



Александр Митрофанов

Корабли и история

Книга первая

Nova Totius
TERRARUM
ORBIS
TABULA
ex officina G. a Schagen
Amstelredami

12+

Александр Федорович Митрофанов

Корабли и история.

Книга первая

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=31735040

SelfPub; 2020

ISBN 978-5-532-12327-4

Аннотация

Эта книга является первой из серии, посвященной малоизвестным большинству наших читателей страницам морской истории различных стран. Вы познакомитесь с историей подводного флота Испании и ее учебным парусником-ветераном "Хуаном Себастьяно де Элькано", чилийским броненосцем "Потемкиным" – линкором "Альмиранте Латорре", монитором "Уаскар", прославившимся в сражениях под флагами двух стран – Перу и Чили, эпическим походом чилийской шхуны "Анкуд" к Магелланову проливу, испанскими судами под советским флагом.

Содержание

Часть первая	4
“Ictíneo” и “Peral” – первые испанские субмарины	6
Субмарина „Isaac Peral“	15
Лодки типа «А»	19
Спасательное судно подводных лодок “Kanguro”	23
Лодки типа «В»	29
Лодки типа «С»	35
Лодка типа «Е»	39
Деятельность испанских ПЛ до 1936 года	42
Подводные лодки в гражданской войне 1936-1939 гг.	50
Конец ознакомительного фрагмента.	99

Часть первая

Субмарины Испании

“Ad Utrumque Paratus”

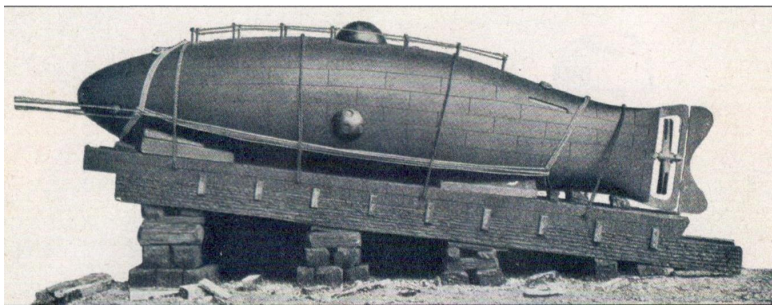
(«ГОТОВЫ КО ВСЕМУ»)



Эмблема подводных сил Испании

“Ictíneo” и “Peral” – первые испанские субмарины

Первой испанской подводной лодкой принято считать построенную в 1859 году в Барселоне “Ictíneo I”. Она была создана конструктором-любителем Narcísó Monturiol y Estarrol и обладала основными чертами классической подводной лодки.



“Ictíneo” (Armada Española)

Лодка длиной 7 метров имела прочный корпус сферической формы и обтекаемый легкий корпус, в котором размещались четыре балластных цистерны. Набор корпуса был выполнен из дуба, обшивка из оливкового дерева обшита двухмиллиметровыми медными листами. В прочном корпусе

се размещался экипаж из пяти человек – капитана и четырех гребцов, приводивших в действие с помощью педального привода гребной винт, здесь же находились клапаны для заполнения и опорожнения балластных цистерн. Для дифферентовки лодки служил груз, перемещавшийся вдоль размещенной в диаметральной плоскости направляющей. Аварийное всплытие осуществлялось путем отдачи твердого балласта. Для наблюдения за окружающей обстановкой служили 4 иллюминатора. Лодка освещалась свечой, являвшейся также и своего рода индикатором содержания кислорода. “Ictíneo” совершила 59 демонстрационных погружений-всплытий без каких-либо проблем. При этом лодка погружалась на глубину до 20 метров, могла находиться в подводном положении до двух часов и двигаться со скоростью до 1 узла.

Следующим шагом Narcísó Monturiol y Estarrol стало создание большей субмарины, способной вместить до 20 человек – “Ictíneo II”. Первоначально лодка, спущенная на воду в 1864 году, также имела мускульный педальный привод, но в 1867 году была оснащена паровой машиной, при этом ее вместимость уменьшилась до двух человек. Не исключено, что “Ictíneo II” можно считать первой подводной лодкой с AIP (Air Independent Propulsion). Тепло, необходимое для производства пара, выделялось в результате химической реакции между цинком, диоксидом марганца и хлористым кальцием. Побочным продуктом реакции являлся кислород, служивший для дыхания экипажа. В ходе испытаний “Ictíneo

II” погружалась на глубину до 50 метров и находилась под водой до 8 часов. Согласно утверждения конструктора, лодка смогла бы погрузиться и на 500 метров.

Так как Монтуриоль планировал использовать свою субмарину для подводных исследований и помощи водолазам, то он оснастил ее и своего рода механическими руками-манипуляторами. Пытаясь заинтересовать своим изобретением военных, Монтуриоль вооружил “Ictíneo II” пушкой, но ни Мадрид, ни иностранные правительства интереса не проявили. Жизнь творений изобретателя оказалась недолгой – в 1868 году судовой верфь за долги конфисковала обе лодки и пустила их на слом. В настоящее время построены реплики обеих субмарин Монтуриоля – “Ictíneo I” находится во дворе морского музея Барселоны, а “Ictíneo II” – в местной гавани.

Следующим шагом в создании испанских подводных лодок был сделан 20 сентября 1884 года, когда лейтенант испанского флота Isaac Peral y Caballero (1861-1895) представил свой проект «подводного миноносца» (Proyecto de torpedero submarino).



Исаак Пераль – конструктор подводной лодки (Википе-

дия)

Проект нашел поддержку у военно-морского руководства и 23 октября 1887 года началось строительство субмарины в Arsenal de La Carraca. 8 сентября следующего года лодку, получившую название “Peral” в честь ее создателя, спустили на воду, а 8 марта 1889 года начались ее испытания.

Основные ТТХ подводной лодки „Peral“

Водоизмещение, т:

надводное – 77

подводное – 85

Длина, м – 22

Ширина, м – 2,9

Осадка, м – 2,8

Мощность гребных электродвигателей, кВт (л.с.) – 2х27
(2х30)

Скорость, узлов:

надводная – 10,9

подводная – 8

Дальность плавания, миль (скорость, узл.):

надводная – 132 (6)

подводная – ?

Глубина погружения, м – 30

Вооружение – 1 х 360-мм ТА, 3 запасных торпеды

“Peral” имела однокорпусную конструкцию из стали, в корпусе размещались и балластные цистерны емкостью 8 тонн. Гребные электродвигатели мощностью по 30 лошадиных сил приводили в действие два гребных винта. Для изменения и стабилизации глубины погружения служило оригинальное устройство, спроектированное Пералем и получившее название “el aparato de profundidad”. Этот аппарат состоял из расположенных в носу и корме двух вращающихся в горизонтальной плоскости гребных винтов с приводом от электродвигателей мощностью по 4 л.с. и автоматического устройства для поддержания заданной глубины погружения с точностью до 30 сантиметров и удержания лодки на ровном киле. Для наблюдения за надводной обстановкой использовался неподвижный перископ, электрические прожекторы в подводном положении имели дальность действия до 150 метров.

Для регенерации воздуха внутри субмарины служила гидроокись натрия, поглощавшая углекислый газ, воздух через которую прогонялся вентилятором с электродвигателем мощностью 6 л.с. (от него же приводился и осушительный насос) и кислородные баллоны. Это позволяло экипажу из 12 человек находится под водой в течение довольно продолжительного времени. Источником электроэнергии являлись 613 аккумуляторных батарей общим весом 30 тонн.

PROA

Tubo lanzatorpedos

Fue comprado en Alemania a la Berliner Maschinbau Actien Gesellschaft y era de acero. En aquella época los tubos lanzatorpedos eran instalados en los barcos, y Peral fue el primero en montarlo en el interior de un submarino.

Porta de la torre
Acceso de la tripulación
y de los torpedos.



Схема устройства лодки “Peral” (фото El Pais)

“Peral” был оснащен расположенным в носовой части торпедным аппаратом калибра 360-мм и тремя запасными торпедами типа Scharzkopf. В конце августа 1889 года лодка успешно выполнила первую торпедную стрельбу, а 25 июня следующего года в присутствии двух сотен военных и гражданских гостей продемонстрировала свои возможности, дважды симулировав торпедную атаку крейсера “Cristóbal Colón”. Дневная атака была признана неудачной, так как лодка была обнаружена уже на дистанции около 900 метров. Ночью же, несмотря на использование прожекторов, субмарина, оставаясь незамеченной, успешно выполнила торпедную атаку.

