



International Naval Journal

Has been issued since 2013.
E-ISSN 2413-7596
2021. 9(1). Issued once a year

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – Cherkas Global University, Washington, DC, USA (Editor in Chief)

Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation (Deputy Editor in Chief)

Anca Alejandro – Naval Culture and Historical Institute, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany

Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation

Mamadaliyev Anvar – Cherkas Global University, Washington, DC, USA

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: **Cross Ref** (USA), **Electronic scientific library** (Russian Federation), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), **OAJI** (USA).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 1717 N Street NW, Suite 1,
Washington, District of Columbia 20036

Release date 22.12.2021
Format 21 × 29,7/4.

Website: <https://inj.cherkasgu.press>
E-mail: office@cherkasgu.press

Headset Georgia.

Founder and Editor: Cherkas Global
University

Order № INJ-17.

© International Naval Journal, 2021

International Naval Journal

2021

Is. 1

CONTENTS

Articles

Franco and Navy A. Anca Alamillo	3
Gunboat «La Tactique» P.R. Barreiro	13
Assessment of the Share of Mobilized Ships in the Sarapul Region of the Udmurt ASSR during the Great Patriotic War N.W. Mitiukov	18

Short messages

Yacht «Yasmine» J.M. Medel Soteras	26
River Reparations of the USSR V.V. Zhdanov	30

Necrologue

Jesús María Medel Soteras (Huelva, April 27, 1957 – Málaga, October 30, 2021) F. Medel Soteras	34
---	----

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2021. 9(1): 3-12

DOI: 10.13187/inj.2021.1.3
<https://inj.cherkasgu.press>



Articles

Franco and Navy

Alejandro Anca Alamillo ^{a, *}

^aNaval Culture and Historical Institute, Madrid, Spain

Translated from Spain – N.W. Mitiukov

Abstract

As is generally known, Francisco Franco Bahamonde was one of the generals who served the Second Spanish Republic and who joined at the last minute the military coup devised by General Mola that led to the Civil War (1936-29). His prestige as a military man led him to be appointed Head of State, a position he would hold for almost 40 years leading a very personal dictatorial regime. Although he always wanted to be a sailor, due to circumstances not yet clarified, he was not, although he would always show great interest in the navy and sympathy for everything related to ships. This article aims to capture this link through a series of anecdotes.

Keywords: Francisco Franco Bahamonte, Spanish Civil War (1936–1939), Spanish Armada, Spanish Dictatorial Regime, censorship.

1. Введение

Эта статья не является панегириком главы государства, который более сорока лет XX в. был в авангарде нашей нации, но она не является и обличением в его адрес. Франко был лишь одним из генералов, который служил Второй республике, и который в последний момент поднялся на вершину власти в ходе военного переворота, устроенного генералом Молой, приведший к гражданской войне и последующему диктаторскому режиму. Автор искренне надеется, что он никого не обидит, поскольку цель данной работы состоит в том, что он хочет поделиться рядом любопытных наблюдений, сделанным им в последние годы, относительно отношений, которые сложились у этого главы государства с морем и флотом.

2. Обсуждение и результаты Расстроенный «матрос»?

Почти все известные биографы Франко (см. например, (Payne, Palacios, 2014: 23), (Preston, 2002: 29-30) и др.) отмечают, что его первым намерением, когда он начал свою военную карьеру, было поступить в Военно-морское училище (Escuela Naval Flotante), но, поскольку его закрыли (Real Decreto, 31 enero 1907)*, он должен был пойти в армию.

* Corresponding author

E-mail addresses: alejandro.anca@uria.com (A. Anca Alamillo)

* Colección Legislativa de la Armada. 1907. T. LXXXIV. P. 73.

Но при такой простой картине, немногие осознали, некоторые логические нестыковки. По причинам, которые мы далее раскроем, если бы это было его истинной волей, то он бы не отступился от этих замыслов. Следует напомнить, что последний класс училища был набран 4 июля 1906 года. Франко в это время было тринадцать лет и семь месяцев. Для сравнения Хуан Антонио Суансес (Juan Antonio Suanzes), известный военно-морской инженер и директор Национального института промышленности (I.N.I. – Instituto Nacional de Industria), поступил туда, когда ему было чуть больше двенадцати лет. Кроме того, в то время капитан 1 ранга Луис де ла Пуэнте и Гарсиа Ойелос (Luis de la Puente y García Oyelos), кровный дядя Франко, был последовательно первым заместителем руководителя, а потом и руководителем этого училища, так что у него совершенно не было «отсутствия блата», чтобы поступить туда (Núñez, 1975).

Но вместе с тем, несомненно, для чего вполне достаточно взглянуть на послевоенную фотографическую историю, что у генералиссимуса была слабость в ношении формы генерал-капитана флота (Рисунок 1, слева). А когда он рыбачил на «Azog» он выбирал костюм яхтсмана, явно копирующий тот, что всегда носил на регатах король Альфонсо XIII.

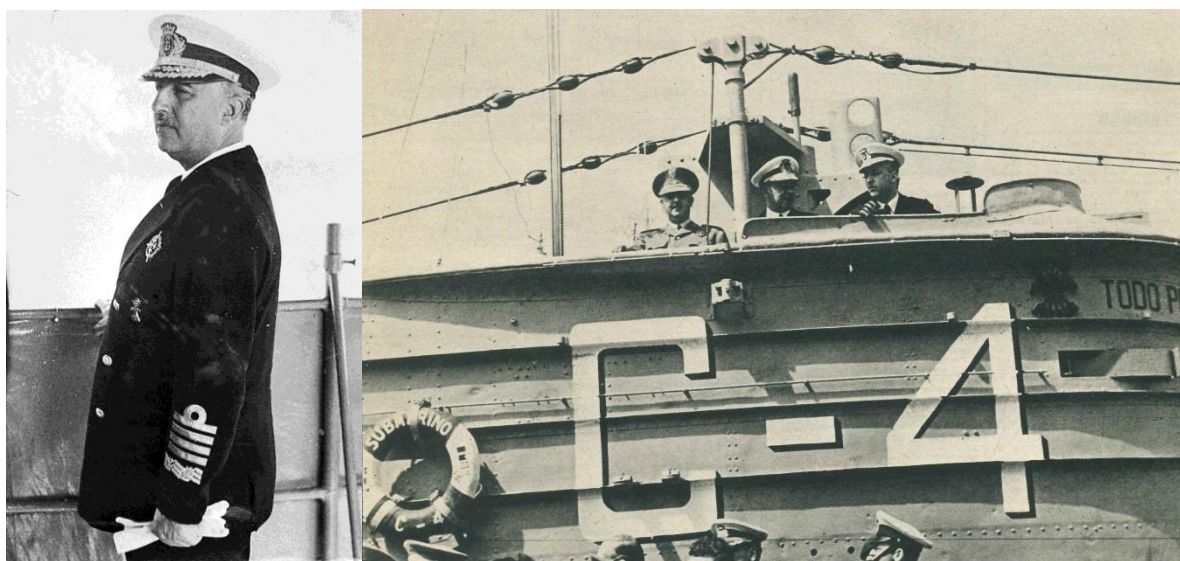


Рис. 1. Франко в форме генерал-капитана ВМФ (фото слева) (архив ЕМА); генерал Франко на борту С-4 (фото справа) (фотоколлекция автора)

«Советник»

Список историков, пытавшихся объяснить причины, из-за которых Испания 30-х гг. была обречена на новую гражданскую войну, довольно обширен. Но среди них немного тех, кто бы под увеличительным стеклом рассмотрел проблемы нашего флота. Кстати, они довольно истинно отражали проблемы общества того времени.

Все эти умные исследования углубляются в бесчисленное множество аспектов, указывающих на недостатки и пороки общества того времени. Хотя вполне очевидно, что неравенство и классовые противоречия, характерные для Испании периода Альфонсо XIII, во многом способствовали коммунистической и анархистской идеологиям успешно пройти «тепличное выращивание» и дать буйные побеги.

Именно поэтому мы не должны удивляться словам, которые Франко использовал в своей речи от 31 мая 1938 г. при обращении к военно-морским силам, собравшимся в Винаросе (Vinaroz). Речи, в просторечии известной как «горн Франко»: *«Боевые моряки! Моряки Испании! Вы последний ребенок в семье, разбитой болью, которая была спасена героизмом других детей и героизмом моряков. Вы сыны славного флота. Вы представляете честь Корпуса. Вы – воины моря, будете наставниками нового поколения, наставниками новых моряков, капитанов и штурманов новых кораблей; моряков Испанской Империи. Говоря Империя, мы должны сказать Флот, ибо когда исчезает флот, и когда корабли перестанут плавать по морям, и флаг Испании не будет*

развеваться по миру – Империи больше не станет, как и самой Испании [...] Лозунг для командиров – сделать себя любимым и уважаемым, потому что, если бы это происходило всегда, если бы была постоянная привязанность, у нас был бы больше Флот [...], чтобы командира любили и уважали, если сделать себя любимым и уважаемым у низших чинов, и они ответят безграничной верностью, заботой и послушанием. Это правило рыцарей, это правило воинов, это правило Испании и чести на флоте. Не думайте, что те, кто завоевал миры, чем-то отличался от вас. Именно тогда совместно переживая морские опасности, цепляясь за руль и лебедки, лидеры становятся своими у моряков. Это было братство смерти, это был момент истины, час, когда выплачивается самая тяжелая дань. А затем с этим вождем, который вместе со своими моряками преодолел все опасности и стал любимым и уважаемым, во время битв, в самые тяжелые моменты, это братство сохранялось и порождало огонь. Надо бороться за это братство без границ, в котором сегодня испытывает недостаток испанский флот. Это братство без границ, проявилось, когда винты “Балеареса” поднялись в небо, когда взорвались пушки и когда летели куски людей, но при этом все кричали вместе, как сейчас: “Да здравствует Испания!” [...]» (Benavides, 1995: 591).

«Проклятие»

Хотя мы полагаем, что все «mal farío»* являются результатом случайности, нет не менее по воле случая, за 58 дней до этого (30 апреля 1946 г.) подводная лодка С-4 затонула во время маневров при случайном столкновении с эсминцем «Лепанто». Франко в это время находился в своем официальном визите в Картахену, чтобы почтить память жертв «Catillo de Olite».

После трагедии, очень тронутый этим событием, он отправил родственникам командира специальную фотографию, на которой они оба были запечатлены на палубе подводной лодки, с подписью: «[...] В память о Франсиско Рейне Карвахале (Francisco Reina Carvajal), командире С-4, в дань уважения его славной жертве [...]». В настоящее время эта фотография, обрамленная деревом стула, выловленного на месте трагедии, хранится в фондах Военно-морского музея Картахены (Рисунок 1, справа).

«Галисиец»

Все биографы, серьезно подходившие к его фигуре, обычно считают Франко холодным и отстраненным от незнакомцев. Хотя по секрету он был весьма приветлив и разговорчив. Эта поза невозмутимого и серьезного человека стала еще более подчеркнутой, когда он взял на себя ответственность за нацию. Если к этому добавить его галисийский темперамент, то тот факт, что тогдашний капитан 1 ранга Мануэль Эспиноса Родригес (Manuel Espinosa Rodríguez) рассказал в своих мемуарах, подтверждает эту черту личности диктатора: «[...] у меня были перспективы принять “Мендес Нуньес”, но по причинам, которые я предпочитаю не указывать, на эту должность назначили другого, предложив мне местом назначения флотилию эсминцев, которая привлекала меня намного меньше. С другой стороны, на меня оказывалось огромное давление, чтобы я вообще покинул флот и посвятил себя исключительно I.N.E. [Национальный институт электроники – Instituto Nacional de Electrónica]. Но если бы я это сделал, то потерял возможность когда-нибудь стать адмиралом. Я решил посоветоваться с “верховным” и попросил аудиенции у Главы государства. Генерал Франко принял меня немедленно. Я объяснил ему свою ситуацию, и он ответил чисто “по-галисийски”: “Я знаю многих капитанов 1 ранга, но только одного директора Национального института электроники”» (Espinosa Rodríguez, 1992: 489-490)†.

* Неудачи (порт.)

† Автор этих строк всегда будет безмерно благодарен этому ученому за то, что тот спас его деда от несправедного расстрела «кастроавром» – адмиралом Луис де Кастро-и-Аризкум (Luis de Castro y Arizcum).

«Благодетель»

Один из множества анекдотов, связанных с Военно-морским музеем, произошел во время визита Франко, сопровождавшим своего португальского коллегу Каврейро Лопеша (Cavreiro Lopes) 15 мая 1953 г. (Рисунок 2).

