли из дюжины субмарин, поровну представлявших типы «В» и «С»²⁶. Первая серия была постарше и предназначалась для действий в прибрежных водах. Вторая имела задатки подводных крейсеров и гипотетически могла оперировать в океане. Однако обе группы субмарин вооружались ненадежными итальянскими торпедами, а кроме того, к 1936 г. изрядно обветшали. Революционные настроения личного состава армады препятствовали должному уходу за механизмами. Между тем если на надводных кораблях техническая исправность определяет победу или поражение, то на подлодках – буквально жизнь или смерть, в свете чего большой пользы от подводного флота ожидать не приходилось.

Кроме перечисленного армада формально располагала разукomплектованным гидроавиатранспортом «Дедало», ожидавшим разделки



в барселонском порту²⁷. Сверх того имелись 16 канонерских лодок для колониальной службы и пресечения контрабанды, а также ряд судов обеспечения. В Эль-Ферроле строились 4 современных больших минных заградителя²⁸. Морская авиация располагала 60 гидросамолетами²⁹.

Республиканское руководство, комитеты политических группировок и даже обыватели знали о планируемом мятеже. Мадрид принял меры – по завершении маневров у Канарских островов корабли получили приказ следовать в метрополию, ни в коем случае не задерживаясь в базах протектората (Марокко). Республика гасовала кадры, но нейтрализовать сочувствующих националистам можно было лишь совсем убрав с кораблей командный состав. Этого по понятным причинам не сделали. Пришлось вступать в контакт с корабельными комитетами, коим приказали «быть начеку». Радиограммы руководства накануне восстания стали достоянием судовых комитетов, внимательно изучавших оперативные приказы на предмет лояльности Республике. Мера сработала. В начале мятежа группы офицеров-заговорщиков оказались беспомощными. Попытки выполнить приказы повстанческого руководства в большинстве случаев заканчивались арестом всей кают-компания.

Учитывая, что наибольшее политическое влияние в кубриках имели анархисты, склонные к прямым политическим действиям, за арестом комсостава обычно следовали казни. Причем уничтожение классово чуждых происходило вне зависимости от подробностей эксцессов и наличия попыток вооруженного насилия со стороны участвовавших или подозреваемых в мятеже.

К 21 июля флот разделился в соответствии с логикой событий. Активные единицы достались правительству, ремонтируемые или достраиваемые попали в руки восставших гарнизонов.

На стороне правительства к действиям готовились линкор «Хайме I», легкие крейсера «Либертад» и «Сервантес», 15 эсминцев и все подводные лодки³⁰. Позже к эскадре присоединился оставивший колониальную службу крейсер «Мендес Нуньес». Все корабли были боеспособны, но не имели командных кадров, истребленных либо отстраненных в ходе подавления попыток мятежа. Националисты сумели захватить содержимое феррольских верфей. Им достался разукомплектованный перед модернизацией линкор «Эспанья»³¹. Мятежную эскадру дополнили проходивший профилактику крейсер «Адмирал Сервера» и старый эсминец «Веласко». Со временем двухцветные флаги мятежа могли поднять готовый, но имевший лишь часть вооружения тяжелый крейсер «Канариас» и его собрат «Балеарес», завершавшийся постройкой³². Там же националисты раздобыли 2 боеготовых сторожевика и серию минзагов, работы на которых стоило довести до конца. В Кадисе мятежникам повезло с подготовленным к утилизации крейсе-

ром «Республика». Состояние корабля оставляло желать много лучшего, но дефицит боевых единиц заставил националистов реанимировать его³³. В Марокко и на юго-западе метрополии мятежники заполучили три канонерские лодки типа «Дато» в рабочем состоянии и одну строящуюся.

Вспомогательные суда и торговый флот распределились в соотношении примерно 70 к 30 в пользу правительства. Весьма важным в сложившейся ситуации обстоятельством стало деление нефтеналивного флота. Из 11 танкеров импортера-монополиста концерна CAMPSA националисты довольствовались только двумя³⁴. Зато республиканская девятка вынужденно сменила поставщиков, поскольку традиционные партнеры в США уже в июле переориентировались на мятежников.