Хотя в целом результаты испытаний подводного кораб-

ля были признаны положительными, флот не удовлетворили его малые скорость и дальность действия, а также заметность в светлое время суток, поэтому Пералю было поручено спроектировать лодку с более высокими характеристиками. Конструктор разработал проект новой субмарины длиной 30 метров и водоизмещением 130 тонн, но 11 ноября 1890 года было принято решение о прекращении дальнейших работ по созданию испанских подводных лодок.

Каким-то чудом предназначенная на слом первая испанская субмарина продолжала ржаветь в арсенале La Carraca до 1928 года, когда по инициативе создателя подводных сил контр-адмирала Mateo García de los Reyes началась ее реставрация. В 1930 году лодку установили перед зданием командования базы подводных лодок в Картахене, а в 1965 году ее подарили городу. В настоящее время “Peral” украшает набережную Картахены.



“Peral” украшает набережную Картахены (Википедия)

Субмарина „Isaac Peral“

Под влиянием успехов германских подводных лодок в Первой мировой войне 17 февраля 1915 года министр ВМФ Испании адмирал Миранда утвердил план, предусматривавший строительство 28 подводных лодок. Согласно плану четыре ПЛ предлагалось приобрести за границей, а остальные построить на отечественных верфях. Одновременно предполагалось приобрести спасательное судно ПЛ.

План был утвержден королем Испании:

«Желая обеспечить нацию средствами, способными обеспечить независимость и территориальную целостность государства, повелеваю организовать подводную службу и приобрести четыре подводных лодки и необходимые к этому средства, способствующие подготовке их экипажей.

Alfonso XIII»

Командиром Подводных сил Испании (Arma Submarina Española), а также командиром одной из первых подводных лодок назначили Capitán de Corbeta Mateo García de los Reyes. Контракт на строительство лодки типа “Holland”, получившей название „Isaac Peral“, был подписан 7 июля 1915 года с американской фирмой Electric Boat Co. Прототипом послужила построенная для ВМФ США ПЛ “М-1” (SS-47). Киль лодки был заложен 21.09.1915 на судовой верфи Fore River Shipyard, в Quincy, штат Massachusetts, а 25 января 1917 го-

да она была передана ВМФ Испании. „Isaac Peral“ обошлась испанской казне в 3 383 500 песет.

В связи с опасениями вступления США в войну и возможной конфискации лодки, не закончив ходовые испытания, 26 февраля под командованием Capitán de Corbeta Fernando Carranza у Reguera субмарина покинула США и в сопровождении судна “Claudio López” 12 марта прибыла в Лас Пальмас (Канарские острова), преодолев 4000 миль. Из-за частых неполадок, а также для экономии топлива большую часть пути лодка прошла на буксире. После устранения неисправностей, сопровождаемая крейсером “Estremadura”, лодка достигла Картахены 26 апреля.

Основные ТТХ ПЛ „Isaac Peral“

Длина наибольшая, м – 60,1

Ширина наибольшая, м – 5,8

Осадка, м – 4,8

Водоизмещение надводное, т – 500

Водоизмещение подводное, т – 742

Мощность дизелей, л.с. – 2 x 500

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 x 240

Скорость надводная, узлов – 15

Скорость подводная, узлов – 10

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 3700 (11)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 80
(4,5)

Максимальная глубина погружения, м – 50

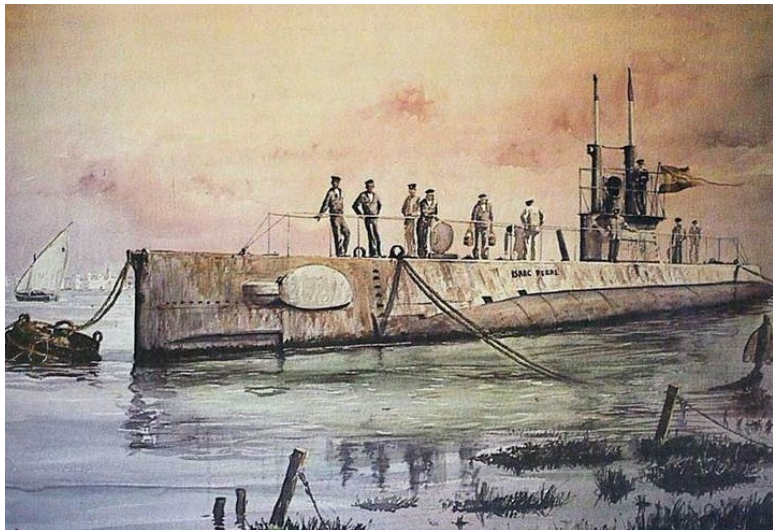
Торпедное вооружение – 4 x 450-мм носовых ТА, 8 торпед

Артиллерийское вооружение – 1 x 76-мм

Экипаж, человек – 28

Вооружение состояло из четырех носовых 450-мм торпедных аппаратов, для стрельбы из которых использовались торпеды Schwartzkopf A/08 образца 1914 года (Германия) или Bliss-Leavitt образца 1916 года (США).

В 1930 году лодка была переклассифицирована в учебную ПЛ и переименована в А-0, а название „Isaac Peral“ перешло к субмарине С-1.



Подводная лодка „Isaac Peral“ в 1917 году (Armada Española)

Лодки типа «А»

Остальные три подводных лодки строились в Италии на судовой верфи Fiat San Giorgio в Spezia. Это были малые лодки типа “F”, разработанные итальянским конструктором Cesare Laurenti и первоначально предназначавшиеся для Regia Marina Italiana (F-22, F-23, F-24). Контракт на их строительство был подписан в апреле 1915 года, им были присвоены названия А-1 “Narciso Monturiol”, А-2 “Cosme García” и А-3.

В июле 1916 года в Специю для приемки субмарин прибыли первые члены экипажей (по восемь человек на корабль) во главе с Capitán de Corbeta Mateo García de los Reyes, который, будучи командиром А-1, одновременно занимал должности командира флотилии ПЛ и председателя комиссии по приемке лодок. Командирами новых субмарин были: А-2 – Teniente de Navío José Cantillo Barreda, А-3 – Teniente de Navío Eduardo García Ramírez. 25 августа 1917 года три лодки в сопровождении крейсера “Estremadura” совершили переход в Геную, откуда направились к берегам Испании. После посещения Таррагоны, Валенсии и Аликанте, 14 сентября лодки прибыли в свою базу – Картахену.

ПЛ	Закладка кия	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
А-1	28.09.1915	16.04.1917	25.08.1917	01.09.1934
А-2	09.09.1915	17.06.1917	25.08.1917	17.12.1931
А-3	23.03.1916	10.06.1917	25.08.1917	01.09.1930

Основные ТТХ ПЛ типа «А»

Длина наибольшая, м – 45,63

Ширина наибольшая, м – 4,22

Осадка, м – 3,4

Водоизмещение надводное, т – 262

Водоизмещение подводное, т – 319

Мощность дизелей, л.с. – 2 х 350

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 х 250

Запас топлива, т – 12

Скорость надводная, узлов – 12,5

Скорость подводная, узлов – 8

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 1300 (9)

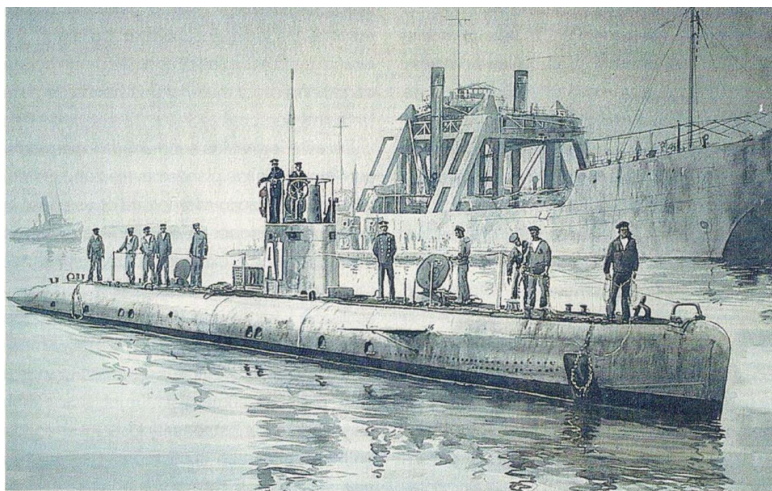
Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 80 (4,5)

Максимальная глубина погружения, м – 45

Торпедное вооружение – 2 х 450-мм носовых ТА, 4 торпеды

Артиллерийское вооружение – 1 х 76-мм

Лодки типа «А» двухкорпусные, прочный корпус делился водонепроницаемыми переборками на 8 отсеков. Двухвальная главная силовая установка состояла из двух шестицилиндровых дизелей фирмы Fiat и двух электромоторов фирмы Savigliano. Дизели отличались крайне низкой надежностью, что приводило к частым авариям. Вооружение состояло из двух носовых 450-мм торпедных аппаратов, для стрельбы из которых использовались торпеды Bliss-Leavitt образца 1916 года (США) и 76, 2-мм орудия (выдвигаемого при необходимости из корпуса лодки).