В то время директор, капитан 1 ранга Хулио Гильен (Julio Guillén), учитывая полное отсутствие средств, решил закрыть множество дыр на ковре, поставив на них матросов с твердым приказом, не двигаться с этого места ни при каких обстоятельствах.

Когда Франко проходил по залам, было замечено, что на его лице появилось определенное удивление. Он видел, что когда проходил мимо, эти молодые моряки вместо того, чтобы уйти, оставались неподвижными, как статуи, смотрящие вперед с воинственным видом.

Хотя генералиссимус не сделал никаких комментариев сопровождавшим его адмиралам, один из них, Фелипе Хосе Абарзуза-и-Олива (Felipe José Abárzuza y Oliva), осторожно спросил дон Хулио, почему на маршруте генералиссимуса встречается так много матросов. Тому ничего не оставалось, кроме как признаться.

На следующей неделе в музее появился новый ковер.



Рис. 2. Визита Франко в военно-морской музей (фото из собрания автора)

«Рыбак»

Очень хорошо известно увлечение Франко спортивной рыбалкой, при чем как пресноводной, так и морской.

Что касается их круизов на «Azor» и «ныряния», в архиве графических материалов «Ateneo Ferrrolano», мы нашли эти снимки, датированные 31 августа 1958 г., которые соответствуют прибытию в Сада (Sada) кашалота длиной 14 м и весом около 18 т. (Рисунок 3, внизу). Его поймал диктатор во время спортивного рыболовного круиза, который тот совершил на борту вышеупомянутой представительской яхты ВМС из Сан-Себастьяна до устьев галисийских рек.

Среди них есть еще один снимок буксира ВМС, у борта которого находится крупное морское млекопитающее, привязанное с целью его буксировки (Рисунок 3, вверху). Как мы предполагаем, оно поступило на китобойную фабрику Канелиньяс (Caneliñas) в Ла-Корунья, вблизи от которой находилась Сада.

По поводу этого улова Франко сказал «Пакону» (Расón)*: *«Мне потребовалось двадцать часов борьбы, пока он наконец не сдался. Надеюсь поймать экземпляр побольше. Мне очень нравится этот вид спорта, и это отличный отдых от работы и забот».*

Это не был единственным экземпляром этого типа, который он поймал, потому что в следующем году 5 августа Франко появился в порту Пасахес (Pasajes) с другим похожим китообразным, которого в этом случае буксировал тральщик «Нервион» ([Diario Vasco. 6.08.1959](#)).

Напомним, что с апреля 1955 г. на яхте стояло 50-мм гарпунное ружье модели «Fangskanon M/422» норвежской фирмы «Kongsberg Vapenfabrik», которое стоило немалую сумму в 249 234,68 песет. Расположенное в носовой части по левому борту, оно находилось в эксплуатации до 1970-х гг., когда его приказали разобрать.

«Гурман»

Малоизвестен факт, но ранним утром 30 марта 1925 г. на борту «Арсилы» произошел следующий анекдот.

Судно буксировало несколько барж типа «К», на которых расположились два легионерских батальона (bandera) и один батальон регулярной армии из Сеуты, которые должны были высадиться на рассвете в Алькасаргере (Alcazarseguer).

Старпом судна береговой обороны предложил командующему этих войск, которым был не кто иной, как Франко, тарелку чесночного супа, на что тот ответил: *«Нет, большое спасибо, я был ранен в Бютце, а я всегда помогаю в бою»* ([Fernández, 1985: 23-26](#)).

Это были первые слова в своей жизни, которые он адресовал тому, кто однажды станет, как мы увидим ниже, его правой рукой и будущим президентом правительства Луисом Карреро Бланко (Luis Carrero Blanco) ([Carrero-Blanco Pichot, 1976: 662](#)).



* Франсиско Франко Сальгадо-Араujo (Francisco Franco Salgado-Araujo) (Ферроль, Ла-Корунья, 1890 – Мадрид, 1 мая 1975 г.), известный как «Пакон». Военный, двоюродный брат и ближайший соратник каудильо.



Рис. 3. Буксир ВМС, буксирующий китообразного (вверху), кашалот в порту Сада (внизу) (фото из архива Ferrolano Athenaeum)

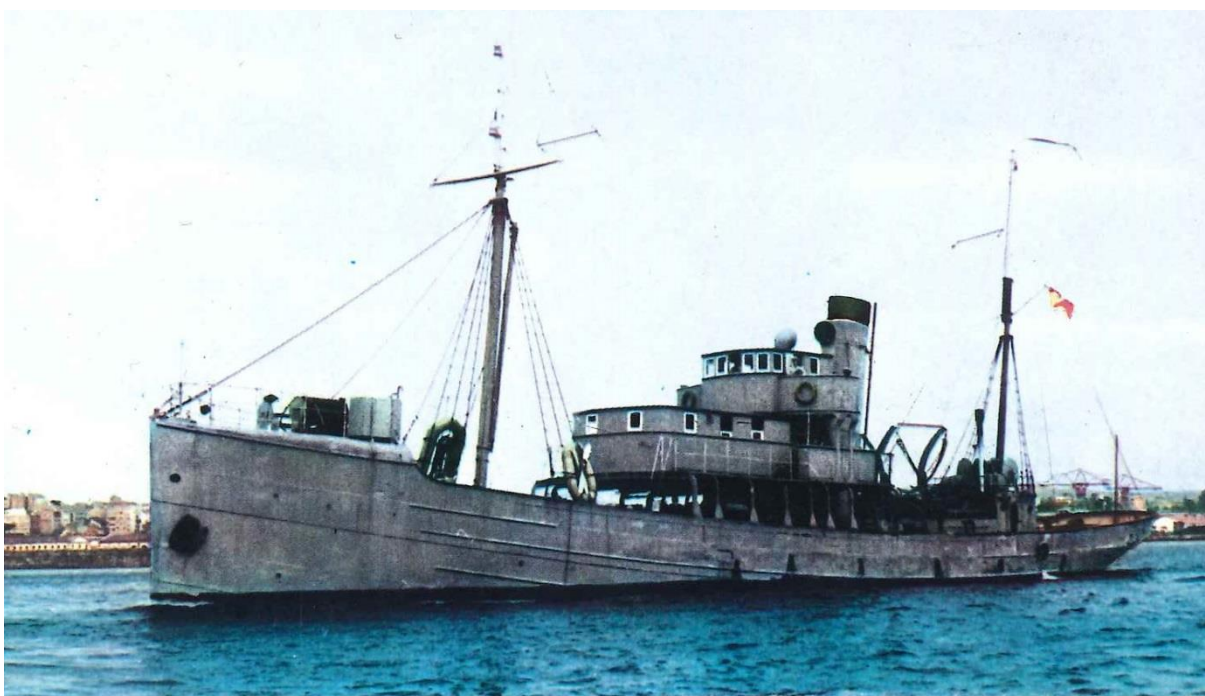


Рис. 4. Корабль береговой обороны «Арсила» (фотоколлекция автора)

Это, конечно, не означало, что у него не было хорошего аппетита (о чем свидетельствует его прибавка в весе в 1950-е гг.), а также отнюдь не уверенность, что солдат не должен быть хорошо накормлен. Как показывает другой анекдот, рассказанный членом экипажа «Асора», что глава государства постоянно обращал внимание на худобу своих

матросов и предлагал стюарду корабля: «*Этих мальчиков надо побольше кормить, чтобы они поели, очень уж они худые*» (Romaní Martínez, 2012: 36).

«Практическое» (или «нет худа без добра»)

Говорят, что одно дело быть умным, а совсем другое – сообразительным, и это действительно так. Биографы диктатора всегда указывали, что он ни в коем случае не был военным гением, и что его величайшее достоинство в этом отношении заключались в его дисциплине и настойчивости, которые, кстати, присущи каждому хорошему солдату.

В любом случае, Франко был достаточно умен, чтобы не упускать из виду талант одного из многих молодых офицеров, которые в то время служили на флоте.

Следует помнить, что после встречи в Андае (Hendaya) с Гитлером, Франко приказал (ноябрь 1940 г.), чтобы Генеральные штабы трех родов войск составили независимо друг от друга отчеты о стратегических последствиях вступления Испании в войну. Отчет, который должен был составить флот, поручили начальнику оперативного отдела Генерального штаба флота (Е.М.А.).

Документ передал морской министр Сальвадор Морено (Salvador Moreno), и после прочтения, Франко с серьезным лицом спросил об авторстве. Мы не знаем, что думал адмирал в то время, но, разумеется, он по-честному сообщил имя: капитан 2 ранга Луис Карреро Бланко (Luis Carrero Blanco).

Этому блестящему офицеру не потребовалось много времени, чтобы изменить свою судьбу и стать заместителем президента.

Grosso modo^{*}, как это широко известно, в этом отчете рекомендовалось воздержаться от вступления в войну до тех пор, пока страны Оси не займут Суэцкий канал. Кроме того, там содержалось предупреждение, что как только наша страна начнет войну, Канарские острова сразу оккупируют англичане.

После поражения стран Оси в войне и после новой дружбы с американцами, должно быть, впервые пришла ему в голову мысль, что он и вся Испания следуют старой испанской аксиоме «нет худа без добра», что он озвучил в своей рождественской речи 1973 г., через несколько дней после загадочного убийства Карреро[†].

«Морской сценарист»

Хотя это хорошо известно, возможно, самые юные читатели могут не знать, но диктатор стал автором сценария фильма, основанного на одноименном романе, написанном им самим «Раса» (Raza).

Фильм, с более чем очевидным автобиографическим подтекстом, рассказывает об истории четырех детей (одна сестра и три брата) капитана 1 ранга Педро Чуррука (Pedro Churrua) (ни больше, ни меньше, потомка донна Косме Дамиана!), который погиб в 1898 г. на Кубе во время войны с США.

Любой, кто посмотрит фильм, сразу поймет, что в нем говорится о точке зрения диктатора на его собственную жизнь, так и на причины, приведшие к Гражданской войне.

На протяжении всего фильма постоянно повторяются отсылки к прославленным морякам и сражениям нашего флота, восхваляя ценности самопожертвования и патриотизма, которые в его концепции должны быть у всех настоящих испанцев.

^{*} В общих чертах (лат.).

[†] Ряд историков прямо возлагают на ЦРУ ответственность за это убийство. Оно предоставило террористической мафиозной организации ETA точные данные о передвижениях адмирала. Эти теории утверждают, что американские аналитики рассматривали Карреро как препятствие для установления конституционного режима. Более того, с его устранением попутно прекратились все попытки адмирала превратить Испанию в ядерную державу. В январе 2008 г. был рассекречен 50-страничный отчет Управления, в котором содержалось предупреждение о том, что Испания может через несколько лет обзавестись своим ядерным оружием, поскольку у нее есть собственные запасы урана, программа ядерных разработок и завод по обогащению урана. Плюс ко всему, Испания не подписывала Договор о нераспространении ядерного оружия. В отчете также были предупреждения, что все это вместе с рядом факторов, среди которых указывалась и нестабильность постфранкистского правительства, может привести к тому, что Испания станет развивать свою ядерную программу.



Рис. 5. Франко с Карреро на борту «Асора» (слева) (фотоколлекция автора); Афиша к фильму «Raza» (справа) (фотоколлекция автора)

«Преступник»

После обнародования «Закона об исторической памяти» (Закон 52/2007), статья 15 которого прямо ставит в обязанность государственных служб удалять «щиты, значки, таблички и другие предметы или памятные знаки, как личные, так и коллективные, восхваления военного восстания периода гражданской войны и репрессий диктатуры» за исключением случаев, «когда упоминания относятся к частной памяти, без превознесения противников, или когда художественные, архитектурные или эстетические причины этого памятника защищены законом». Это привело к исчезновению бесчисленных статуй, бюстов и других памятников диктатору с военных объектов.

В целях соблюдения закона, ВМФ отозвал в то время все, на что указывалось в постановлении, включая фотографию, которую Франко посвятил в 1958 г. «Quartel de Dolores» и которая много лет стояла у входа в его «Зал флагов» (Sala de Banderas). На ней он запечатлен в форме генерал-капитана ВМФ и напоминал о своем первом офицерском звании, присвоенном летом 1910 г. (Рисунок 6).



Рис. 6. Фотография Франко с автографом, посвященная «Quartel de Dolores»

Как мы все знаем, правительство недавно утвердило посредством Королевского декрета «Закон об исторической памяти» (Королевский декрет-закон 10/2018), в котором к статье 16 добавлен раздел об эксгумации его останков в Долине Павших (Valle de los Caídos), возможно, оказывая этим ему услугу, поскольку, по словам родственников, он никогда не выражал своего желания быть похороненным там* (13).