Следует констатировать, что летом 1936 г. республиканские ВМС имели подавляющее превосходство над мятежным флотом из крейсера, эсминца и пяти судов прибрежного действия. Республика владела настоящим армией, зато националисты определяли перспективу – кроме недостроенных, т. е. новейших кораблей им принадлежала флотская инфраструктура. База в Эль-Ферроле концентрировала основные флотские запасы и возможности судостроения и ремонта. В Кадисе дислоцировались учебные центры и артиллерийский арсенал Сан-Карлос, производивший боеприпасы основных корабельных калибров и сами пушки. Оба порта имели современную береговую оборону и опекали соответствующие морские округа. Ферроль прикрывал Ла-Корунью (вывоз железной руды). Кадис господствовал над узостью Гибралтара и районом Альхесираса и Уэльвы (вывоз медной руды)³⁵. Республиканский флот заполучил единственную базу в Картахене. До войны этот пункт использовался лишь для базирования эсминцев и подлодок и был оснащен соответствующими верфями и доками. Картахенская гавань имела ограниченные размеры. Арсенальные запасы имелись лишь для легких кораблей. Все это затрудняло базирование основных сил флота. В Картахенский округ до войны входили якорные стоянки у Аликанте, Балеарских островов и Малаги. База отвечала за прикрытие крупных торговых портов Барселоны, Таррагоны и Валенсии³⁶. Круг задач республиканского флота виделся весьма широким, возможности снижались отсутствием руководства. Истребление или изгнание офицерского корпуса обрекало достаточно мощные силы на примитивные действия, к тому же скверно исполняемые. Мятежникам не доставало кораблей и команд. Экипажи комплектовались кем придется и перемещались с корабля на корабль.

В условиях провала мятежа и начала гражданской войны флот приступил к реализации своих возможностей. Наиболее боеспособная часть мятежной армии находилась в протекторате. Переброска Африканской армии в метрополию могла



сломать примерный паритет сил правительства и восставших. Но между «африканцами» генерала Франко и Испанией пролегал Гибралтарский пролив. Стратегия действий была настолько очевидна, что даже дезориентированное руководство в Мадриде верно определило приоритетную задачу. Эскадре следовало запретить пролив. Судовые комитеты подчинялись ввиду очевидности цели.

22 июля сосредоточенный в Малаге флот начал блокадные действия, причем контролем акватории республиканский флот не ограничился. В первый день операции крейсера «Либертад» и «Сервантес» обстреляли Альхесирас и Ла-Линеа. Хаотичная пальба по площадям позитивного результата не дала, зато появились жертвы и разрушения. Пропаганда националистов отметила готовность противника к братоубийственным действиям. Командующий флотом М. Миер, проанализировав результаты операции, отказался исполнять обязанности и был арестован как заговорщик³⁷. Республиканские ВМС возглавил М. Буиса, продолживший активные действия. Неделью флот энергично изнашивал стволы главного калибра, расстреливая Сеуту и Мелилью. Франкисты на свой страх и риск отправляли через Гибралтар одиночные транспорты с войсками. Блокада всякий раз оказывалась неэффективной. Авантюры националистов удавались. На бомбардировку портов националисты отвечали ударами авиации. Поначалу эпизодические боевые вылеты малочисленных самолетов националистов результата не приносили. Но бомбежки подняли проблему полного отсутствия средств ПВО на республиканских кораблях. Второй проблемой стало отсутствие оперативной базы для действий флота. Малага находилась слишком далеко от пролива, и республиканцы избрали для передышек и пополнения топливных запасов Танжер.

Администрация международного порта поначалу закрывала глаза на происходившее, но последовал протест Франко, подкрепленный переброской к границе свободной зоны частей испанской армии в Марокко. Угроза захвата привела к разрыву сотрудничества танжерских властей и республиканцев. Последние вынужденно перенесли оперативную базу в Малагу³⁸. Блокадная линия республиканского флота стала еще более проницаемой. 30 июля в мятежную Марокко прибыли первые 9 итальянских бомбардировщиков SM-81, выделенные в помощь набиравшему политический вес генералу Ф. Франко. Тогда же на марокканские аэродромы по одному начали приземляться немецкие Ju-52, отправленные Гитлером³⁹. Оба типа машин могли использоваться в качестве транспортных самолетов и бомбардировщиков. Крепнущая авиация националистов начала челночные грузовые рейсы на полуостров, перебрасывая над проливом войска и оружие⁴⁰. Блокада стала бесполезным и очень опасным мероприятием, поскольку те же самолеты, отвлекаясь от обслуживания первого в

истории воздушного моста, могли безнаказанно бомбить республиканские корабли. В новых обстоятельствах националисты решились на проводку крупного конвоя. 5 августа Сеуту покинули пять транспортов с войсками и артиллерией под охраной канонерки «Дато» и сторожевика. В воздухе дежурили звенья бомбардировщиков. Два дозорных республиканских эсминца поочередно и безрезультатно атаковали конвой, получили повреждения и отошли. «Конвой победы», как позже именовали акцию франкисты, состоялся. В Альхесирас прибыло 3 тысячи солдат мятежников.