Подводная лодка «А-1», на заднем плане спасательное судно “Kanguro”
(Armada Española)

Из четырех лодок был сформирована флотилия ПЛ, базировавшаяся в созданной 1 октября 1917 года базе подводных лодок в Картахене. 27 февраля следующего года была создана Школа подводного плавания для подготовки экипажей нового вида сил ВМФ. Для базирования субмарин использовались также организованные в 1923-1925 годах военно-морские станции (Estaciones Navales) Mahón (остров Менорка, Балеарские острова) и La Graña (Ферроль).

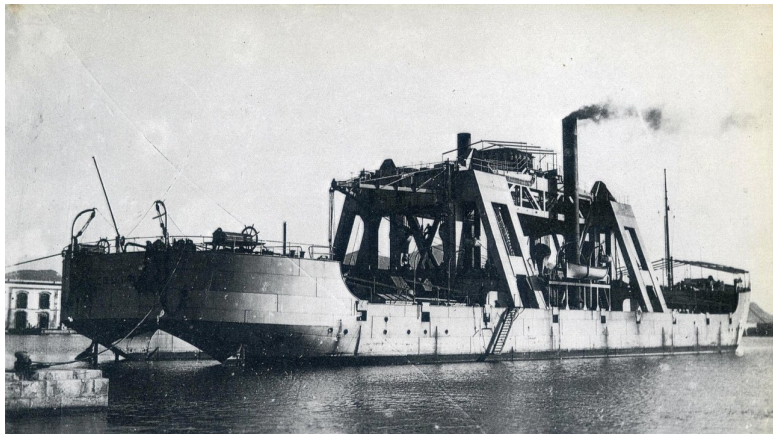
Спасательное судно подводных лодок “Kanguro”

Контракт стоимостью 1 980 800 песет на строительство спасательного судна подводных лодок, получившего название “Kanguro”, был заключен с голландской фирмой Werf Conrad (Haarlem) 21 июля 1915 года. Соглашение предусматривало строительство судна, способного осуществлять подъем ПЛ максимальным весом до 650 тонн с глубины не менее 40 метров, его испытание в голландских водах продолжительностью 12 месяцев с последующей передачей заказчику в Испании.

Судно было спущено на воду 28 июля 1916 года, но затем возникли серьезные проблемы с проведением сдаточных испытаний. В связи военными действиями в европейских водах, власти Нидерландов запретило выход “Kanguro” в море, а с июля 1917 года из-за нехватки топлива в стране было запрещено снабжение иностранных судов углем. Ссылаясь на трудности с поставками материалов и оборудования, верфь-строитель подняла стоимость постройки до 4 200 000 песет.

В конце концов испанским представителям пришлось принять большинство требований голландской стороны и 18 ноября 1920 года спасатель в сопровождении транспорта “Almirante Lobo” покинул Амстердам и направился в El Ferrol для устранения выявившиеся на переходе неполадок.

В середине декабря судно прибыло в Картахену, где было включено в недавно созданный Учебный дивизион подводных лодок. 26 января 1921 года ему было присвоено название “Kanguro”.



Спасательное судно “Kanguro” (Armada Española)

Основные ТТХ “Kanguro”

Длина наибольшая, м – 84

Ширина наибольшая, м – 20

Осадка наибольшая, м – 3,57

Расстояние между корпусами, м – 8

Водоизмещение, т – 2480

Мощность главных паровых машин, л.с. – 2 x 600

Запас топлива (уголь), т – 150

Скорость, узлов – 9,67

Дальность плавания экономическим ходом, миль – 2448

Численность экипажа – 97

“Kanguro” являлся катамараном, пространство между корпусами служило для размещения обслуживаемой подводной лодки. Две паровых машины тройного расширения, котлы с угольным отоплением, судовая электростанция и другое вспомогательное оборудование, мастерские, кладовые и жилые помещения располагались в корпусах судна, а над ними возвышалась мощная конструкция для подъема тяжеловесных грузов.

Четыре системы лебедок и гиней (каждая имела по 8 тросов диаметром 50 мм) грузоподъемностью по 165 тонн с электродвигателями мощностью по 55 квт, обеспечивали подъем подводной лодки весом 650 тонн с глубины 40 метров (по некоторым данным – до 80) до уровня моря. Каждая система могла работать независимо или одновременно с достаточно совершенной для тех времен системой автоматического натяжения стропов для равномерного подъема ПЛ на ровном киле.

Кроме выполнения спасательных работ, судно выполняло функции плавучей базы ПЛ и мастерской. Используя имеющиеся запасы и оборудование, “Kanguro” мог снабжать лод-

ки топливом, смазочными маслами, пресной водой, включая дистиллированную воду для аккумуляторных батарей, сжатым воздухом, заряжать аккумуляторы. Кладовые вооружения позволяли хранить до 12 торпед и их боевые отделения. Для размещения экипажей ПЛ имелись жилые помещения. Судовые мастерские позволяли производить ремонт и техническое обслуживание лодок и других кораблей флота.

Интересно отметить, что “Kanguro” весьма близка по своей конструкции и возможностям построенному несколько ранее (и находящемуся в строю по сей день!) российскому судну «Коммуна».

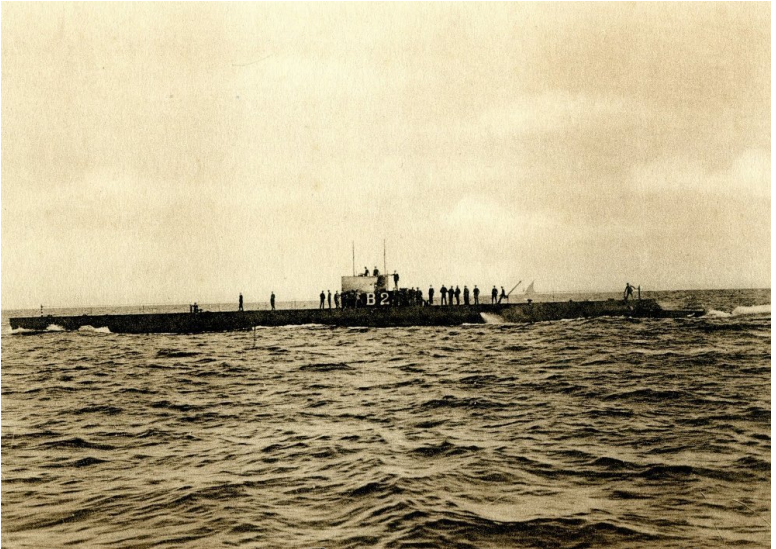


“Kanguro” с подводной лодкой (Armada Española)

Судно активно участвовало в боевой подготовке подводных лодок, совершая с ними дальние походы не только в Средиземном море, но и в Атлантике. Одним из примеров может служить его участие в первом дальнем океанском походе четырех ПЛ и четырех миноносцев весной 1921 года с заходом на ряд островов Канарского архипелага. При этом “Kanguro” продемонстрировал неплохие мореходные качества. “Kanguro” входил в состав флота до 23 ноября 1943 года.

Лодки типа «В»

Согласно королевскому указу от 7 февраля 1916 года намечалось строительство шести субмарин типа Holland F-105, являвшимся развитием ПЛ „Isaac Peral“. Они стали первыми подводными лодками, построенными в Испании. Лодки строились судостроительством La Sociedad Española de Construcciones Navales (SECN) в Картахене в 1917-1926 годах.