3. Заключение

Прошлое нельзя изменить или стереть, а Франсиско Франко – часть истории Испании. Но что парадоксально, благодаря идеологии левых или крайне левых партий, которые в настоящее время представлены в Конгрессе, почти через полвека после его смерти эта мысль более актуальна, чем когда-либо.

References

[Benavides, 1995](#) – *Benavides, M.D.* (1995). El último pirata del Mediterráneo [The last pirate of the Mediterranean]. La Coruña: Edición Facsimilar de Edicions do Castro. [in Spain]

* По свидетельству архитектора памятника, во время одного из своих многочисленных посещений Долины Павших в ходе ее строительства каудильо сказал ему, что он хотел бы быть похороненным там. Но, по крайней мере, весьма сомнительно, чтобы эта информация не сообщалась бы ближайшим родственникам. Поскольку он достаточно ясно осознавал свою неминуемую смерть, у него было достаточно времени для составления своего личного и политического завещания.

- Carrero-Blanco Pichot, 1976** – *Carrero-Blanco, Pichot L.* (1976). El Almirante Carrero Blanco [Admiral Carrero Blanco]. General Navy. Diciembre. [in Spain]
- Coello Lillo, 1995** – *Coello Lillo, J.L.* (1995). Buques de la Armada Española. Los años de la Postguerra [Ships of the Spanish Navy. The Postwar years]. Madrid: Agualarga. [in Spain]
- De la Cierva, 1972** – *De la Cierva, R.* (1972). Francisco Franco. Un siglo de España [Francisco Franco. A century of Spain]. Madrid: Ediciones Editora Nacional. [in Spain]
- De la Cierva, 1978** – *De la Cierva, R.* (1978). Historia del Franquismo. Aislamiento, transformación, agonía 1945–1975 [History of Francoism. Isolation, transformation, agony 1945–1975]. Madrid: Editorial Planeta. [in Spain]
- Espinosa Rodríguez, 1992** – *Espinosa Rodríguez, M.* (1992). Aventuras y desventuras de un oficial de Marina (1902–1987) [Adventures and misadventures of a naval officer (1902–1987)]. Madrid: Editorial Naval. [in Spain]
- Fernández, 1985** – *Fernández, C.* (1985). El almirante Carrero [Admiral Carrero]. Barcelona: Plaza & Janés. [in Spain]
- Núñez, 1975** – *Núñez, I.* (1975). Carta abierta a los capítulos I y II de un libro transcendental [Open letter to chapters I and II of a transcendental book]. *Revista General de Marina*. Enero. [in Spain]
- Palacios, Payne, 2008** – *Palacios, J., Payne, S.G.* (2008). Franco, mi padre [Franco, my father]. Madrid: La Esfera de los Libros. [in Spain]
- Payne, 2008** – *Payne, S.G.* (2008). Franco y Hitler. España, Alemania, la Segunda Guerra Mundial y el Holocausto [Franco and Hitler. Spain, Germany, World War II and the Holocaust]. Madrid: La Esfera de los libros. [in Spain]
- Payne, Palacios, 2014** – *Payne, S.G., Palacios, J.* (2014). Franco. Una biografía personal y política [Frank. A personal and political biography]. Barcelona: Editorial Espasa. [in Spain]
- Preston, 2002** – *Preston, P.* (2002). Franco. Caudillo de España [Frank. Caudillo of Spain]. Barcelona: Grupo Editorial Random House Mondador. [in Spain]
- Romaní Martínez, 2012** – *Romaní Martínez, D.* (2012). Una vida dedicada a los auxilios marítimos [A life dedicated to maritime aid]. *Revista General de Marina*. Supl. “50 aniversario del Tribunal Marítimo Central”. Noviembre. [in Spain]
- Zavala, 2015** – *Zavala, J.M.* (2015). Franco con franqueza [Frank frankly]. Barcelona: Penguin Random House. [in Spain]

Франко и флот

Александр Анка Аламильо ^{a, *}

^a Институт военно-морской истории и культуры, Мадрид, Испания

Перевод с испанского – Н.В. Митюков

Аннотация. Как известно, Франсиско Франко Баамонде был одним из генералов, служивших во Второй Испанской республике и в последнюю минуту присоединившийся к военному перевороту, разработанному генералом Мола, приведшему к гражданской войне (1936-39 гг.). Его престиж как военного привел к тому, что его назначили главой государства, и эту должность он занимал почти 40 лет, фактически утвердив диктаторский режим. Хотя он всегда хотел быть моряком, в силу пока еще не выясненных обстоятельств, он никогда им не был, хотя всегда проявлял большой интерес к флоту и интересовался всем, что связано с кораблями. Эта статья, составленная как серия историй-анекдотов, предназначена для фиксации ряда этих моментов.

Ключевые слова: Франсиско Франко Баамонде, Гражданская война в Испании (1936-39 гг.), испанский флот, диктаторский режим в Испании, цензура.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: alejandro.anca@uria.com (А. Анка Аламильо)

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2021. 9(1): 13-17

DOI: 10.13187/inj.2021.1.13
<https://inj.cherkasgu.press>



Gunboat «La Tactique»

Pedro R. Barreiro ^{a,*}

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

Translation from Spain by N.W. Mitiukov

Abstract

The gunboat «La Tactique» entered to the French Navy on October 1, 1883 and, despite her mediocre seaworthiness (like her sisterships «Décidée», «Pique» and «Surprise»), she took part in an expedition to the Gulf of Mexico. After that, she served in West Africa, on the islands of Saint Pierre and Miquelon near Newfoundland (Canada) and, finally, as part of the French naval battalion in the South Atlantic (coast of Brazil and Rio de la Plata). At this last point, the ship was decommissioned at the end of 1885. After that, in February 1886, she was acquired by the government of the Eastern Republic of Uruguay, in whose fleet she was renamed «General Suárez» and continued to serve until her decommissioning in 1930.

Keywords: gunboat, navy, France, Uruguay, Mexican expedition.

В конце 1859 г. французский морской министр адмирал Фердинанд-Альфонс Амлен (Ferdinand-Alphonse Hamelin) приказал построить серию канонерских лодок, которые были отнесены ко «второму классу». Они предназначались для использования в ходе Крымской войны. Проект корабля с бронированным редутом в носу, разработанный морским инженером Жюлем Орусом (Jules Arougous) утвердили в апреле 1860 г. Но в октябре того же года Орус существенно переработал проект, немного уменьшив первоначальные размеры и убрав носовой редут. Предполагалось использовать эти корабли для прибрежных зон в Европе и на морских коммуникациях в колониях. Плоское дно с боковыми килями позволяло им ходить по мелководью, но эта же особенность определила посредственную мореходность.

Серия состояла из четырех кораблей, получившие названия «Décidée» (дала название всему типу), «Pique», «Surprise» и «Tactique». Корабли могли ходить как на паровой тяге, так и под парусами. Корпус строился из твердых сортов древесины с медными болтами, подводная часть корпуса обшивалась медными пластинами. На кораблях стояло по два котла, дым от которых выходил в две трубы. Пар запитывал горизонтальную двухцилиндровую машину Шнейдера с приводом на чугунный винт. Заказ на машины был размещен 7 июня 1861 г.

По данным сайта «Флот Наполеона III. Канонерские лодки 2 класса» (La flotte de Napoleon III. Canonnières de 2-ème classe // Dossiermarine.com), на «Pique» стояло два гребных винта.

* Corresponding author

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

Канонерские лодки типа «Decidée», имели длину 39,56 м, ширину 6,72 м, осадку 2,58 м, высоту борта 3,22 м. Их машины развивали 60 л.с., что обеспечивало скорость 8,19 узлов (на испытаниях превысили 9 узлов), запас угля составлял 30 тонн. Корпуса деревянные с тремя мачтами с прямоугольными парусами на на фок-мачте.

Водоизмещение 359 т. Вооружение в 1863 г. состояло из двух бронзовых дульнозарядных нарезных пушек образца 1858/60 калибра 164,7 мм (6,5 дюйма), с длиной ствола 3,25 м (16,7 кал.), массой 3460 кг и массой снарядов в 30-фунтов.

Уругвайский источник сообщает, что у «Tactique» была «двойная обшивка толщиной 75-мм, с максимальной толщиной корпуса 310 мм» (Olivieri, 1952-54). Он также указывает, что в 1886 г. у этой канонерской лодки была очень высокая труба. Машина работала очень шумно и к этому времени уже не выдавала более 50 л.с.

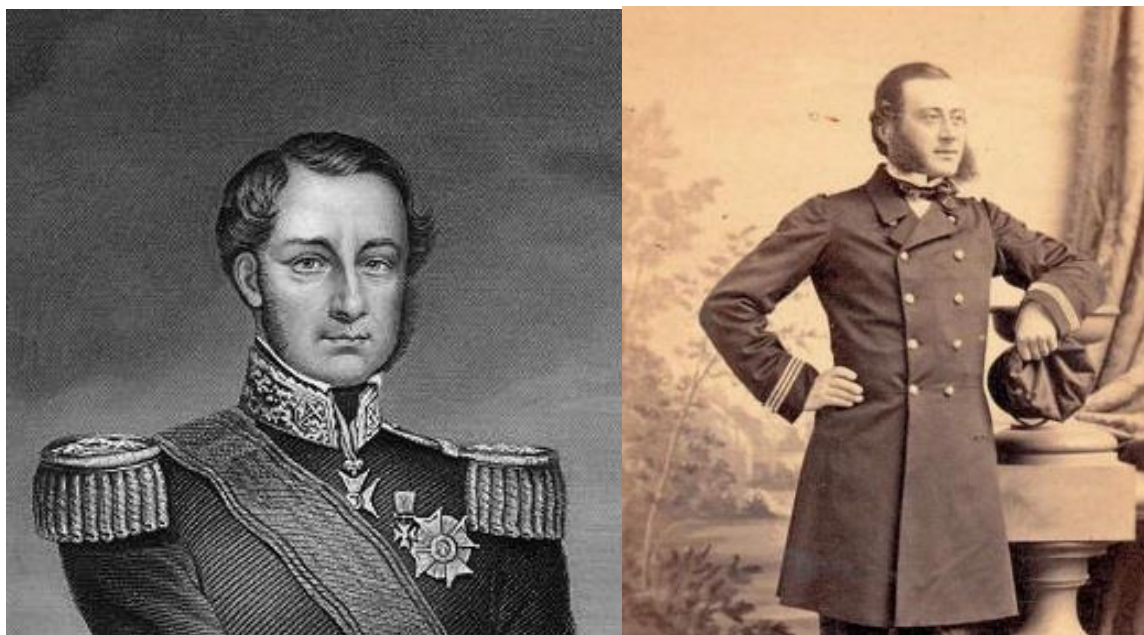


Рис. 1. Фердинанд-Альфонс Амлен, французский военно-морской министр с 19 апреля 1855 г. по 24 ноября 1860 г. (слева); Адольф Руо де Колиньи (справа)

Канонерскую лодку второго класса «Tactique» построили на верфи «Schneider Creusot» в Тулоне. Ее строителем стал Марс-Ежен Демуу. Контракт на постройку заключили в апреле 1860 г., киль канонерки заложили в 1861 г. Сошла она на воду 19 марта 1863 г. и вступила в строй 1 октября следующего года.

Согласно информации, предоставленной «Centre Historique de la Marine» из Винсена (Франция), первым портом базирования «Tactique» стал сам Тулон с октября 1863 г. по 12 июля 1867 г. Затем ее передали Шербур (в 1868 г. и 1869 г., а также с 1870 по 1874 гг. и с 1884 по 1886 гг.). Корабль находился в составе флота с 1 октября 1863 г. по 11 июля 1867 г. (Тулон), с 24 февраля 1868 г. по август 1871 г. и с 1 марта 1873 г. по 22 сентября 1875 г. (Шербур), а также с 15 июня 1878 г. Он находился в разоруженном состоянии в 1872, 1873, 1876–1878 гг., а с 1886 г. окончательно разоружен.

«Tactique», как и его близнец «Rique», входили в состав французской военно-морской дивизии, посланной в поддержку Максимилиана Габсбурга для создания империи в Мексике, покинувшего Тулон 1 февраля 1864 г. (New York Times, 27.03.1864). В том же году канонерская лодка вместе с другими французскими кораблями находилась в Порт-де-Франс на Мартинике.

Экипаж очень серьезно пострадал от вспышки лихорадки, поэтому канонерскую лодку пришлось продезинфицировать и перекрасить трюмы. Ее командир лейтенант Де ла Сурс (De la Source) по состоянию здоровья выехал на родину в 1865 г. и на будущий год скончался во Франции.