Республиканский флот ответил ударом по пункту высадки. Утром 7 августа линкор «Хайме I» прибыл в Альхесирасскую бухту, единственной защитой которой была канонерка «Дато». Бой дредноута с весом бортового залпа примерно в 3 тонны и канонерки, отвечавшей единовременным выбросом 40 кг металла, был краток, но показателен. «Дато» пошла ко дну, но флага не спустила. Затем настал черед сторожевика «Яд Керт», миноносца № 19 и стоявших в порту транспортов, расстрелянных линкором и подошедшим ему на помощь крейсером «Либертад». Канонада была эффективной, но не слишком эффективной. За десять часов стрельбы республиканцы выпустили значительную часть дефицитного боекомплекта, израсходовали ресурс стволов и обеспечили себе дипломатические проблемы по причине серьезного повреждения голландского судна «Демпо»⁴¹. При этом мятежный десант потерь не понес. Осуществив акцию, крупные единицы флота отошли на базы, где и оставались в связи с невозможностью пополнить боезапас. Легкие силы и подлодки, продолжившие дежурство в проливе, подвергались систематическим ударам с воздуха и несли потери. Блокада превращалась в фикцию. 13 августа серьезное бомбовое попадание получил «Хайме I», стоявший в Малаге. Линкор отвели в Картахену. Затем оперативная обстановка потребовала переориентации флота в восточном направлении.

Каталония, обретшая на революционной волне, возникшей в республиканском лагере, фактическую независимость, приступила к укреплению своих геополитических позиций. Подчинившиеся Хенералидаду и левому каталонскому объединению силы в начале войны вторглись в Арагон, превратив регион в колонию Барселоны. Затем настала очередь Балеарских островов, значение которых в средиземноморской политике не подлежало переоценке. В начале августа без согласования с мадридским правительством каталонцы сформировали десант для захвата островов. Самостоятельная операция началась 5 августа, когда десант овладел островами Форментера и Ибица и нацелился на Майорку, занятую мятежным гарнизоном. Разобравшись в обстановке, центральное правительство вмешалось в события, отправив из Валенсии собственную десантную группу. 16 августа главный остров архипелага был атакован сепаратистами. День спустя чуть в стороне



десантировались республиканцы. Координация отсутствовала, более того, республиканские группировки открыто конкурировали. Мадрид явно не желал каталонцам успеха. Операция затянулась. Мятежники получили подкрепление и блокировали плацдармы. Каталонцы затребовали поддержку с моря. Республиканская эскадра во главе с линкором вышла к Майорке, но опоздала – националисты контратаками поставили десант в критическое положение. Вместо поддержки наступления флоту пришлось прикрывать беспорядочную эвакуацию десанта. 4 сентября «каталонская авантюра» свернулась. Колонна Байо, бросив тяжелое вооружение, вернулась в Барселону. Флот израсходовал очередную долю боекомплекта и драгоценное топливо. Перевалочная база между Италией и мятежниками осталась в руках националистов⁴².

Между тем положение республики ухудшилось. Форсировавшая пролив Африканская армия, пройдя через Эстремадуру, объединила мятежные зоны полуострова в единое целое и повернула на восток, к Мадриду. 3 сентября пала Талавера. Последняя позиция, преграждавшая путь к Мадриду, была потеряна. До истечения тех же суток стратегические изменения произошли на севере. Одна из колонн генерала Солчаги отобрала у республиканцев г. Ирун⁴³. Баскония, Сантандер и Астурия, тем самым, теряли железнодорожную связь с Францией, последнюю и не слишком надежную нить, объединявшую две части республиканской Испании.