Подводная лодка «В-2» (фото Armada Española)

ПЛ	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
В-1	01.02.1917	02.06.1921	11.01.1922	21.10.1941
В-2	24.08.1917	01.10.1921	01.06.1922	05.04.1951
В-3	21.01.1920	18.03.1922	24.08.1922	08.06.1940
В-4	20.05.1920	31.10.1922	28.05.1923	31.07.1941
В-5	13.01.1921	04.01.1925	31.12.1925	Потоплена 12.10.1936
В-6	30.09.1921	06.06.1925	21.01.1926	Потоплена 19.09.1936

Основные ТТХ ПЛ типа «В»

Длина наибольшая, м – 64,18

Ширина наибольшая, м – 5,6

Осадка, м – 3,44

Водоизмещение надводное, т – 564

Водоизмещение подводное, т – 716

Мощность дизелей, л.с. – 2 x 700

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 x 210

Скорость надводная, узлов – 16

Скорость подводная, узлов – 10,5

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 4900 (10,5)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 90

(4,5)

Максимальная глубина погружения, м – 60

Торпедное вооружение – 4 x 450-мм ТА (2 носовых, 2 кормовых), 10 торпед

Артиллерийское вооружение – 1 x 76-мм

Автономность, суток – 20

Экипаж, человек – 28-37

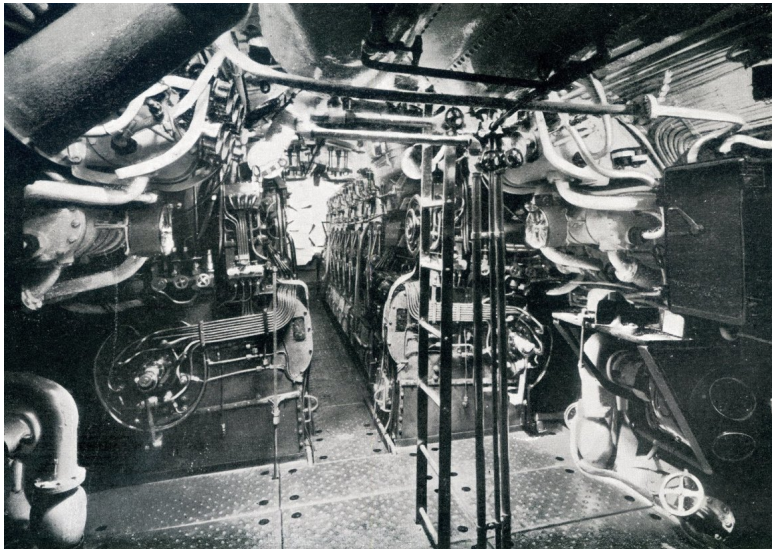
Лодки типа „В“ были двухкорпусными, клепанными с резервом плавучести 28,2 %. Прочный корпус делился на восемь отсеков. Максимальная глубина погружения составляла 60 метров, рабочая – 40. Силовая установка, состоявшая из двух четырехтактных дизелей фирмы NELSECO (New London Ship and Engine Co., США) мощностью по 700 л.с. при 300 оборотах в минуту, двух гребных электромоторов по 210 л.с. и одной группы из 120 аккумуляторных батарей производства фирмы TUDOR, работала на два трехлопастных винта регулируемого шага. Запас топлива составлял 51,39 м³, а при приеме топлива в цистерну главного балласта № 2 возрастал до 81,196 м³. Запас смазочного масла – 7075 литров, пресной воды – 2619 литров. Для пополнения запаса пресной воды служила опреснительная установка производительностью 600 литров в сутки.

Сжатый воздух хранился в 38 баллонах общей емкостью 5,5 м³ под давлением 176 кг/см². Кроме того имелись отдельные баллоны для торпедной стрельбы. Два воздушных ком-

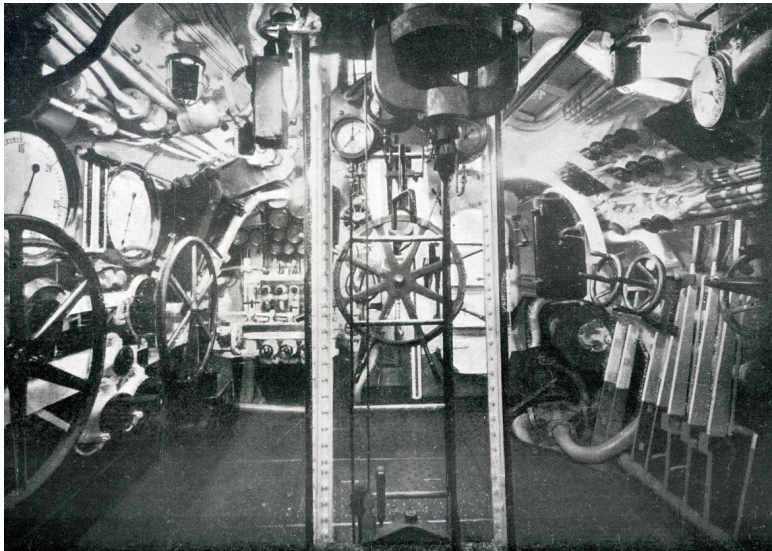
прессора производительностью по 10,4 литра в минуту могли заполнить баллоны в течение четырех часов.

Вооружение состояло из четырех 450-мм торпедных аппаратов (боезапас 10 торпед) и артиллерийской установки 76,2/45 мм Vickers QF 3" 20 cwt (боезапас 200 снарядов). Лодки оснащались двумя перископами фирмы Kelmorgen Optical с фокусным расстоянием 74 и 86 см и увеличением 5 (носовой) и 1,25 (кормовой зенитный) с дальномером фирмы Zeiss для торпедной стрельбы.

Навигационное оборудование состояло из гирокомпаса Sperry Mark II, Mod. 6 с тремя репитерами, магнитного компаса, эхолота (устанавливался с 1929 года) и гидродинамического лага Forbes (с 1931 года).



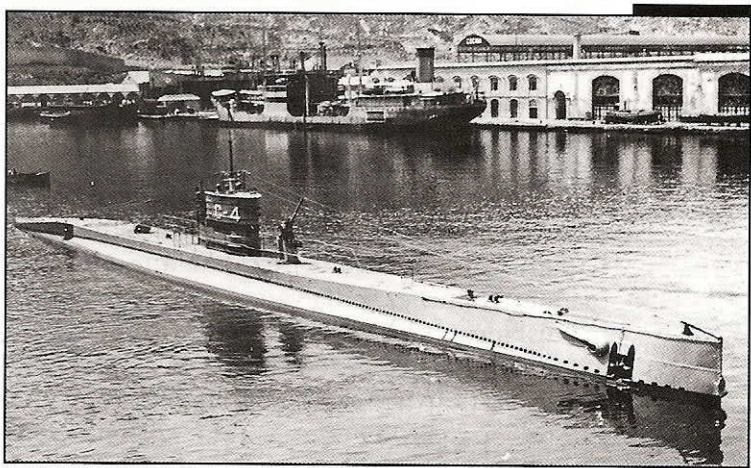
Дизельные двигатели «В-1» (Armada Española)



Центральный пост «В-2» (Armada Española)

Лодки типа «С»

Королевским декретом от 13 октября 1922 года было выделено 79 119 300 песет на строительство 6 лодок типа «С» на картахенской верфи SECN. Прототипом являлись лодки типа S-48, строившиеся для ВМФ США, учитывался опыт строительства и эксплуатации лодок «В».