11 октября 1864 г. «Tactique» находился перед островком Сакрифициос (Sacrificios), недалеко от Веракруса, сопровождая германский парусный паровой фрегат «Novaga». В конце того же года канонерка отменилась перед городом Амаatlan (Amatlán), вместе «Var» (транспорт для лошадей) и паровым винтовым фрегатом «Magellan», где они высадили солдат и артиллерию в устье Рио-Гранде, чтобы помочь защищать Матаморос (Matamoros) от республиканских войск.

В феврале 1865 г. «Pique» и «Tactique» вместе с корветом «Forfait» действовали перед Такспамом (Taham). В сентябре и октябре того же года «Tactique», «Adonis», «Magellan» и «Tartare» оказали защиту силам консерваторов, которым угрожали войска генерала Мариано Эскобедо (Mariano Escobedo), артиллерия которого была укомплектована солдатами США из гарнизона соседнего города Браунсвилл (Brownsville).

В марте 1866 г. «Tactique» участвовал в экспедиции, отправленной из Веракруса в Тлакотальпам (Tlacotalpam). По словам Анри Ривьера, в это время канонерская лодка была вооружена 30-фунтовой нарезной пушкой, двумя нарезными, а также гаубицами: одной 12-фн и еще двумя нарезными 4-фн (Rivière, 1881).

В мае 1866 г. «Tactique» вместе с «Magellan» и «L'Adonis» действовала у острова Сакрифициос (Sacrificios). В августе того же года «Tactique» помогал в эвакуации отряда французской армии из Тампико.

Во время экспедиций в Матаморос (1865 г. – Matamoros) и Тлакотальпам (1866 г. – Tlacotalpam) командование «Tactique» принял лейтенант Адольф Руо де Колиньи (Adolphe Rouault de Coligny), который умер (возможно, из-за желтой лихорадки) 20 апреля 1870 г. в Монтевидео. Тогда командование приняли с авизо «Vniх».

В начале ноября 1866 г. большая часть французских кораблей («Tactique», «Magellan», «Phlégéthon», «L'Adonis», «Le Brandon», «Pique», «Diligente») сосредоточилась в Веракрусе под командованием капитана 1 ранга Жоржа-Шарля Клу (Georges-Charles Cloué). А в середине марта следующего года они покинули мексиканские воды. «Tactique» вернулся во Францию в феврале 1868 г., прибыв в порт Шербур после остановки в Гаване и Галифаксе, на буксире бронированного фрегата «Magnanime». Позже в том же году корабль отправили служить к берегам Сенегала.

После периода разоружения до марта 1873 г. канонерку повторно укомплектовали и 10 мая она прибыла в Сен-Пьер (Saint Pierre), для службы на военно-морской базе в заморском анклав островов Сен-Пьер и Микелон (Miquelon), недалеко от Канады. В том же году она совершила переход к военно-морским базам в Южной Атлантике. Во время своего пребывания в этом пункте назначения на службе французского военно-морского флота она последовательно находилась под командованием лейтенантов Франсуа Анрио (François Henriot – с 24 декабря 1879 г. по 1 октября 1881 г.), Дюссо (Dussaud – со 2 октября 1881 г. по 1 октября 1883 г.) и Анри Гарно (Henri Garnault – со 2 октября 1883 г. вплоть до смены флага).

В июне 1880 г. в Аргентине начались волнения из-за отказа провинции Буэнос-Айрес признать президентом Хулио Рока (Julio Roca). Эскадра Аргентины отреагировала на национальное правительство, заблокировав порт Буэнос-Айрес, и руководители иностранных судов, оказавшиеся в Рио-де-ла-Плата, согласились совместно вмешаться в конфликт, если это необходимо, для гарантии жизни и интересов своих стран и своих подданных. По словам аргентинского историка Мигеля де Марко, этими европейскими военными кораблями стали французская канонерская лодка «Tactique», британские канонерская шхуна «Elk» и композитный крейсер «Garnet», немецкий паровой корвет «Ariadne» и итальянский корвет «Seyla». На борту «Elk» и «Tactique» собрали десант, *«поскольку они оба могли наиболее приблизиться к земле»* (De Marco, 1981).

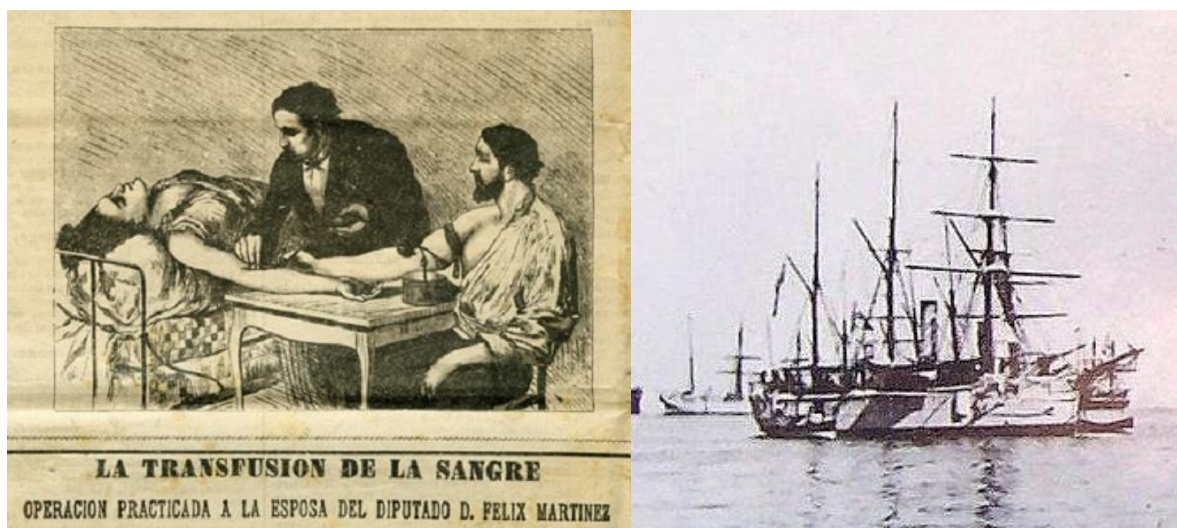


Рис. 2. Газетная иллюстрация, сопровождавшая новость о переливании крови, в которой донором выступил Жорж Дюфур, доктор канонерской лодки «Tactique» ([El Ferro Carril. 6.01.1885](#)) (слева). Канонерская лодка «General Suárez» в составе ВМС Уругвая (справа)

Кроме того, капитан ВМС Уругвая Карлос Оливьери обнаружил несколько записей администрации порта Монтевидео, относящихся к «Tactique» во время его службы на Южно-Американской станции: *«В феврале 1883 г., спускаясь вниз по реке Уругвай из аргентинского порта Колон (Colón), он сел на песчаную отмель, в районе острова Каридад (Caridad), перед городом Пайсанду (Paysandú), но сумел быстро сойти, благодаря помощи, оказанной морскими властями этого порта. В 1884 г. корабль фигурирует на якоре в заливе Монтевидео вместе с французскими боевыми кораблями «Dupetit Tuhars» и «Blanchet». 21 октября 1884 г. вместе с испанским корветом «Africa» он отправился в Буэнос-Айрес. В июне 1885 г. он снова появляется на якоре в Монтевидео, придя туда из Парагвая; 14 июля того же года он пригласил наши морские власти и иностранные военные корабли, находящиеся в наших водах, на церемонию спуска французского флага»* ([Olivieri, 1952-1954](#)).

15 января 1883 г. Жорж Дюфур (Georges Dufour), известный врач, моряк, учитель, филантроп и художник, прибыл в Монтевидео, чтобы занять должность старшего врача на «Tactique». Дюфур вел дневник, а также производил зарисовку тех мест, которые посещал. Во время пребывания в Рио-де-ла-Плата он рассказал о своих впечатлениях от портов Уругвая (Монтевидео, Пайсанду, Фэй Бентос) и Аргентины (Буэнос Айрес, Консепсьон дель Уругвай). 28 декабря 1884 г. Дюфур выступил в качестве донора при переливании крови, проведенной доктором Жозефом Фортом (Joseph Fort, также француз) с использованием вено-венозной системы «Руссель» (Roussell), из руки в руку, что спасло жизнь больной, жене депутата Уругвая Феликса Мартинеса, серьезно пострадавшей от кровотечения. В свое время это событие имело широкий резонанс в газетах Монтевидео. Дюфур покинул Рио-де-ла-Плата в конце января 1885 г., страдая от болезней, и прибыл в Бордо 19 числа следующего месяца.

23 декабря 1884 г. командир австро-венгерского корвета «Auroga», стоявшего на якоре в Монтевидео, капитан 2 ранга Биктор Буске (Biktor Bousquet) отметил в своем журнале вход в порт «Tactique».

2 февраля 1886 г. французское консульство в Монтевидео объявило в местной прессе о выставлении на продажу при стартовой цене «2600 золотых песо» разоруженной канонерской лодки «La Tactique», до этого использовавшейся в качестве стационара в Рио-де-ла-Плата. В то время уругвайское песо было эквивалентно 1,697 граммам чистого золота.

Это первое предложение не привлекло заинтересованных сторон. Но в итоге его получили в правительстве Уругвая под председательством генерала Максимо Сантоса (Máximo Santos), твердо решившего сделать республике эффективный флот. Соответствующий акт оформили 10 числа того же месяца.

Согласно инвентаризации 1887 г., проведенной уже под уругвайским флагом, корабль имел три насоса (донка, главный и пожарный), а на мостике кроме штурвала стояли хронометр, прибор для измерения пеленга и два компаса. У него было три лодки и ручная восьмиступенчатая лебедка.

В уругвайском флоте канонерскую лодку переименовали в «General Suárez», и вплоть до начала 1908 г. она выполняла обязанности по защите побережья, подавлению революционных движений, а также использовалась как учебно-артиллерийское и гидрографическое судно. Затем корабль стал использоваться как несамходное судно в заливе Монтевидео. Здесь в 1913 г. он стал «Школой юнг». И лишь в 1930 г. его полностью вывели из эксплуатации и вскоре списали.

References

De Marco, 1981 – *De Marco, M.Á.* (1981). *La Armada Española en el Plata (1845–1900)* [The Spanish Armada in the Plata (1845–1900)]. Fac. de Derecho y Ciencias Sociales de Rosario. Rosario. [in Spain]

Olivieri, 1952–1954 – *Olivieri, C.* (1952–1954). *Aportes a la Historia de la Marina de Guerra Nacional* [Contributions to the History of the National Navy]. 1^a. y 2^a. Parte. Tall. Graf. Prometeo, Mont. [in Spain]

Rivière, 1881 – *Rivière, H.* (1881). *La marine française au Mexique* [The French Navy in Mexico]. Challamel Ainé, Paris. [in French]

Roberts, 2015 – *Roberts, S.S.* (2015). *French warships in the age of sail, 1784–1861*. Seaforth Publishing, Barnsley.

Канонерская лодка «La Tactique»

Педро Р. Баррейро ^{a, *}

^aУругвайская академия морской и речной истории, Монтевидео, Уругвай

Перевод с испанского Н.В. Митюков

Аннотация. Канонерская лодка «La Tactique» вошла в состав французского флота 1 октября 1883 г. и, несмотря на посредственную мореходность (как и у ее близнецов «Décidée», «Pique» и «Surprise»), она участвовала в экспедиции в Мексиканский залив. После этого она служила Западной Африке, на островах Сен Пьер и Микелон возле Ньюфаундленда (Канада) и, наконец, в составе французского морского дивизона в Южной Атлантике (побережье Бразилии и Рио де ла Плата). В этом последнем пункте корабль списали в конце 1885 г. После этого в феврале 1886 г. его приобрело правительство Восточной Республики Уругвай, в составе флота которой он получил новое наименование «General Suárez» и продолжал служить до своего списания в 1930 г.

Ключевые слова: канонерская лодка, военно-морской флот, Франция, Уругвай, мексиканская экспедиция.