В Мадриде сменилось правительство. 5 сентября 1936 г. сформировался «кабинет победы» во главе с социалистом Х. Ларго-Кабальеро. Портфель министра флота и авиации получил Индалесио Прието⁴⁴. «Правительству победы» следовало теперь избежать немедленного поражения. Требовались мобилизация, подразумевавшая восстановление экспортных возможностей страны, и поиск источников военных поставок. Следовало консолидировать фронты, упрочить международное положение республики, унифицировать военные усилия регионов. Немалым препятствием в данных условиях становилась морская блокада мятежниками Кантабрийского побережья. Ценой лихорадочных усилий в августе 1936 г. франкистам удалось создать собственный флот. В него вошли крейсер «Сервера», эсминец «Веласко» и частично отремонтированный линкор «Эспанья», имевший половину штатной артиллерии⁴⁵. Тем не менее эти весьма скромные силы, подкрепленные вооруженными гражданскими судами, сумели блокировать кантабрийские порты и, воздействуя на приморские фланги противника, обеспечить падение Ируна и Сан-Себастьяна. Фактическая изоляция севера подтолкнула сепаратистские процессы. Страна Басков, управляемая буржуазным националистическим правительством, фактически обрела независимость и приступила к формированию собственной государственности.

Экономической основой новоявленных институтов стали не обремененные более посредничеством Мадрида торговые контакты с англичанами. Испанские суда, скованные блокадой националистов, стояли в портах. Зато активничали демократии. Прибывший в сентябре в Басконию Н. Г. Кузнецов констатировал: «Английские и французские транспорты вывозят руду, но не привозят оружия и даже продовольствия. Владельцы рудников отправляют свою продукцию, а капиталы оставляют в Лондонском банке»⁴⁶. Такое положение весьма импонировало Лондону и удерживавшей власть баскской буржуазии, но делу Республики в целом никак не содействовало. Баскская игра была беспроигрышной. В случае победы Республики де-факто обретенная независимость трансформировалась в широкую автономию. В случае успеха националистов респектабельное, лишенное красного оттенка баскское государство взывало к британскому посредничеству. В случае неудачи баскская элита благополучно перебиралась на благословенный остров, поближе к капиталам, отложенным на черный день.

Между тем в Мадриде оценили обстановку. Новый министр флота дон Инда (Индалесио Прието), несмотря на сугубо социалистические убеждения, слыл сторонником единой и неделимой. Кроме того, министр неплохо разбирался в экономических и геополитических шарадах эпохи. Очевидно, логика Прието была следующей: главные рудные богатства Испании следовало обратить на общее благо. Безальтернативную для англичан зависимость от испанских поставок надлежало превратить в благожелательность к Республике в целом. Бегство капиталов надо было остановить, формирующийся франкистский флот уничтожить.

21 сентября 1936 г. собранный в Малаге республиканский флот (линкор, 2 крейсера и 6 эсминцев) вышел в поход на север. Началась самая спорная и, возможно, самая важная морская операция межвоенного периода. Северный поход республиканского флота считается величайшей военной ошибкой. Адмирал Н. Г. Кузнецов на страницах не слишком толстой книги воспоминаний трижды порицает Прието за исторический маневр⁴⁷. В одном случае Прието обвиняется даже в политиканстве, ибо, будучи депутатом кортесов от Бильбао, министр якобы пошел на популистский шаг ради электоральной поддержки⁴⁸. За Николаем Герасимовичем мнение об ошибочности передислокации флота повторили многие серьезные исследователи проблематики⁴⁹. В упрек Прието ставятся фактическое прекращение блокады Гибралтара, концентрация флота в портах, не приспособленных для ремонта кораблей, не имеющих необходимых запасов, лишенных средств ПВО и т. д.

Между тем блокада пролива в августе 1936 г. явно утратила смысл. Основные силы мятежников



уже действовали на полуострове и добивались существенных успехов. Причем далее Марокко могла обеспечивать Франко лишь маршевым пополнением, ибо дальнейший вывоз войск угрожал потерей контроля протектората.

Способность северных портов организовать базирование кораблей мало чем отличалась от потенциала Картахены. Доков подходящих размеров, системы ПВО, пунктов базирования не было ни там, ни там. Что касается запасов, то и здесь однозначного мнения быть не может. Астурия, во всяком случае, располагала обширными запасами угля. Именно этот вид топлива потребляли котлы «Хайме I»⁵⁰. Уголь был пригоден для обеспечения экономического хода крейсера «Мендес Нуньес»⁵¹, хотя именно этот крейсер остался на юге, тогда как на северный театр прибыли нефтяные «Либертад» и «Сервантес». Тут безусловно имеет место ошибка, но не стратегическая, а оперативная. В данном случае виноват не де Прието, а комфлота Буиса. Что касается боеприпасов, то их единственным источником для республиканского флота был завод в Рейносе, выпускавший снаряды 12” и 6”⁵². Завод как раз на севере и находился, так что элементарная задача пополнения боекомплекта линкора и крейсеров требовала визита в Сантандер или Хихон. По большому счету переход флота на север был необходим просто по техническим причинам. Маневр прошел удачно, 25 сентября корабли прибыли на рейд Хихона, выгрузили оружие и двинулись дальше, в Сантандер и Бильбао. Блокады северных портов франкистами более не существовало. Эскадра националистов, получившая в те дни новый мощный крейсер «Канариас», боя не приняла и, в свою очередь, перебазировалась на юг. В районе Гибралтара «Канариас» и «Сервера» окончательно устранили республиканские дозоры. Был потоплен республиканский эсминец. Однако стратегическая обстановка от этих действий поменялась незначительно.