ПЛ «С-4» в начале 40-х годов (фото Armada Española)

ПЛ	Закладка кия	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
С-1	19.07.1923	31.03.1927	18.07.1928	30.01.1950
С-2	15.09.1923	04.05.1928	19.07.1928	06.06. 1951
С-3	05.05.1924	20.02.1929	04.05.1929	Потоплена 12.12.1936
С-4	05.05.1924	06.07.1929	21.09.1929	Погибла в результате столкновения 27.06.1946
С-5	10.10.1924	28.10.1929	16.04.1930	Пропала без вести 31.12.1936
С-6	12.02.1925	26.12.1929	27.09.1930	Затоплена экипажем 20.10.1937

Основные ТТХ ПЛ типа «С»

Длина наибольшая, м – 73,3

Ширина наибольшая, м – 6,33

Осадка, м – 5,64

Водоизмещение надводное, т – 925

Водоизмещение подводное, т – 1144

Мощность дизелей, л.с. – 2 x 1000

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 x 375

Запас топлива, т – 42

Скорость надводная, узлов – 16,5

Скорость подводная, узлов – 8,5

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) –

6800 (10)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 150 (4,5)

Максимальная глубина погружения, м – 87

Торпедное вооружение – 6 х 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых), 10 торпед

Артиллерийское вооружение – 1 х 76-мм или 75-мм, 1 пулемет

Экипаж, человек – 40

Лодки типа “С” двухкорпусные, полностью клепанные. Два дизеля фирмы Vickers по 1000 л.с. и два электромотора по 375 л.с. работали на два трехлопастных винта. Лодки были оснащены двумя перископами, эхолотами фирмы Hughes, лагами Forbes и системой звукоподводной связи Fesseden с дальностью действия два мили. По своим тактико-техническим данным они значительно превосходили субмарины типа „В“, имея лучшую мореходность и дальность плавания, значительно меньшее время погружения и более мощное торпедное вооружение, как по количеству аппаратов, так и по их калибру (533-мм вместо 450-мм). На первых лодках серии устанавливались 76,2/45-мм орудия Vickers, а на “С-3” и “С-4” 75-мм типа Bonifaz испанского производства.

Торпеды, применявшихся на лодках типа «А», «В» и «С»

Тип	Schwartzkopff A/08	Bliss-Levitt	Whitehead W-150	Whitehead W-250
Страна	Германия	США	Италия	Италия
Калибр, мм	450	450	450	533
Длина, м	5,20	5,30	5,38	6,5
Вес, кг	673	735	830	1547
Вес взрывчатого вещества, кг	Тротил, 103,5	Трилита, 110	Трилита, 150	Трилита, 250
Скорость, узлов	36,5-29	35-28-22	38-27	42-35-24
Дальность хода, м	2000-4000	2000-4000-6000	2000-6000	3000-4000-10000

В целом, лодки этого типа по своим данным значительно уступали большинству иностранных ПЛ того времени. В первую очередь это касалось гидроакустической аппаратуры. На “С-1” и “С-2” были установлены практически бесполезные шумопеленгаторы типа “К”, а на остальных лодках серии более совершенные типа “Electroacoustic”, но и их возможности были крайне ограниченными.

Лодка типа «Е»

Так как Версальский мирный договор 1919 года запрещал Германии строительство подводных лодок, немцы изыскивали способы обойти эти ограничения путем проектирования и строительства ПЛ за границей, тем самым приобретая необходимый опыт, позволявший им в случае необходимости возобновить строительство таких кораблей на отечественных верфях. В июле 1922 года фирмы Vulcan, Krupp, GW и AG Weser для проектирования, оказания помощи в строительстве и проведении испытаний подводных лодок создали в Голландии совместную фирму N.V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS).

В 1926 году представители этой фирмы, а также группа офицеров германского флота, включая Вильгельма Канариса, начали переговоры с кадисской судовой верфью Echevarrieta у Larrinaga о строительстве ПЛ для испанского флота. 22 марта 1929 года был заложен киль субмарины «Е-1» без официального заказа испанского флота. Тем не менее, в апреле того же года Armada Española создала специальную комиссию для наблюдения за строительством и испытаниями этой лодки. Строительство корабля продвигалось быстрыми темпами – спуск на воду состоялся 22 октября 1930 года, а мае 1931 начались его испытания. Основная часть материалов и оборудования поставлялись из Голландии, на что было по-

лучено специальное разрешение испанских властей. На испытаниях лодки присутствовали представители испанского и германского ВМФ.

В 1930 году после падения диктатуры Primo de Rivera и установления республиканского режима, интерес новых властей к лодке упал. Хотя наблюдавшая за испытаниями лодки комиссия ВМФ отметила высокие тактико-технические данные «Е-1», значительно превышавшие по ее мнению данные лодок типа «С», попытки судоверфи продать ее отечественному флоту успехом не увенчались. Стараясь окупить затраты на строительство субмарины, Noracio Echevarrieta пытался заинтересовать ею флоты Франции, Югославии и Польши, но только в конце 1934 году Турция приобрела «Е-1» за 9 миллионов песет. В турецком флоте, получив название «Gür», лодка прослужила до 1947 года.

«Е-1» послужила прототипом при создании немецких лодок типа “IA”. Советские специалисты также заинтересовались лодкой и на основе переработанного проекта «Е-1» были построены советские ПЛ типа “С”, сыгравшие важную роль в Великой Отечественной войне, продемонстрировав свои высокие боевые качества.

Основные ТТХ «Е-1»

Длина наибольшая, м -72,38

Ширина наибольшая, м – 6,2

Осадка, м – 3,48

Водоизмещение надводное, т – 755

Водоизмещение подводное, т – 968

Мощность дизелей, л.с. – 2 x 1400

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 x 500

Скорость надводная, узлов – 20

Скорость подводная, узлов – 9

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 15
000 (9,5)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 96
(4)

Максимальная глубина погружения, м – 100

Торпедное вооружение – 6 x 533-мм ТА (4 носовых, 2 кор-
мовых)

Экипаж, человек – 32

Деятельность испанских ПЛ до 1936 года

1 октября 1917 года в Картахене была организована база подводных лодок (Base de Submarinos, с 11 октября следующего года – Estación de Submarinos), где базировалась флотилия ПЛ в составе “Isaac Peral”, “А-1”, “А-3”. 27 февраля 1918 года была основана Школа подводного плавания (Escuela de Submarinos). До 1928 года всем этим сложным организмом руководил Mateo García de los Reyes.

При освоении экипажами новых лодок пришлось решать много проблем (это были не только первые субмарины, но и первые дизельные корабли испанского флота), но подводники Армады непрерывно повышали свое мастерство. Ежемесячно каждая лодка совершала 10-15 выходов в море, обычно с 9 до 17 часов, при этом особое внимание уделялось процессу погружения и дифферентовки лодки. Время статического погружения на перископную глубину для лодок типа “А” составляло от трех до четырех минут, а глубины 40 метров они могли достигнуть только в течение 60-90 минут!

Свой первый «дальний» поход (Cartagena-Tarragona-Barcelona) лодки в сопровождении миноносца совершили в январе 1919 года. Позднее испанские субмарины вышли в Атлантику, совершая переходы между портами Атлантического побережья Пиренейского полуострова и в Бискай-

ский залив. В ходе одного из таких походов, 22 августа 1919 года король Испании Alfonso XIII посетил А-1 “Narciso Monturiol” и совершил на ней погружение в водах, прилегавших к его дворцу La Magdalena вблизи города Santander.

21 декабря 1920 года был создан Учебный дивизион подводных лодок (División de Instrucción de Submarinos) в составе четырех субмарин, спасательного судна “Kanguro” и миноносцев No. 21 и No. 22 под командованием директора Школы подводного плавания. С 21 апреля следующего года дивизион совершил плавание к островам Канарского архипелага, посетив Cádiz, Estrecho del Rio (остров Lanzarote), Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, Las Palmas, Puerto Cabras, Cádiz, Ceuta, вернувшись в Картахену 6 июня. В сентябре дивизион совершил новый поход, на этот раз по западному Средиземноморью, в ходе которого впервые провел совместные учения с самолетами морской авиации (Aeronáutica Naval) в присутствии военно-морского министра. Подобного рода походы Дивизион совершал и в дальнейшем.

Свое боевое крещение испанские субмарины получили весной 1922 года у берегов Марокко. В это время в северной части страны шли ожесточенные бои между испанскими и французскими войсками и местными арабо-берберскими повстанцами, сражавшимися за свою независимость. Тяжелая обстановка сложилась в районе Peñon de Vélez de la Gomera – небольшой скалы на берегу Средиземного моря

размером 360 на 109 метров и наибольшей высотой 77 метров, еще с XVI века принадлежавшей Испании. Повстанцы заблокировали здесь испанский гарнизон (около 300 человек) и местное гражданское население, насчитывавшее всего лишь сотню человек. В течение многих дней они находились под непрерывным обстрелом.