* Корреспондирующий автор

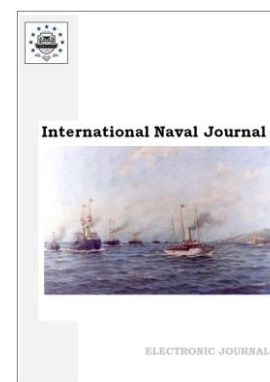
Адреса электронной почты: barreiro.pr@gmail.com (П.Р. Баррейро)

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2021. 9(1): 18-25

DOI: 10.13187/inj.2021.1.18
<https://inj.cherkasgu.press>



Assessment of the Share of Mobilized Ships in the Sarapul Region of the Udmurt ASSR during the Great Patriotic War

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, *}

^a Cherkas Global University, Washington, DC, USA

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

^c Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Izhevsk, Russian Federation

^d Moscow Institute of Psychoanalysis, Moscow, Russian Federation

Abstract

During the Great Patriotic War, many ships were mobilized for the needs of the Red Army. Unfortunately, not all information was reflected in the funds of the military archives. Many ships retained civilian crews, and probably remained on the list of civilian departments and services. The purpose of this article, using the example of the fleet assigned to Sarapul, is to try to estimate the possible proportion of mobilized ships. For this, a comparison was made between the pre-war and post-war composition of the fleets of the farms of the Sarapul region of the Udmurt ASSR. Due to the small numerical pre-war composition of the fleet, Sarapul farms took an extremely limited part in the Great Patriotic War. Most likely, the reduction of fleets during the war years is more associated with the natural aging processes of the material part, and not with the mobilization of ships. Apparently, only the Osvod ships were mobilized, after the end of the war they returned. An analysis of the composition of the ship confirms the mobilization of no more than 2-3 ships.

Keywords: river fleet, Great Patriotic War, mobilization, Sarapul, ship crew.

1. Введение

В годы Великой Отечественной войны множество судов мобилизовали для нужд Красной Армии. К сожалению, далеко не вся информация отразилась в фондах военных архивов. Множество судов сохранили гражданские команды, и, вероятно, оставались числиться по гражданским ведомствам и службам. Цель данной статьи на примере флота, приписанного к Сарапулу, попытаться оценить возможную долю мобилизованных судов.

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили переписи флотов сарапульских хозяйств, проведенные по заданию статистического управления (СГА, ЦГА УР). Заключение о мобилизованных судах сделано на основании сопоставления довоенной и послевоенной информации.

* Corresponding author

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

3. Обсуждение

К настоящему времени не существует какого-либо издания с исчерпывающими сведениями об участии гражданского флота в Великой Отечественной войне. Наиболее фундаментальный справочник Голубева (Голубев, 1999), по-видимому, создан по документам, имеющимся в архиве военно-морского флота, для подтверждения участия конкретных людей в войне. Так, если в трудовой книжке человека значится работа на каком-то судне, название которого и время работы совпадают с имеющимся списком, это являлось достаточным основанием для присвоения человеку статуса ветерана Великой Отечественной войны. Однако основная масса имеющихся в справочнике судов, это морские суда, что существенно снижает его ценность.

С другой стороны, одним из первых появившихся в СССР был справочник С.С. Бережного (Бережной, 1988). Примерно половину его объема составляют мобилизованные суда. Но, находясь в рамках существовавших тогда идеологических установок, автор допустил ряд странностей. Так, во-первых, в нем отсутствуют сведения о гибели судна, а во-вторых, по судам отсутствует послевоенная информация, а иногда и довоенная.

Имеющиеся более поздние справочники по корабельному и судовому составу, как правило либо уточняют локальную информацию, либо повторяют уже ранее изданные работы. Примером первого может служить работа В.А. Спичакова, в которой достаточно серьезно дополняется и уточняется информация по мобилизованным судам Днепровской флотилии (Спичаков, 2020). К сожалению, объект исследования работы ограничивается лишь этой флотилией. В работе М.М. Загогулько, посвященной Волжской военной флотилии, достаточно серьезно уточняются биографии ряда мобилизованных судов (Загогулько, 2019). Но, к сожалению, эти уточнения не носят столь же системный характер, как у В.А. Спичакова, и также ограничены выбранным объектом исследования.

4. Результаты

В 1936 г. в Сарапульском районе произвели перепись имеющегося водного транспорта. Всего он имелся примерно у десятка хозяйств.

В системе Наркомвода имелся Сарапульский Освод, Наркомлеса – Сарапульский леспромхоз и Сарапульский гортоптрест, Наркомпищепрома – заготпункт маслопрома, Сарапульский спиртовой завод и Сарапульский водочный завод. Кроме того, флоты имелись у колхозов Сарапульского района (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 1).

Сарапульский гортоптрест отчитался о наличии двух баржей № 1 и № 2 (по 47 т.), использовавшихся для перевозки дров. Своего самоходного флота хозяйство не имело (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 4). У спиртозавода имелся катер «Шмидт» с двигателем мощностью 30 и.л.с., 1935 года постройки (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 5).

У заготпункта маслопрома (Маслозавод) имелся деревянный винтовой катер мощностью 22 л.с., длиной 8,5 м, шириной 1,5 м, высотой борта 1,5 м, вместимость 9 рег. т. На момент переписи судно имело 65 % изношенность, нуждалось в капитальном ремонте и потому бездействовало (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 6).

Сарапульская заготконтора отчиталась о наличии лодки в 13 л.с. с двигателем «Форд» (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 7).

У Сарапульского леспромхоза имелось три буксирных катера: № 1 (80 л.с.), № 2 (30 л.с.) и № 35 (30 л.с.), а также шитик № 30 (60 т.) (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 8 об).

Наиболее серьезным флотом располагал Сарапульский Освод (Таблица 1). Кроме самоходного флота он имел в своем составе четыре деревянных паромы № 1 – № 4 грузоподъемностью 35–40 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 9).

Таблица 1. Самоходный флот Сарапульского Освода на 15 января 1936 г.

Название	Корпус	Размерения, м	Мощность, л.с.	Марка двигателя	Топливо	Назначение
«Волна»	Ж	17,3 × 3,48	36	Червоный прогресс	Нефть	Плесовый
«Коммунар»	Ж	12,5 × 2,33	18	Червоный прогресс	Нефть	Плесовый

«Стрела»	Ж	10,5 × 2,2	36	Икегай	Керосин	Переправа
«Возрождение»	Ж	8,4 × 1,9	12	Возрождение	Нефть	Переправа
«Осводец»	Д	10,0 × 2,0	12	Возрождение	Нефть	Переправа
«Привет»	Ж	8,6 × 1,9	10	Болиндер	Нефть	Переправа

Сарапульский лесозавод имел у себя лишь две лодки и четыре ялика, все весельные (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 10). А вот у Сарапульского водочного завода имелись катер мощностью 85 л.с. и паром грузоподъемностью 50 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 11).

В колхозе Рыбак было все две весельные лодки (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 12), в колхозе имени Литвинова два шитика в 20 т. и 35 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 13), в колхозе Азина – 11 весельных лодок (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 14), в колхозе Волна паром в 6 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 16).

Предварительная статистическая форма (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 17), очевидно, составленная после сбора всех отчетов, включала таблицу с собственниками, названиями судов, их мощностью (Таблица 2). Кроме того, напротив каждой строки стоит галочка, если отчет получен и какая-то цифра, более похожая на сумму в рублях и копейках, возможно затраты на переписку с хозяйствами. Между второй и третьей строками таблицы имеется явно более поздняя запись, в которой указаны моторка 85 л.с. и паром 50 т. Это явно флот Сарапульского водочного завода. Скорее всего, ответное письмо с завода получили с опозданием, из-за чего информацию по нему пришлось вписывать между строками.

Общая форма, составленная отделом по статистике сведена в Таблице 3 (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 36).

Таблица 2. Предварительная форма сбора данных по флотам хозяйств Сарапульского района (см. Рисунок 1)

Хозяйство	Название	Мощность	Подача формы	Сумма
Заготпункт	«Маслозагот»	20 НР	V	2-89
Спиртзавод	«Шмидт»	20 НР	V	0-75
–	моторка	85 НР	–	–
–	паром	50 тонн	–	–
[Гортоп – ?]	Без названия	20 НР	V	0-68
ГИС	Без названия	14 НР	V	3-97
Востлесосплав	«Восток»	35 НР	нет	
Сарап. ЛПХ	3 –	80, 40 и 30 НР	V дал	3-30
?	–	12 НР	позвонить	2-51
?	?	12 НР	V	–
УТС (?)	нет	нет	V Быков	0-79
КХ Новый путь	«Тарасово»	12 НР	–	–

Таблица 3. Наличие судов речного флота на 1 января 1936 г. по Сарапульскому району (см. Рисунок 1)

Хозяйство	Категория судов	Число	Общая мощность, л.с.	Общая грузоподъемность, т.	Общая пассажиро-местимость
Востлесосплав	Катер пасс.	1	30	–	3*
Освод	Катер букс.	3	84	–	–
	Паром	2	–	75	–
Гортоптрест	Катер букс.	1	20	–	12*
	сухогруз	2	–	56	–

Сарапул ЛПХ	Катер вспом.	3	140	–	–
	Прочие	2	–	75	–
Водочный з-д	паром	3	–	150	–
Спиртзавод	Катер букс.	1	36	–	–
КХ Литвинова	сухогруз	2	–	60	–
КХ Азина	сухогруз	3	–	24	–
КХ Новый путь	Катер букс.	1	30	–	15*
	сухогруз	3	–	96	

* вписано явно позднее карандашом.

Наименование	Категория судов	Место судов	Мощность в л.с.	Мощность в л.с.	Мощность в л.с.	Мощность в л.с.
Катер вспом.	Катер вспом.	1	30	–	–	–
Прочие	Катер букс.	3	84	–	–	–
Водочный з-д	паром	2	–	75	–	–
Спиртзавод	Катер букс.	1	20	–	–	12
КХ Литвинова	сухогруз.	2	–	60	–	–
КХ Азина	сухогруз.	3	140	–	–	–
КХ Новый путь	Катер букс.	2	–	75	–	–
	паром	3	–	150	–	–
	Катер букс.	1	36	–	–	–
	сухогруз.	2	–	60	–	–
	сухогруз.	3	–	24	–	–
	сухогруз.	3	–	96	–	–
	Катер букс.	1	30	–	–	–
	сухогруз.	3	–	96	–	–

Рис. 1. Предварительная (слева) и окончательная (справа) форма о наличии судов в Сарапульском районе (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 17 и 36)

Ранее нами анализировался состав флота Дулесовского леспромхоза до войны и после войны. На 1938 г. кроме имеющихся на 1936 г. судов, у леспромхоза также находился катер № 3. Его построили в 1935 г., длина корпуса 8 м, ширина 2,2 м, высота борта 1,2 м. На судне стоял двигатель «Возрождение» мощностью 12 л.с. (Митюков, 2021). Все это явно указывает на то, что в 1936 г. это судно Сарапульского Освода «Возрождение». Остальные три катера (№ 1, № 2, № 35) однозначно определяются из переписной ведомости, в предварительной и окончательной формах. Но в предварительной форме у № 2 показана мощность 40 л.с., тогда как в остальных он фигурирует с 30 л.с.

Анализ заполненных форм и Таблиц 2 и 3 позволяет частично реконструировать биографии довоенных сарапульских судов.

Сарапульский маслозавод имел на балансе катер «Маслозавот». Хотя в форме указана мощность 20 л.с., скорее всего мощность его составляла 22 л.с., как указано в опросном листе. Судно отсутствует в окончательной форме, вероятно, из-за своего плачевного технического состояния.

В Сарапульском спиртовом заводе числится катер «Шмидт» 1935 г.п. В опросном листе его мощность указана в 30 л.с. Учитывая дату постройки, возможно, на нем стоит двигатель СТЗ-30. В предварительной форме мощность ошибочно указана в 20 л.с., в окончательной уже 36 л.с., что подтверждает предположение о двигателе СТЗ-30.

Сарапульский водочный завод владел моторной лодкой с мощностью двигателя 85 л.с. В окончательной форме судна нет, что указывает на то, что это какая-то легкая моторная лодка. Аналогичная ситуация у Сарапульской заготовительной конторы («Заготживсырье»), у которой была моторная лодка с двигателем «Форд» в 13 л.с. В предварительной форме это явно катер без названия в 14 л.с., числящийся за ГИС – Городское и(?) снабжение. В итоговой таблице судно также отсутствует, что может говорить о том, что это какая-то легкая лодка.

В переписных формах отсутствуют сведения о самоходном флота Сарапульского гортопа. Он отчитался лишь о наличии двух барж. Но в предварительной форме его флот явно указан перед строкой, озаглавленной «ГИС». Название организации написано нечетко, возможно автор писал «лодочн.» – имея в виду «лодочная станция»? У хозяйства показано одно судно с мощностью 20 л.с. Это же судно как буксирный катер показано в окончательной форме. Странным видится, что буксирное судно может принимать пассажиров, которых в форме указано 12 человек. Впрочем, очевидно, речь идет об универсальном катере. В качестве доказательства, что данные по гортопу написаны верно, далее идут известные из переписной ведомости сведения о двух баржах. Таким образом, получается, что в период с заполнения переписной ведомости до заполнения предварительной формы флот гортопа увеличился на один катер.