Возврат северного экономического потенциала в общую копилку Республики стоил больше, чем устойчивые коммуникации франкистов между полуостровом и опустевшим протекторатом. Теперь для консолидации Республики следовало провести политическую унификацию регионов, поровну разделив мобилизационное бремя. Но этого не случилось. В первый день октября правительство Кабальеро вынесло на обсуждение в кортесах статут автономии Страны Басков. Прения по архиважному вопросу заняли несколько минут⁵³. Статут Страны Басков, подкрепленный фактической изоляцией региона, «похоронил» возможность экономической интеграции Республики. Богатейший край окончательно обособлялся от общей борьбы. Англия получала долгожданного мелкого и покладистого торгового партнера, а равно и возможность расширять «политику невмешательства», ограничив свое участие лишь контролем рудной артерии.

Прочие северные провинции поэтапно пришли к политике кантонализма, подрывавшей единство военных усилий. Республиканские районы дистанцировались друг от друга. Возможность увлечь демократии общеиспанскими проблемами была упущена. С этого момента пребывание республиканского флота на севере действительно стало ошибкой. У Республики осталось единственное платежное средство – золото – и единственный надежный партнер – СССР. Готовясь прикрыть возникающую коммуникационную линию, республиканский флот пошел обратно в Картахену. Защита средиземноморского маршрута до Картахены являлась делом сложным и требовала концентрации усилий: на севере оставили всего два эсминца и ветхие подлодки, что привело к быстрому восстановлению франкистской блокады⁵⁴. Флот проиграл третью стратегическую операцию 1936 года. Франкистские ВМС окрепли, и время для реализации возможностей флота было упущено. События потекли по известному историческому руслу.

Примечания

- 1 См.: Кузнецов Н. Г. На далеком меридиане. М., 1966.
- 2 См.: Питерский Н. Под военно-морским флагом испанской республики // Проблемы испанской истории. М., 1971; Крученых А. В. Операция маятник // Мы интернационалисты. М., 1975; Рамишвили С. С. Морские ворота республики // Там же. М., 1975.
- 3 См.: Война в Испании. Морской флот в гражданской войне. М., 1938; Война в Испании. Вып. 1–17. М., 1937–1938 (Вып. 11: Организация и боевые действия республиканского морского флота на севере Испании. 1938; Вып. 15: Действия морского флота на коммуникациях. 1938; Вып. 16: Действие авиации на море. 1938).
- 4 См.: Гражданская война в Испании 1936–1939 гг. // Военно-морское соперничество и конфликты 1919–1939. Минск, 2003.
- 5 См.: Шталь А. Малые войны 1920–1930-х годов. М., 2003.
- 6 См.: Рыбалкин Ю. Операция «X». Советская военная помощь республиканской Испании (1936–1939). М., 2000.
- 7 См.: Митюков Н. В., Фернандес Р. Линкоры типа «Эспанья» // Морская коллекция. № 12(69) и др.
- 8 См.: Томас Х. Гражданская война в Испании 1936–1939 гг. М., 2003. С. 199.
- 9 См.: СССР и капиталистические страны: стат. сб. М., 1939. С. 156.
- 10 См.: Чаусов В. Н. Артиллерия и броня // Линкоры Второй Мировой. М., 2006. С. 239.
- 11 См.: Thomas H. La guerra civil española: 1936–1939. Barcelona, 1985.
- 12 См.: Военно-морское соперничество и конфликты 1919–1939. Минск, 2003. С. 499.
- 13 Представление об испанской инфраструктуре РПС и транспорта дает карта в статье «Испания», приведенная