Правительство поручило военно-морскому министру José Rivera y Alvarez de Canero организовать эвакуацию гражданского населения морем. Командир базы подводных лодок (Estación de Submarinos) в Картахене capitán de fragata Mateo García de los Reyes получил приказ выделить для этой цели две субмарины. Выбор пал на “Isaac Peral” (командир – teniente de navío Casimiro Carre Chicarro) и “B-1” (teniente de navío Francisco Regalado Rodríguez). Операцией руководил лично Mateo García de los Reyes, находившийся на борту “Isaac Peral”.



Адмирал Mateo García de los Reyes (Armada Española)

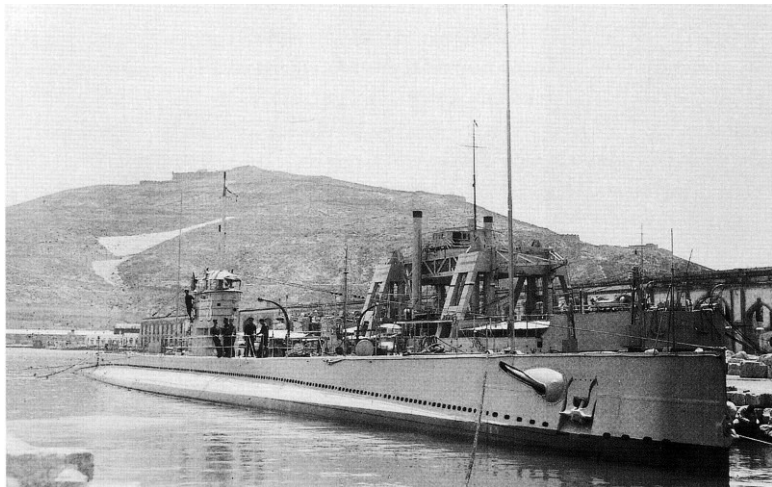
После выхода из Картахены лодки попали в сильный шторм, но учитывая тяжелое положение осажденных, следовали к африканскому берегу полным ходом лагом к волне. Лодки получили серьезные повреждения, на “Isaac Peral” возникли проблемы с одним из дизелей. После короткой стоянки в Melilla для устранения неисправностей и ознакомлением с местной обстановкой, лодки направились к осажденной скале, куда прибыли 17 апреля.

В течение ночи подводные лодки, подходя к берегу на электромоторах, чтобы не выдать себя шумом работающих дизелей, приняли на борт местное гражданское население, включая женщин и детей, и доставили их на крейсировавший в море линкор “España”. Хотя рубки субмарин и имели множество отметин от вражеских пуль, обошлось без потерь. 19 апреля лодки вернулись в Картахену, при этом “B-1” буксировала “Isaac Peral”. Спустя месяц “Isaac Peral”, “B-1” и “A-3” снова совершили поход к Peñon de Vélez de la Gomera, доставив продовольствие осажденному гарнизону, а в июне побывали у Alhucemas, оба раза подвергаясь вражескому обстрелу.

В 1923-1925 годах после получения лодок типа “B” были созданы два новых дивизиона с базированием на Mahón (Балеарские острова) и El Ferrol. 28 июня 1927 года произошла первая серьезная авария на борту испанской субмарины, вы-

званная поступлением воды через один из торпедных аппаратов. Жертв не было, но ремонт лодки занял более двух с половиной месяцев.

В ноябре 1923 года четыре субмарины типа «В» вместе с другими кораблями эскадры сопровождали короля во время его визита в Италию с заходом в порты Ла Специя и Неаполь. 18 августа 1926 года была сформирована флотилия ПЛ в El Ferrol, в которую вошли «В-1» и «Isaac Peral». В начале 1927 года в ходе испытаний системы регенерации воздуха «В-6» поставила рекорд непрерывного пребывания под водой (72 часа). В июле 1930 года на «С-3» проходила испытания всплывающая спасательная камера «Génova», а в апреле 1932 года эта камера демонстрировалась президенту Республики Niceto Alcalá Zamora, находившемуся на борту „С-1“.



«С-3» у борта “Kanguro” (Википедия)

В конце 1929 года новая лодка “С-4” в ходе маневров впервые в испанском флоте отрабатывала задачи борьбы с подводными лодками, продемонстрировав свое полное превосходство над лодками типа “А” и “В”. В 1934 году “С-3” и “С-6” совершили поход на полную автономность с посещением портов Бизерта, Александрия, Хайфа, Родос, Салоники, Пирей, Магдалена и Тулон.

Летом 1935 года соединение в составе шести ПЛ типа „С“ совершили дальний поход с заходом в порты Испании, Франции, Великобритании и Италии на европейском и африканском континентах. В мае 1936 года все шесть ПЛ типа “С”, а

также “В-5” и “В-6” участвовали в маневрах флота в районе Канарских островов.

В целом, испанское морское командование не уделяло особого внимания развитию своего подводного флота, считая основной ударной силой флота крупные надводные корабли. Поэтому субмарины отличались в худшую сторону по техническому состоянию от надводных кораблей. Служба на лодках была непрестижной для строевых офицеров испанского флота, в большинстве своем выходцев из аристократических дворянских родов. В тоже время доля сверхсрочников среди рядового и старшинского состава экипажей ПЛ составляла 65-70% со сроками службы 9-18 лет. Тактическая подготовка испанского флота в целом была очень слабой. На лодках типа «С» имелся всего лишь один комплект торпед, закупленных в 1928 году в Италии. На проводившихся учениях вопросы взаимодействия лодок между собой и с надводными кораблями не отрабатывались вовсе.

Подводные лодки в гражданской войне 1936-1939 гг.

Республиканские подводные лодки

17 июля 1936 года на территории протектората Испанское Марокко вспыхнул военный мятеж, направленный против республиканского правительства Народного фронта. Вскоре мятеж перерос в охватившую всю страну кровопролитную гражданскую войну, длившуюся около трех лет.

В первые же дни мятежа на сторону повстанцев перешло 80% личного состава армии, включая практически весь унтер-офицерский состав и 70% офицеров. Другая ситуация сложилась на флоте и в авиации. Большая часть строевых офицеров военно-морского флота, в основном выходцев из дворян и других высших слоев общества поддержала мятежников. Но они быстро были «нейтрализованы» (расстреляны, выброшены за борт или переданы в руки сил безопасности) сохранившими верность Республике членами экипажей кораблей. Морское министерство передало командование кораблями инженерам-механикам, не принявшим участие в мятеже. Но фактически все руководство перешло в руки судовых комитетов. Под контролем восставших оказались в основном корабли, находившиеся в ремонте или по-

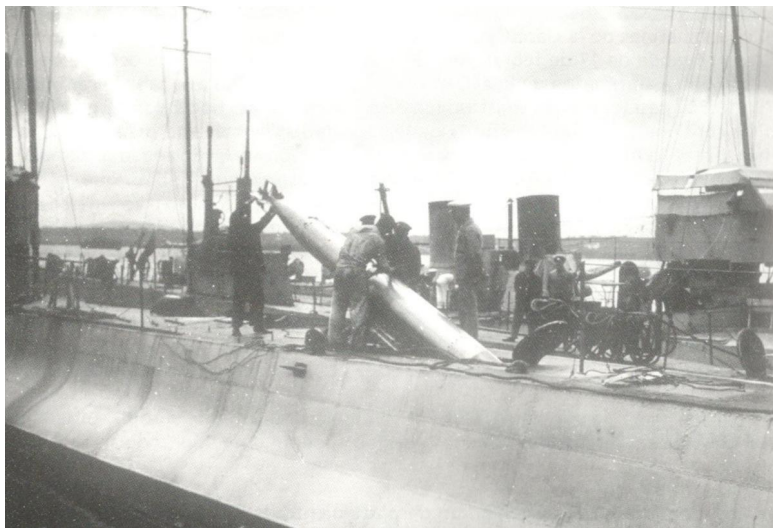
стройке в захваченной ими базе Эль-Ферроль. Из крупных плавающих кораблей на их стороне оказался только эскадренный миноносец “Velasco”.