Сплавная контора Востлесосплав переписную форму не заполняла, но как в предварительной, так и окончательной формах у нее значится одно судно («Восток») – пассажирский катер мощностью то ли 30, то ли 35 л.с. Скорее всего это было современное судно с двигателем СТЗ-30, мощность которого 32 л.с. обычно округлялась как в большую, так и меньшую сторону.

Наконец, в предварительной форме имеются три хозяйства с лодками по 12 л.с. Очевидно, это колхозы, которые отчитались о наличии у них лишь обычных лодок. При этом в предварительной форме у колхоза Азина дается полная перепись всех этих лодок. Среди них выделяется одна с длиной корпуса 16,95 м, шириной 4,2 м, постройки 1933 г., грузоподъемностью 18 т. Она разительно отличается от остальных лодок колхоза, грузоподъемность которых измеряется центнерами (максимум, 40). Она также обладает самой высокой балансовой стоимостью в 500 руб. Еще одна лодка (15,5 × 3,2 м, 40 центнеров, 1934 г.п.) обладает соизмеримой стоимостью в 400 руб., остальные существенно дешевле – до 150 руб.

Скорее всего, именно эти лодки и включили в предварительную форму, но при проверке оба судна были исключены из окончательной. Название хозяйства в предварительной форме написано неразборчиво, как и название одного из судов («Хряк» –?). Второе судно безымянное.

Наконец, колхоз «Новый путь», указавший в опросном листе, что у него своего флота нет, в предварительной форме показан с одним судном в 12 л.с. В графе названий напротив него написано «Тарасово». Но, скорее всего, это не название судна, а указание на факт, что оно работает на переправе в Тарасово. В окончательной форме, вероятно, это же судно показано уже с мощностью 30 л.с. и добавлено, что оно может принимать на борт до 15 пассажиров. Таким образом, судно появляется в хозяйстве в период от подачи переписного листа до заполнения итоговой формы.

Наиболее крупный флот у Сарапульского Освода. Однако из шести судов, указанных в переписном листе, в предварительной форме нет ни одного. А в итоговой форме у него показано лишь три судна с суммарной мощностью 84 л.с. Вполне очевидно, что это самые мощные суда «Волна» и «Стрела». Их суммарная мощность составляет 72 л.с. Таким образом, третье судно, должно иметь мощность 10-12 л.с. (с учетом возможного округления). Поскольку «Возрождение», по всей вероятности, передали Сарапульскому леспромхозу, получается, что это «Осводец» или «Привет», но вероятней первое, чтобы в сумме получилось 84 л.с.

Тогда вполне логично объясняется факт появления у двух хозяйств по катеру. «Привет» явно работал на переправе у Тарасово, так что его в окончательной форме и приписали колхозу «Новый путь». С другой стороны, «Коммунар», указанный как плесовый, с мощностью 18 л.с., вероятно, с округлением мощности до 20 л.с. указывается у гортопа.

Для выявления возможных мобилизованных судов необходимо сравнить имеющуюся картину с флотами сарапульских хозяйств после войны. В [Таблице 4](#) дается состав флотов по данным ЦСУ (форма 26-вод) на 1947 г. На 1950 г. Сарапульские лесокombинат, кожзавод и гортоп сохранил свои флоты, а флот горперевоза передан в Управление малых рек. Сарапульский рейд Камлесосплава формировался Камлесосплавом и был полностью неподотчетен местной администрации (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941). Довоенный флот Управления малых рек сведен в [Таблице 5](#).

Таблица 4. Флоты хозяйств Сарапула в 1947 г. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 951)

Хозяйство	Министерство	Грузопассажирские	Буксирные	Лист дела
Лесокombинат	Минлеспром	1 × 52	2 × 90	37 об
Камлесосплав		1 × 50	4 × 175	40 об
Дулесовский ЛПХ*		1 × 30	–	43 об
Горперевоз	Минкомхоз	1 × 30	1 × 25	38 об
Кожзавод	Минлегпром	–	1 × 32	44 об
Гортоп	Минтоппром	–	1 × 30	47 об

* в ведомости показан в составе флота Минлеспрома УАССР, дается за вычетом судов Воткинского ЛПХ ([Митюков, 2021](#)).

Таблица 5. Флот Управления малых рек довоенной постройки в 1951 г. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 157. Л. 27)*

	Год	Длина, ширина, высота, м			Осадка в грузу и порожним, м	
«Освод»	1936	12,25	2,75	1,7	0,8	0,6
«Стрела»	1935	9,35	2,20	1,1	0,9	0,8
«Коммунар»	1935	10,50	2,20	1,3	0,6	0,5

* Все буксирные, все металлические, у всех двигатель СХТЗ по 30 л.с. на керосине.

Формально Сарапульский (позднее Дулесовский) леспромхоз в период 1936-47 гг. лишился двух катеров (№ 1 и № 2), а с учетом переданного из Освода (№ 3, «Возрождение») – трех. У него остался лишь самый современный катер № 35. Это наводит на мысль, что война в данном процессе была не причем и это естественная убыль флота вследствие износа.

Довоенный и послевоенный состав других флотов показывают практически полную идентичность их флотов, с учетом возможного переподчинения. Так гортоп имеет до войны один катер в 20 л.с. После войны – тоже один катер в 32 л.с. На лицо явное обновление флота. Это может быть либо замена двигателя, либо замена всего катера. Разумеется, можно предположить, что судно мобилизовали и после войны вернули уже другое, но в рамках имеющихся источников ни доказать это, ни опровергнуть невозможно. Аналогично кожзавод после войны получил катер в 32 л.с., а до войны в числе имеющих свой флот хозяйств он не состоял. Вполне возможно, что он принял судно из другого сарапульского хозяйства в ходе реорганизации, например тот же «Шмидт» или «Волна».

В связи с этим, единственным реальным «донором» из довоенных хозяйств Сарапула может быть лишь Сарапульский Освод. В этой связи чрезвычайно интересно сравнить [Таблицы 1 и 5](#).

Названия судов в обеих таблицах почти совпадают. И там и там есть «Стрела» и «Коммунар». Но в одной таблице «Освод», а в другой – «Осводелец». Но при сравнении видно, что «Освод» и «Осводелец» – это однозначно разные суда. Год постройки «Освода» 1936, на момент составления ведомости его еще не построили. Кроме того, «Осводелец» с

деревянным корпусом и явно меньшими размерениями. В связи с этим снова можно предположить, что «Осводец» перед войной просто списали и «Освод» при получении просто унаследовал его имя. Тем более что, вероятно, это судно демобилизовано, на что указывает бронированная рубка, хорошо видная на его фотографиях.

«Коммунар» 1936 и 1950 гг. также явно разные суда. На это указывают разные двигатели СХТЗ и «Червоный прогресс», один на керосине, второй на мазуте, а также различающиеся размерения. Можно предположить, что новый «Коммунар» получил свое имя в честь мобилизованного судна, но снова ни подтвердить, ни опровергнуть это в рамках имеющейся источниковой базы невозможно.

И лишь «Стрела» – судно довоенной постройки, отразилась как в 1936 г., так и в 1950 г.

В работе по участию Освода в войне можно прочитать: «Союзосвод передал в действующую армию и флот в общей сложности 19 отрядов в составе 249 судов, в том числе из Удмуртии – 7 полностью оснащённых катеров и 3 моторные лодки» (Васнецова, 2020). В связи с этим, вполне вероятно, что при демобилизации обратно на места отправлялись не те же самые суда, которые мобилизовались. В этом случае становится понятным явная преемственность названий. Полученные из военного флота суда имели обычные литерно-цифровые обозначения и определить довоенные имена и хозяина не всегда предоставлялось возможным.

5. Заключение

Из-за небольшого численного довоенного состава флота, сарапульские хозяйства приняли крайне ограниченное участие в Великой Отечественной войне. Скорее всего, сокращение флотов в годы войны более связаны с естественными процессами старения материальной части, а не с мобилизацией судов. По-видимому, мобилизации подверглись лишь суда Освода, по окончании войны вернувшиеся обратно. Анализ довоенного состава подтверждает мобилизацию не более пары-тройки судов.

Литература

Бережной, 1988 – Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945: Справочник. М.: Воениздат, 1988. 710 с.

Васнецова, 2020 – Васнецова Н. На фронте и в тылу. ОСВОД Удмуртии внес неопределимый вклад в победу в Великой Отечественной войне // Удмуртская правда. 2020. 7 мая. № 17 (25730). С. 18.

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

Голубев, 1999 – Голубев А.А. Вспомогательные корабли и суда ВМФ СССР. 1941–1945 гг. Справочник. Часть I (списочный состав). СПб., 1999. 70 с.

Загогулько, 2019 – Волжско-Каспийский бассейн в 1942-1943 годах. Т. 1. Боевые навигации на Нижней Волге и Северном Каспии (1942-1943) / Под ред. М.М. Загогулько. Волгоград: Издатель, 2019. 256 с.

Митюков, 2021 – Митюков Н.В. Флот Дулесовского леспромхоза в 1940-е годы // Вестник Владимирского государственного университета. 2021. № 1. С. 20-25.

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

Спичаков, 2020 – Спичаков В.А. Днепровская военная флотилия 3-го формирования (1943–1951). Дорогобыч: Посвит, 2020. 400 с.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

References

Berezhnoy, 1988 – Berezhnoy, S.S. (1988). Korabli i suda VMF SSSR. 1928–1945 [Ships and vessels of the USSR Navy. 1928–1945]: Handbook. Moscow: Voenizdat, 710 p. [in Russian]

GARF – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula [State Archives of the Russian Federation].

Golubev, 1999 – Golubev, A.A. (1999). Vspomogatel'nye korabli i suda VMF SSSR. 1941–1945 gg. [Auxiliary ships and vessels of the USSR Navy. 1941–1945] Handbook. Part I (payroll). St-Petersburg, 70 p. [in Russian]

Mityukov, 2021 – Mityukov, N.V. (2021). Flot Dulesovskogo lespromkhozа v 1940-e gody [The fleet of the Dulesovo timber industry in the 1940s]. *Vestnik Vladimirskego gosudarstvennogo universiteta*. 1: 20-25. [in Russian]

SGA – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula [Department for Archives of the Administration of the city of Sarapul].

Spichakov, 2020 – Spichakov, V.A. (2020). Dneprovskaya voennaya flotiliya 3-go formirovaniya (1943–1951) [Dnieper military flotilla of the 3rd formation (1943–1951)]. Dorogobych: Posvit, 400 p. [in Russian]

TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archives of the Udmurt Republic].

Vasnetsova, 2020 – Vasnetsova, N. (2020). Na fronte i v tylu. OSVOD Udmurtii vnes neotsenimyi vklad v pobedu v Velikoi Otechestvennoi voine [At the front and in the rear. OSVOD of Udmurtia made an invaluable contribution to the victory in the Great Patriotic War]. *Udmurtskaya Pravda*. 7 May. 17 (25730): 18. [in Russian]

Zagogulko, 2019 – Volzhsko-Kaspiiskii bassein v 1942-1943 godakh [Volga-Caspian basin in 1942-1943]. Vol. 1. Boevye navigatsii na Nizhnei Volge i Severnom Kaspii (1942-1943) [Combat navigation on the Lower Volga and the Northern Caspian (1942-1943)]. Ed. M.M. Zagogul'no. Volgograd: Izdatel', 2019. 256 p. [in Russian]

Оценка доли мобилизованных судов Сарапульского района Удмуртской АССР в годы Великой Отечественной войны

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, *}

^a Черкас глобальный университет, Вашингтон, округ Колумбия, США

^b Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Ижевск, Российская Федерация

^c Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Ижевск, Российская Федерация

^d Московский институт психоанализа, Москва, Российская Федерация

Аннотация. В годы Великой Отечественной войны множество судов мобилизовали для нужд Красной Армии. К сожалению, далеко не вся информация отразилась в фондах военных архивов. Множество судов сохранили гражданские команды, и, вероятно, оставались числиться по гражданским ведомствам и службам. Цель данной статьи на примере флота, приписанного к Сарапулу, попытаться оценить возможную долю мобилизованных судов. Для этого произведено сравнение довоенного и послевоенного состава флотов хозяйств Сарапульского района Удмуртской АССР. Из-за небольшого численного довоенного состава флота, сарапульские хозяйства приняли крайне ограниченное участие в Великой Отечественной войне. Скорее всего, сокращение флотов в годы войны более связаны с естественными процессами старения материальной части, а не с мобилизацией судов. По-видимому, мобилизации подверглись лишь суда Освода, по окончании войны вернувшиеся обратно. Анализ судового состава подтверждает мобилизацию не более 2-3 судов.