- в Большой советской энциклопедии. Т. 29. М., 1935. Ст. 428.
- ¹⁴ См.: *Aznar M.* Historia military de la gerra de España. Madrid, 1958. P. 361.
- ¹⁵ См.: *Vigon J.* General Mola. Barselona, 1957. P. 123–125.
- ¹⁶ См.: *Casas de la Vega R.* Franco militar. Madrid, 1995. P. 355.
- ¹⁷ См.: *Сория Ж.* Война и революция в Испании 1936–1939 : в 2 т. М., 1987. Т. 1. С. 99.
- ¹⁸ См.: *Зефилов М.* Асы Второй Мировой. Союзники Люфтваффе. М., 2002. С. 475.
- ¹⁹ См.: *Анка Аламильо А., Митюков Н. В.* «Мендес Нуньес» и другие. Крейсера – скауты испанского флота // Морская коллекция. 2003. № 9(57). С. 2.
- ²⁰ См.: Военно-морское соперничество и конфликты 1919–1939. Минск, 2003. С. 325.
- ²¹ См.: *Митюков Н. В., Фернандес Р.* Указ. соч. С. 5–18.
- ²² См.: *Анка Аламильо А., Митюков Н. В.* «Мендес Нуньес» и другие. Крейсера – скауты испанского флота. С. 4–13.
- ²³ См.: *Garsia Flores D.* Buques de la Gerra Civil Española. Acorados y Cruseros. Madrid, 2002. P. 37.
- ²⁴ См.: Крейсера Второй Мировой. Охотники и защитники. М., 2007. С. 132–133.
- ²⁵ См.: *Балакин С.* С оглядкой на «законодателей моды» // Моделист-конструктор. 2002. № 1. С. 31.
- ²⁶ См.: *Кузнецов Н. Г.* Указ. соч. С. 62.
- ²⁷ См.: *Анка Аламильо А., Митюков Н. В.* Гидроавиатранспорт «Дедало» // Морская коллекция. 2008. № 6(105). С. 32.
- ²⁸ См.: Флоты Второй Мировой. М., 2009. С. 532.
- ²⁹ См.: Военно-морское соперничество и конфликты 1919–1939. С. 324.
- ³⁰ См.: *Кузнецов Н. Г.* Указ. соч. С. 68.
- ³¹ См.: *Митюков Н. В., Фернандес Р.* Указ. соч. С. 23.
- ³² См.: *Garsia Flores D.* Op. cit. P. 81.
- ³³ См.: *Анка Аламильо А., Митюков Н. В.* «Мендес Нуньес» и другие. Крейсера – скауты испанского флота. С. 18
- ³⁴ См.: *Розин А.* Советские моряки в гражданской войне в Испании. URL: <http://alerozin.narod.ru/SovietSpain1.htm> (дата обращения: 04.07.2011).
- ³⁵ См.: *Шталь А.* Указ. соч. С. 240.
- ³⁶ Там же. С. 241.
- ³⁷ См.: *Кузнецов Н. Г.* Указ. соч. С. 70.
- ³⁸ См.: Военно-морское соперничество и конфликты 1919–1939. С. 339.
- ³⁹ См.: *Абросов С.* Воздушная война в Испании. М., 2008. С. 28.
- ⁴⁰ См.: *Casas de la Vega R.* Op. cit. P. 353.
- ⁴¹ См.: *Митюков Н. В., Фернандес Р.* Указ. соч. С. 29.
- ⁴² См.: Военно-морское соперничество и конфликты 1919–1939. С. 343.
- ⁴³ См.: *Aznar M.* Op. cit. P. 230–235.
- ⁴⁴ См.: URL: <http://www.navy-memory.ru/ml/t71.html> (дата обращения: 04.07.2011).
- ⁴⁵ См.: *Митюков Н. В., Фернандес Р.* Указ. соч. С. 23–24.
- ⁴⁶ *Кузнецов Н. Г.* Указ. соч. С. 96.
- ⁴⁷ Там же. С. 77, 79, 152.
- ⁴⁸ Там же. С. 79.
- ⁴⁹ См.: Война и революция в Испании 1936–1939. М., 1968. С. 414.
- ⁵⁰ См.: *Митюков Н. В., Фернандес Р.* Указ. соч. С. 10.
- ⁵¹ См.: Крейсера Второй Мировой. М., 2007. С. 137.
- ⁵² См.: *Митюков Н. В., Фернандес Р.* Указ. соч. С. 11.
- ⁵³ См.: Война и революция в Испании 1936–1939. С. 39.
- ⁵⁴ Война в Испании. Вып. 11 : Организация и боевые действия республиканского морского флота на севере Испании. 1938. С. 9.