Одной из первоочередных задач мятежников была переброска верных им частей из Марокко через Гибралтарский пролив на Иберийский полуостров, при этом расчет строился на полную поддержку флотом мятежных генералов. Их планы в этой области потерпели фиаско – подавляющая часть флота осталась верной законному правительству. Республиканский флот начал блокаду пролива. Вследствие этого «восстание, которое по замыслу его инициаторов должно быть кратковременным, молниеносным государственным переворотом, неотвратимо вылилось в долгую и жестокую гражданскую войну» (Рамон Салас, испанский историк).

В это время в составе испанского флота насчитывалось 12 подводных лодок и все они остались под контролем конституционного правительства. Лодки входили в состав флотилии ПЛ (La Flotilla de Submarinos), состоявшей из двух дивизионов, базировавшихся на Картахену и Маон (Mahón) на Балеарских островах. К моменту начала мятежа в Картахене находились ПЛ С-1, С-2, С-3, С-4, С-5, С-6, В-5 и В-6, устаревшая лодка А0, использовавшаяся в качестве учебной и спасательное судно подводных лодок “Kanguro”. Из них В-5 и С-5 были в ремонте. Лодки В-1, В-2, В-3 и В-4 стояли в базе Маон или совершали короткие учебные походы у Балеарских островов, В-1 находилась в плавдоке в ходе большого

ремонта.

Техническое состояние лодок заставляло желать лучшего, в особенности типа «В». Для части из них глубина погружения была ограничена с 60 до 20 метров, а у В-1 в 1937 году не превышала 10 метров. У некоторых лодок типа «В» толщина обшивки прочного корпуса составляла всего лишь два миллиметра! На лодках типа «С» имелся всего лишь один комплект торпед, закупленных еще в 1928 году в Италии. Уровень тактической подготовки экипажей был также крайне низким, ведь ранее этому не уделялось должного внимания.



Погрузка торпеды на лодку типа «С» (фото Armada Española)

Следуя приказу Военно-морского министерства (Ministerio de Marina), утром 18 июля С-1, С-3, С-4 и С-6 вышли из Картахены и направились к Гибралтарскому проливу, позднее к ним присоединилась и В-6. Перед лодками стояла задача ведения разведки и недопущения прорыва судов мятежников к испанскому побережью. На следующий день лодки были перенацелены на блокаду порта Мелилья (Melilla), но 20 июля последовал новый приказ – две лодки направлялись к Сеуте, а остальные три должны были патрулировать в районе, прилегающем к Малаге, но уже 21-го В-6 вернули в Гибралтарский пролив. Подобные противоречивые приказы свидетельствовали о полной неразберихе, царившей в Морском министерстве. В это время сочувствовавшие мятежникам офицеры С-6 (командир – Capitán de Corbeta Mariano Romero Carnero) имитировали поломку гирокомпаса и ушли в Малагу, но были там арестованы. Новым командиром лодки назначили помощника механика Хуана Леона (Juan León), а затем его сменил лейтенант Хулиан Санчес-Феррагут Гомес (Alférez de Navío Julián Sánchez-Ferragut Gómez). 23 июля в море вышла С-2, ускоренными темпами был завершён ремонт на В-5 и 24 июля она также вышла на патрулирование. Порт Малага использовался как передовой пункт базирования этих лодок.

За три дня до мятежа В-2, В-3 и В-4 вышли из Маона в учебный поход в районе Балеарских островов. Ночью 19 июля В-3 и В-4, командиры которых примкнули к заговорщикам, вошли в порт Пальма де Майорка (Palma de Mallorca), находившегося в руках мятежников, а на следующий день вернулись в Маон, туда же прибыла и В-2. 21 июля верные Республике армейские части и экипажи подводных лодок взяли под свой контроль Маон. Вечером 21-го В-2 ушла из базы и попыталась уйти в Валенсию, но экипаж вынудил командира вернуться. Командиры и другие офицеры В-1, В-2, В-3 и В-4 были арестованы, командование лодками перешло в руки унтер-офицеров.

Базировавшиеся на Маон (остров Менорка) подводные лодки приступили к активным действиям только 22 июля, когда В-3 и В-4 были направлены на патрулирование прилегающих вод в целях предупреждения о возможной высадке десанта мятежников, в руках которых уже находился соседний остров Майорка (Mallorca). 24 июля В-4 была перебазирована в Картахену, а ей на смену пришла В-2. 1 августа В-3 и В-4 высадили десант на находившийся в руках мятежников остров Сабрега, при этом огнем своего орудия В-4 принудила гарнизон острова сдаться.

Серьезнейшей проблемой республиканского флота являлась острая нехватка командного состава. Так, из 19 адмиралов на стороне республики осталось только двое, из 31 капитана 1 ранга – тоже двое, из 65 капитанов 2 ранга – семеро,

из 126 капитанов 3 ранга – тринадцать, а из 256 лейтенантов – только 10! Следует отметить, что из 650 адмиралов и офицеров плавающего состава флота 253 были убиты за поддержку мятежников верными республике моряками в ходе кровопролитных стычек на борту кораблей и в базах. Офицеры-подводники, особенно старшие офицеры, в большинстве своем оказались вовлеченными в мятеж. К 1938 году в рядах республиканского ВМФ осталось служить только 35 человек из состава довоенного офицерского корпуса – всего 5 процентов!

18 июля офицеры С-5 присоединились к восставшим, но 20-го были арестованы республиканцами. На других «эсках» экипажи передали командование в руки верных республике офицеров или унтер-офицеров. 20 июля в Малаге был арестован и отправлен в плавучую тюрьму – судно “Monte Togo” и командир флотилии ПЛ Capitán de Fragata Francisco Guimerá Bosch. В августе республиканцами были расстреляны командир С-2 capitán de corbeta Juan García de la Mata Pérez и его помощник alférez de navío Tomás Bustillo Delgado, командир С-3 capitán de corbeta Javier de Salas Pintó, командир С-5 capitán de corbeta Antonio Amusátegui Rodríguez. Такая же участь постигла и многих офицеров лодок типа «В»: командиров В-1 teniente de navío Narciso Núñez de Olañeta и teniente de navío José María Pasquín Daban, командира В-2 Ceferino Portal Villaamil и помощника teniente de navío Mariano González Requena, командира В-3 Luis Regalado

Rodríguez и его помощника *teniente de navío* Víctor Garay Lobo, а также *alférez de navío* Rafael Bravo Gómez, командира В-4 Antonio Nieto Antúnez с помощником *teniente de navío* Ricardo Chereguini Pardo и командира В-5 Guillermo Scharfhausen Kebbon.

Значительная часть офицеров (да и других членов экипажей кораблей), оставшихся в рядах правительственного флота, тайно симпатизировала мятежникам и старалась различными путями саботировать боевую деятельность своих кораблей. Согласно позднейшим исследованиям, из 110 офицеров, остававшихся на службе законного правительства, только 47 оказались лояльными ему [15]. Дисциплина на кораблях и в береговых подразделениях флота была крайне низкой. Командиры, судовые комитеты и политические комиссары (эта должность была введена в сентябре 1936 года правительством Ларго Кабальеро) соперничали между собой. Моряки являлись сторонниками различных политических партий (республиканцев, социалистов, коммунистов, троцкистов, анархистов и так далее) и не всегда могли мирно сосуществовать в замкнутом мире боевого корабля.

Вот как описывает обстановку на борту С-6 в 1937 году ее советский командир Египко [2]:

“Я посмотрел в перископ и увидел знакомые очертания вражеского крейсера. Срочно привел подводную лодку на боевой курс и скомандовал: «Кормовые аппараты... товсь!» Расстояние до корабля составило 4 кабельтовых (около 740

метров), были хорошо видны фигуры матросов и развернутые по борту орудия. Рядом со мной стоял штурман, и я с целью более точного опознавания корабля пригласил его к перископу. Взглянув в перископ, он выкрикнул слово «Сервера»! Боцман, сидевший на рулях, внезапно переложил их на погружение. Лодка провалилась на глубину. Кто-то, очевидно штурман, нажал на кнопку опускания перископа, тяжелый удар пришелся по мне, и я упал. Все произошло мгновенно, а подводная лодка уходила все глубже и глубже. Я пришел в себя после болезненной травмы и жестко подал команду: «Рули на всплытие!» Подводники, наблюдавшие происшедшую сцену, пришли в себя. Однако всплытие под перископ продолжалось, как мне казалось, весьма медленно. Взявшись за перископ, я увидел сверкающее море и уходящие за горизонт мачты и трубы «Альмиранте Серверы». Так второй раз миновал своей участи вражеский крейсер.