Ключевые слова: речной флот, Великая Отечественная война, мобилизация, Сарапул, судовый состав.

* Корреспондирующий автор

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

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2021. 9(1): 26-29

DOI: 10.13187/inj.2021.1.26
<https://inj.cherkasgu.press>



Short messages

Yacht «Yasmine»

Jesús María Medel Soteras^{a, *}

^a Malaga Customs Control Base, Malaga, Spain

Translated from Spanish by N.W. Mitiukov

Abstract

The ship for carrying out special operations «Cóndor-I», which was part of the Spanish Customs Inspectorate in 1990-95, was a participant in unique operations, which have not yet been cleared of secrecy. Therefore, the proposed work provides a brief biography of the vessel before and after its customs service. The ship was built as the yacht «Yasmine» by billionaire Aristotle Onassis and has long been owned by Hollywood actor Richard Burton. After him, she changed several owners until she was detained as a courier of drug dealers by the Spanish Customs Service. Since 1995, the ship has been privately owned again. At the same time, its name changed, becoming «Yazmine» (via «Z»). As of November 2018, the former yacht was in dry dock in an extremely neglected condition. The author hopes that a ship with such an interesting fate will continue her career.

Keywords: Service of customs supervision, Spain, fight against drugs, fleet, special operations.

"Cóndor-I" – корабль с богатой историей. Первоначально он в качестве яхты назвался «Yasmine» и принадлежал известному греческому миллиардеру Аристотелю Онассису (Aristóteles Onassis). В 1963 г. яхту продали знаменитому актеру Ричарду Бертону (Richard Burton), многолетнему возлюбленному не менее известной актрисы Лиз Тейлор (Liz Taylor). Яхта станет настоящим любовным гнездышком этой уникальной голливудской пары и местом отдыхом для многих других популярных персонажей того времени.

В июле 1988 г. полиция обнаружила партию наркотиков в логове наркодилеров, спрятанном в бухте Мориска (Morisca) в Льорет-де-Мар (Lloret de Mar, Жирона). Как удалось установить, главой организации был Жак Антуан Каннаваджо (Jacques Antoine Cannavaggio). Среди прочих арестов и конфискации были захвачены и две яхты, «Yasmine» (позже «Cóndor-I») и «Jamuste» (позже «Cóndor-II»).

Служба таможенного надзора (Servicio de Vigilancia Aduanera), учитывая, что оба судна находились в неплохом состоянии, приняла соответствующие меры для включения их в свой флот. Хотя «Yasmine» уже была не первой молодости, она находилась в состоянии

* Corresponding author
E-mail addresses: svahistoria@hotmail.com (J.M. Medel Soteras)

немедленно выйти в море, а корпус длиной 34 м имел достаточно пространства, чтобы разместить большой экипаж. Двигательная установка в 2600 л.с. давала возможность развить скорость около 30 уз.



Рис. 1. Современное состояние судна. 12 ноября 2018 г. в сухом доке Гарручи. Видно, что судно переименовано. Теперь это «Jasmine» (с буквой «z»)

Под большим секретом, который, разумеется, не мог храниться долгое время, по крайней мере, внутри страны, было решено превратить его в корабль для особых операций, став первым в своем роде, или как их сейчас называют, Корабль специального назначения. Ему дали название «Cóndor», и снаружи замаскировали как принадлежащий некоему «Институту морских наук» (Instituto de Ciencias del Mar). Соответственно, его экипаж не носит униформу. Так «Yasmine» в 1990 г. начала новый этап своей карьеры, на сей раз на службе у испанского государства. Но служба в SVA не оказалась слишком долгой и продлилась лишь до 1995 г.

Это практически вся располагаемая информация, которая есть у автора в настоящее время относительно этого патрульного судна. Хотя автор поддерживает контакт с коллегами, которые ходили на нем, так что в случае расспросов можно было бы существенно расширить сведения о бывшей яхте. Но проблема в том, что судно провело множество секретных операций, у которых еще не истек срок давности.

После своей небольшой таможенной службы, судно прошло через руки ряда владельцев и нескольких портов приписки, такие как Санта Пола (Santa Pola), Агилас (Águilas) и, наконец, Гарруча (Garrucha). В сухом доке этого последнего города автор застал судно в ноябре 2018 г., его состояние к этому времени было достаточно запущенным. Нет ничего вечного. Судно искренне жаль, ведь его карьера оказалась такой насыщенной. Это последние по дате сведения о судне, которыми располагает автор.



Рис. 2. Внешний вид судна после его включения в состав таможенного флота. На борту видна надпись «Институт морских наук»



Рис. 3. Экипаж «Сóндор-1». Как видно, все члены экипажа без форменной одежды, на всех одинаковые футболки с логотипом, изображающим птицу и надписью под ним «Сóндор». Лица всех намеренно размазаны, кроме человека слева, который сейчас уже находится на пенсии. Это друг автора Рафаэль, более известный как «Рафаэльчик» (Rafaelito), или как Чаррина (Charrina). Все это время он занимал должность повара



Рис. 4. Пара фотографий, сделанных на борту «Сóндор». Справа – катер типа НУ, сопровождающий «Сóндор», к сожалению, какой именно сказать невозможно

Яхта «Yasmine»

Хесус Мария Медель Сотерас^{a, *}

^a Малагская база таможенного контроля, Испания

Перевод с испанского Н.В. Митюков

Аннотация. Корабль для проведения специальных операций «Cóndor-I», находившейся в составе Службы таможенного надзора Испании в 1990-95 гг., являлся участником проведения уникальных операций, с которых до сих пор не снят гриф секретности. Поэтому в предлагаемой работе дается краткая биография судна до ее таможенной службы и после. Судно было построено как яхта «Yasmine» миллиардера Аристотеля Онассиса и долгое время принадлежала голливудскому актеру Ричарду Бертону. После него она сменила нескольких хозяев, пока не было задержано в качестве курьера наркоторговцев испанской Службой таможенного надзора. С 1995 г. судно снова находилось в частном владении. При этом изменилось его название, став «Yasmine» (через «Z»). На ноябрь 2018 г. бывшая яхта находилась в сухом доке в крайне запущенном состоянии. Автор надеется, что судно с такой интересной судьбой продолжит свою карьеру.

Ключевые слова: Служба таможенного надзора, Испания, борьба с наркотиками, флот, спецоперации.

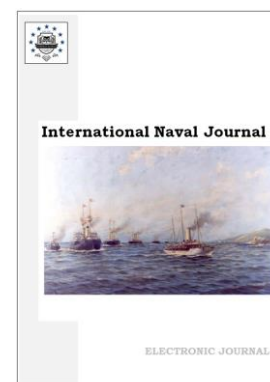
* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: svahistoria@hotmail.com (Х.М. Медель Сотерас)

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2021. 9(1): 30-33

DOI: 10.13187/inj.2021.1.30
<https://inj.cherkasgu.press>



River Reparations of the USSR

Vladislav V. Zhdanov ^a

^a Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

Naval ships and merchant marine vessels transferred to the USSR on account of reparations after the end of World War II are well described in the literature. Even special reference books were published. But as for river reparations, the information in the literature about them is extremely eclectic. It does not create a holistic picture, and often the type or year of construction is not reported about the ships, being limited only by the very fact that this is a reparation. Meanwhile, if we evaluate the contribution of river reparations to the restoration of the post-war economy of the USSR, then it should be recognized that it far exceeded the role of sea reparations. The article provides statistical data on the importance of river vessels received by the USSR in the post-war economy of the country. In addition, a large number of ships received at the time of the end of the war embodied the latest achievements of German shipbuilding. As a result, some of the types, after a comprehensive study, became prototypes for the creation of Soviet post-war river vessels.

Keywords: river transport, reparations, USSR, Great Patriotic War, post-war reconstruction, national economy.

1. Введение

О морских судах, переданных СССР в счёт репараций, после окончания Второй мировой войны, худо-бедно было известно и раньше. Но что известно о речных судах-репарантах? Практически ничего, кроме небольших и отрывочных данных, встречающихся в воспоминаниях речников, публикуемых в книгах и газетах, где репарационные суда упоминались, лишь как «немец», «немка», «трофейный», «репарационный», из «особых поставок», и т.д. А ведь речные суда, полученные СССР в счёт репараций, сыграли не меньшую роль, чем морские, если не большую! Но почему широкой общественности ни тогда, ни сегодня, ничего об этом неизвестно? Сегодня мы попробуем приоткрыть завесу этой тайны.

2. Обсуждение и результаты Репарации СССР

Когда Красная Армия в 1944-45 гг. стремительно приближалась к границам Германии, уже началась проработка вопроса речных репараций с Германии и её стран-союзниц: Финляндии, Румынии, Венгрии. Сразу после капитуляции Германии, представители НКРФ СССР в тесном сотрудничестве со СВАГ (Советская Военная администрация в Германии), приступили к практической реализации плана по передаче СССР судов речного флота Германии, для замещения безвозвратных потерь советского речного флота (1092 самоходных судна общей мощностью 140,4 тыс. л. с., 2608 грузовых несамоходных судов общей грузоподъемностью 1106 тыс. т, 62 земснаряда и 692 других судна) (Чеботарев,

1981). Все суда в советской зоне оккупации сначала были внесены в списки, в которых указывались имя и тип судна, размеры, мощность силовой установки. Немецкие имена судов писались на русском языке, и зачастую в довольно вольной транскрипции. Многие сотни судов в списках оказывались без имён, т.к. были обнаружены без судовых документов и без немецких экипажей. Затем Управление Водных Путей Сообщения ЦУПВОСО (Центральное Управление Военных сообщений) Красной Армии и НКРФ, составили список немецких судов, намеченных к отправке в СССР (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 12. Д. 401). Далее СВАГ выписывало каждому судну из этого списка «Свидетельство на право плавания по внутренним водным путям Советской оккупационной зоны», которое имело свой индивидуальный номер. В Свидетельстве, кроме номера, указывались: место выдачи (город в Германии), срок действия, дата выдачи, название и номер судна, тип судна, грузоподъёмность, мощность, размеры, место постройки. Подписывал Свидетельство личной подписью Уполномоченный Транспортного отдела СВАГ. После этого судно переходило под контроль НКРФ, представители которого организовывали перегон судов по Балтийскому морю в морские порты СССР.

В соответствии с планами репарационных поставок, в списки передачи судов в 1 и 2 очередь, датированных 1945 г., было внесено 4414 судов.

Самоходные суда:

- буксирные пароходы – 447 шт.;
- буксирные теплоходы – 103;
- буксирные газоходы – 5;
- пассажирские пароходы – 31;
- пассажирские теплоходы – 4;
- моторные катера – 295;
- грузовые суда – 285;
- танкеры – 11;
- прочий самоходный флот – 93.

Всего самоходного флота 1274 шт.

Несамоходные суда:

- баржи металлические – 1490 шт.;
- баржи композитные – 924;
- баржи деревянные – 163;
- баржи нефтеналивные – 13;
- баржи затопленные – 261.

Всего несамоходного флота 2851 шт.

Прочий флот (плавучие краны, плавучие доки, грейферы, земснаряды, шаланды, брандвахты, плавучие насосные и бункерные станции, и т.д.) – 289 шт (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 12. Д. 401).

22 июня 1946 г. правительство СССР создало в Восточной Германии Советское Акционерное Пароходное Общество на реке Одер (SOAG) для перевозки угля, покупаемого Советским Союзом у Польши (ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 15. Д. 11). Небольшую часть судов передали в это пароходство из числа тех, которые наметили для перегона в СССР. Эта недостача была легко компенсирована изъятием других судов с рек на Востоке Германии. В репарационные списки практически не вошли трофейные суда, взятые Красной Армией в Польше и Германии. Эти трофеи сразу передавались Днепровской Военной Флотилии и Балтийскому флоту. В 1947–1948 гг. некоторую часть этих трофеев передали Министерству речного флота, и далее их распределили по пароходствам. Также в число судов Особых поставок не вошли суда, которые были подняты на востоке Германии и на территории СССР, и позже, переданные Минречфлот. Учитывая всё вышперечисленное, СССР получил более 5000 немецких судов. Суда, намеченные к выводу в СССР, а также часть судов, находящихся в плохом техническом состоянии, проходили ремонт и конвертовку на судоремонтных и судостроительных предприятиях Восточной Германии.

Процесс передачи судов происходил следующим образом. Сначала по рекам Германии, суда перегонялись в Штеттин, из которого уже по морю, караваны судов уходили в советские порты на Балтике: Калининград, Ригу, Виндаву, Таллин, Либаву, Клайпеду. А уже из этих портов большая часть перегонялась в Ленинград. Для работы по перегону судов в Ленинград

из портов Прибалтики, было создано Калининградское агентство. А в Москве создали Оперативную группу при Министерстве Речного Флота, в задачи которой входило: разработка директивных указаний по вопросам обеспечения перевода флота, обеспечение связи с ведомствами, реализация нарядов на инвентарь и материалы, смет на перевод флота, контроль деятельности Калининградского Агентства в части выполнения задания по перегону флота и выполнения директив Минречфлота, указания по оперативной работе, исходя из общего положения по перегону флота (ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 14. Д. 41).

Особо стоит отметить Советское Дунайское Государственное пароходство, созданное в 1944 г. Практически на 100 % судовой состав пароходства состоял из трофейных и репарационных судов, ранее принадлежавших Германии, Венгрии, Румынии, Словакии и Италии.

Непосредственно перегон репарационного флота проходил так: грузовой морской пароход либо буксирный пароход, тянул по три-четыре судна, нередко загруженных репарационными материалами (уголь, кокс, цемент, пиломатериалы, бумага, фанера, стекло, кабель, кирпич полнотелый, пустотелый и шамотный, смолы, линолеум, резина, карбид, пробка, целлюлоза, шпигат, рельсы, металлические трубы, цветные металлы, абразивное зерно, тепловозы и вагоны, дизельное топливо, смазочные масла, овощи, крахмал, лошади, скот, станки, разное оборудование демонтированных немецких заводов и фабрик). Небольшие суда (катера, мотолодки, моторные яхты) грузили прямо на пароходы или в баржи. Иногда самоходные репарационные суда (буксиры или грузовые теплоходы) шли своим ходом, буксируя несамоходные суда. В буксировке немецких речных судов по Балтике принимали участие и тральщики КБФ. Прибывшие суда в Ленинград, далее распределялись по пароходствам, Бассейновым Управлениям пути, Управлениям по освоению малых рек, и другим организациям. Представители пароходств, в соответствии с разрядкой, принимали суда и перегоняли их в свои пароходства.

Немецкие суда находились в разном техническом состоянии. Суда в хорошем состоянии немедленно включались в рабочее ядро пароходства, получали новые имена, приписку и начинали работу. Но многие суда требовали капитального или капитально-восстановительного ремонта. Кроме того, на некоторых судах отсутствовали части моторов, машин и механизмов. В исключительных случаях некоторые суда признавались негодными для ремонта и списывались. Стоит отметить и то, что некоторые пароходства не только возместили свои потери времён Великой Отечественной Войны, но даже усилились количественно и качественно по сравнению с довоенным периодом.

Жизнь судов-репарантов в пароходствах складывалась по-разному. Часть судов, которым исполнилось к концу 1950-х гг. по 50 и более лет, и дальнейший ремонт которых признавался нецелесообразным, списывались. Многие самоходные суда во время капитальных ремонтов, получали взамен немецких моторов или паровых машин, новые дизеля сходной мощности производства СССР, ГДР или ЧССР. После списания в конце 1960-х гг., корпуса некоторых самоходных судов переоборудовались в брандвахты, насосные и бункерные станции, стоечные наливные суда, либо безвозмездно передавались разным организациям. Единицы дожили до наших дней и по-прежнему находятся в работе.

3. Заключение

Репарационные суда внесли большой вклад в послевоенное восстановление народного хозяйства. Кроме того, немецкие суда свежей постройки (1930-40 гг.) были изучены представителями нашего судостроения, и стали образцами при создании новых советских речных судов.

Литература

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

РГАЭ – Российский государственный архив экономики.

Чеботарев, 1981 – Чеботарев М.Н., Абоймов А.Н., Амузин М.Д., Нейгольдберг В.Я., Саратов В.Ф., Ягодинский Е.А. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981.

References

Chebotarev, 1981 – *Chebotarev, M.N. et al.* (1981). *Sovetsky rechnoi transport v Velikoi Otechestvennoi voine* [Soviet river transport in the Great Patriotic War]. Moscow: Military Publishing. [in Russian]

GARF – Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii [State archives of the Russian Federation].

RGAE – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archives of Economics].

Речные репарации СССР

Владислав Валерьевич Жданов ^a

^a ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. Корабли ВМФ и морские суда торгового флота, переданные СССР в счёт репараций после окончания Второй мировой войны, достаточно хорошо описаны в литературе. Были изданы даже специальные справочники. Но что касается речных судов-репарантов, то информация в литературе о них крайне эклектичная. Она не создает целостной картины, а нередко о судах не сообщается ни типа, ни года постройки, ограничиваясь лишь самим фактом, что это репарант. Между тем, если оценивать вклад речных репараций в восстановление послевоенного хозяйства СССР, то следует признать, что он намного превысил роль морских репараций. В статье приводятся статистические данные о значении полученных СССР речных судов в послевоенном хозяйстве страны. Кроме того, большое количество полученных судов на момент окончания войны воплощали в себе новейшие достижения германского судостроения. В результате, часть типов после всестороннего изучения, стали прототипами при создании советских послевоенных речных судов.

Ключевые слова: речной транспорт, репарации, СССР, Великая Отечественная война, послевоенное восстановление, народное хозяйство.

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2021. 9(1): 34-36

DOI: 10.13187/inj.2021.1.34
<https://inj.cherkasgu.press>



Necrologue

Jesús María Medel Soteras (Huelva, April 27, 1957 – Málaga, October 30, 2021)

Francisco Medel Soteras ^a

^aIndependent researcher, Spain

Abstract

The necrologue is dedicated to Jesús María Medel Soteras, ex-captain of the Spanish merchant marine, who later served in the Spanish Ministry of Finance.

Keywords: Jesús María Medel Soteras.



Рис. 1. Хесус Мария Медель Сотерас

Хесус Мария начал свою морскую карьеру во время обучения в Морской кадисской школе (Escuela de Náutica de Cádiz), сначала в рамках необходимых морских практик, а по ее окончании ходил на судах Transmediterránea, таких как «La Virgen de África» и «Ceuta», пересекавших Гибралтарский пролив.

После этого он работал на танкере «Málaga», на котором прошел через Средиземное море, и далее Суэцким каналом и через Персидский залив в Японию, и рейсом вокруг мыса Доброй Надежды вернулся в Испанию. Затем он работал на танкере «Gibraltar», на котором

также прошел маршрутом в Японию, посетив Токио и Йокогаму. В итоге, после работы на танкерах CAMPSA, он получил звание капитана торгового флота.

После этого Хесус Мария резко поменял свою карьеру, перейдя в Службу таможенного надзора (Servicio de Vigilancia Aduanera), подчиненную налоговому агентству (Agencia Tributaria). В период с 1986 г. по 1992 г. он занимал ряд должностей в отделениях в Сеуте и Кадисе, в том числе возглавлял экипажи таких судов Службы как «Alcaraván», «Jerifalte» и быстроходной лодки Н.О. Он принял участие в ряде важных операций по задержанию контрабандистов, имевших общеиспанский характер.

С 1 июля 1992 г. Хесус Мария служил в отделении SVA в Малаге. В последние годы своей жизни он отказался от выходов в море, чтобы посвятить себя сухопутной службе в качестве провинциального начальника (Jefe Provincial) Высшего корпуса (Cuerno Superior) Таможенного надзора (Vigilancia Aduanera) в Министерстве финансов Испании. Как вспоминают коллеги по работе, Хесус Мария всегда легко находил общий язык со своими коллегами, был приветлив и обходителен в общении, как по делам службы, так и во внеслужебное время.

Все свое свободное время он посвящал поискам документов и восстановлению истории Службы морского таможенного надзора (Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera), вел свой блог «History of S.V.A», а также сотрудничал с многочисленными журналами и специализированными изданиями, как на национальном, так и на международном уровне. Он много сделал для обучения служащих различных органов Службы, и, вероятно, много чему научил ее будущих противников.

References

- Medel Soterias, 2011 – Medel Soterias, J.M. (2011). "Sangal" – neizvestnyi "raumbot" ["Sangal" – an unknown "raumbot"]. *Morskaya kompaniya*. 2: 61-62. [in Russian]
- Medel Soterias, 2011a – Medel Soterias, J.M. (2011). "Sangal" – nieznaný kuter trałowy niemieckiej Kriegsmarine ["Sangal" – unknown German Kriegsmarine trawl]. *Okrety Wojenne*. 3: 101-103. [in Polish]
- Medel Soterias, 2012 – Medel Soterias, J.M. (2012). Storozhevoi korabl' "Sacre" [Patrol ship "Sacre"]. *Galey*. 2(4): 43-49. [in Russian]
- Medel Soterias, 2013 – Medel Soterias, J.M. (2013). Boats of the "Special Service of Tax Supervision" in Spain, built in World War II. *Voennyi sbornik*. 1: 41-47.
- Medel Soterias, 2013a – Medel Soterias, J.M. (2013). Buksir "Boreas" [Tug "Boreas"]. *Galey*. 5: 14-16. [in Russian]
- Medel Soterias, 2015 – Medel Soterias, J.M. (2015). "Cruseros" of "Compañía Arrendataria de Tabacos". *International Naval Journal*. 1: 23-34.
- Medel Soterias, 2015a – Medel Soterias, J.M. (2015). Historia jednej sztucznej rafy [The story of one artificial reef]. Holownik "Boreas". *Okrety Wojenne*. 1: 81–84. [in Polish]
- Medel Soterias, 2015b – Medel Soterias, J.M. (2015). The Incident with the Boat "Alamoana", 1960. *International Naval Journal*. 2: 102-106.
- Medel Soterias, 2018 – Medel Soterias, J.M. (2018). Katera "Spetsial'noi sluzhby nalogovogo nadzora" Ispanii postroiki Vtoroi mirovoi voiny [Boats of the "Special Service of Tax Supervision" of Spain, built in World War II]. *Arsenal Kolleksiya*. 5(71): 49-56. [in Russian]
- Medel Soterias, 2019 – Medel Soterias, J.M. (2019). Spanish Customs Feluccas and Sailing Boats of the XX century. *International Naval Journal*. 7: 74-80.
- Medel Soterias, 2020 – Medel Soterias, J.M. (2020). Launching a New Boat for the Spanish Customs. *Vestnik politsii*. 7(1): 26-31.
- Medel Soterias, Mitiukov, 2008 – Medel Soterias, J.M., Mitiukow, N.W. (2008). Hiszpańskie "Tabakerki" [Spanish "Tabakerki"]. *Okrety Wojenne*. 2: 35-39. [in Polish]
- Medel Soterias, Mitiukov, 2019 – Medel Soterias, J.M., Mitiukov, N.W. (2019). Steamer C.A.T. "Eleuterio Delgado". *Vestnik politsii*. 6(2): 43-47.
- Medel Soterias, Mitiukov, 2019a – Medel Soterias, J.M., Mityukov, N.V. (2019). Ispanskie «tabakerki»: storozheviki tipa «Inspector» [Spanish "snuffboxes": patrolmen of the "Inspector" class]. *Gangut*. 57: 120-131. [in Russian]

[Medel Soterias, Mitiukov, 2020](#) – *Medel Soterias, J.M., Mitiukov, N.W.* (2020). The Sinking of the Tobacco Monopoly's Ships during the Surrender of Malaga on February 8, 1937. *Voennyi Sbornik*. 8(1): 28-30.

[Mitiuckow, Medel Soterias, 2010](#) – *Mitiuckow, N.W., Medel Soterias, J.M.* Brytyjskie kutry CMB we flocie hiszpańskiej [British CMB cutters in the Spanish fleet]. *Okręty Wojenne*. 2: 38-40. [in Polish]

[Mityukov, Medel Soterias, 2012](#) – *Mityukov, N.V., Medel Soterias, J.M.* (2012). Britanskie katera SMV v ispańskom flote [British boats SMV in the Spanish Navy]. *Galea*. 2 (4): 50-53. [in Russian]

Хесус Мария Медель Сотерас (Уэльва, 27 апреля 1957 г. – Малага, 30 октября 2021 г.)

Франсиско Медель Сотерас

^a Независимый исследователь, Испания

Аннотация. Некролог посвящен Хесус Мария Медель Сотерас, экс-капитану торгового флота Испании, впоследствии служившего в Министерстве финансов Испании.

Ключевые слова: Хесус Мария Медель Сотерас.