Три республиканские подводные лодки, плавающие в Контабрике, не могли расправиться с этим крейсером в течение долгого времени. Это позволяло крейсеру находиться без охраны и успешно решать свои задачи. У меня же на корабле то торпеды шли не туда, то мы сами проваливались на глубину. Две другие подводные лодки, на которых командирами были испанские аристократы, при выходе в море, как мне потом рассказывали матросы, отлеживались на грунте и ни в каких операциях не участвовали. Было среди республиканских командиров нежелательное для гражданской войны

мнение, что топить свои, испанские, корабли ни к чему. Такого же мнения были и отдельные члены моего экипажа, а именно боцман и штурман. Таким образом, для обеспечения успеха в атаке необходимо было в то время иметь на подводной лодке не только командира, желающего этого, но и надежный экипаж корабля. Тогда для меня все неудавшиеся случаи были неожиданностью. Перед поездкой в Испанию вопрос о вредительстве и о невыполнении приказов даже не упоминался. Говорили, что все в порядке. У меня же во время плавания на севере Испании в конце концов создалось впечатление, что в команде подводной лодки есть люди, действующие против республики”.

Чуть ли не единственный кадровый офицер-подводник, оставшийся верным Республике – командир С-5 capitán de corbeta Remigio Verdia Jolí, был назначен командовать флотилией ПЛ. Республиканцы пытались восполнить нехватку офицеров-подводников моряками торгового флота и советскими добровольцами.

Старший советский морской советник республиканцев капитан 1 ранга Н.Г. Кузнецов, видя, что квалифицированных специалистов-подводников катастрофически не хватает, попросил Москву прислать в Испанию несколько опытных подводников. Всего через Испанию их прошло шестеро: И.А. Бурмистров, Н.П. Египко, Г.Ю. Кузьмин, С.П. Лисин, И.В. Грачев и В.Е. Егоров. Первым в ноябре 1936 года прибыл капитан-лейтенант И.А. Бурмистров. В отличие от дру-

гих советских специалистов, которые в основном выполняли функции военных советников, этой шестерке пришлось командовать испанскими субмаринами: С-1 поочередно командовали Бурмистров, Грачев и Кузьмин, С-2 – Егоров и Египко, С-4 – Лисин и Кузьмин, С-6 – Бурмистров и Египко.

Действия лодок в районе Гибралтарского пролива и у Балеарских островов осложнялись неопытностью их командиров, в результате чего ПЛ преимущественно находились в надводном положении, что делало их уязвимыми от ударов самолетов мятежников, быстро организовавших авиационное противолодочное патрулирование и даже от огня береговой артиллерии. Этому способствовала и большая прозрачность воды в этих районах.

Так, 28 июля С-4 получила повреждения от снарядов береговой артиллерии при патрулировании в районе Уэльвы и была вынуждена уйти на ремонт в Танжер, а затем в Малагу и Картахену (лодка вышла из строя до 22 августа). Через два дня С-3 в проливе подверглись атаке гидросамолетов националистов, при этом две бомбы разорвались у борта лодки. У Балеарских островов атаке авиации противника подверглись В-3 и В-4. 15 августа у побережья Испанского Марокко, получив повреждения после атаки самолетов, С-1 ушла в Малагу, где была тяжело повреждена авиабомбой и ее отбуксировали в Картахену на шестимесячный ремонт. В конце августа в результате атаки трех гидросамолетов мятежников получила повреждения С-3, отбуксирована в Малагу на

ремонт. 12 октября в районе Гибралтарского пролива была потоплена гидросамолетом националистов В-5.

Действия правительственных ПЛ по блокаде Гибралтарского пролива не сыграли существенной роли. В ночь с 26 на 27 июля С-4 выпустила 37 артиллерийских снарядов и торпеду по судам, пересекавшим Гибралтарский пролив, но попаданий не добились. По некоторым данным, 13 августа С-3 в районе Малаги потопила два мелких рыболовных судна, а 14 сентября одна из республиканских ПЛ захватила и затопила рыболовный сейнер „Alvarez Feihoo“ (112 брт). Выходы лодок из Малаги становились все реже и не давали эффекта. В конце сентября в районе пролива действовала только одна лодка – С-2.

Подводным лодкам была поставлена задача не только прервать пути переброски мятежных войск на Иберийский полуостров, но и не допустить выгрузку в портах, контролируемых повстанцами, грузов военного назначения, доставляемых на иностранных судах. При этом действия ПЛ затруднялись открытым противодействием военных кораблей Италии и Германии, правительства которых поддерживали мятежных генералов.

28 июля С-2 под угрозой потопления не допустила выгрузки в порту Larache судна “Sebu” немецкой компании Oldenburg Line. 16 августа эта же лодка задержала итальянское судно “Nereide”, следовавшее с военными грузами из La Spezia в Melilla. Однако, вмешательство итальянского эс-

минца “Antonio da Nollí” дало возможность транспорту следовать по назначению. Аналогичная ситуация сложилась при попытке С-2 перехватить британское судно “Marklyn” у входа в порт Melilla, где лодка натолкнулась на противодействие английских эсминцев. 24 августа, несмотря на вмешательство немецкого миноносца “Leopard”, С-2 не допустила заход судна “Lahneck” в контролируемый мятежниками порт и тому пришлось выгружаться в Лиссабоне.

К началу августа находившиеся под контролем мадридского правительства промышленные северные районы Испании, прилегающие к Бискайскому заливу (испанцы называют его Mar Cantábrico) были отрезаны мятежниками от остальных республиканских территорий. После овладения националистами важной военно-морской базой и судовой верфью в Эль-Ферроле в состав их флота вошли линкор “España”, легкий крейсер “Almirante Cervera”, эсминец “Velasco”, а также ряд мелких кораблей и вспомогательных судов. Здесь же в постройке находились тяжелые крейсера “Canarias”, “Balears” и три минных заградителя. Позднее их также удалось ввести в строй. Ряд крупнотоннажных торговых судов были превращены во вспомогательные крейсера, а рыболовные траулеры и буксиры – в патрульные корабли. Флот мятежников приступил к морской блокаде Кантабрики и артиллерийским обстрелам республиканского побережья.

Для противодействия этому командование ВМФ Республики начала переброску подводных лодок из Средиземно-

морья в Бискайский залив. Первыми из Малаги на север 15 августа вышли С-6 (командир – capitán de corbeta Mariano Romero) и С-3 (alferez de navío Antonio Arbona). 18 августа у побережья Португалии повернула назад С-3 из-за незначительной неисправности гирокомпаса. С-6 прибыла в Кантабрику. Здесь ее командиру представилась возможность атаковать крейсер мятежников “Almirante Cervera” и линкор “España”, но он уклонился от атак. Экипаж обвинил командира лодки в предательстве и потребовал возвращения в Картахену для его замены. 25 августа С-6 прибыла в ВМБ Картахена, где в должность командира вступил capitán de corbeta Remigio Verdía Joli. Прежний командир впоследствии перешел на сторону франкистов.

25 августа в Бискайский залив отправилась очередная группа республиканских ПЛ: С-3 (alferez de navío Antonio Arbona), С-4 (teniente de navío Jesús Lasheras) и С-5 (capitán de corbeta José Lara). На борту лодок находился груз вооружения и боеприпасов для защитников Бильбао. С-3 и С-4 прибыли в Бильбао 28 августа, а С-5 – тридцатого. На следующий день С-5 вышла в море, так как была получена информация о появлении у мыса Cabo Mayor линкора “España”.

В 01.30 первого сентября сигнальщики лодки обнаружили линкор. Председатель судового комитета взял на себя контроль за атакой. Приблизившись в темноте к вражескому кораблю, лодка погрузилась и с дистанции две мили произвела четырехторпедный залп. Одна из торпед попала в цель, но

не взорвалась. После атаки “España“ направился на ремонт в Эль-Ферроль, а С-5 в Santander, а оттуда в Gijón.

3 сентября С-5 снова вышла в море для патрулирования у побережья Астурии. Во время зарядки батарей к северу от мыса Cabo Vidio лодка была атакована вооруженными судами националистов “Juan Ignacio” и “Argos”. В ходе артиллерийской дуэли подводники нанесли легкие повреждения “Juan Ignacio”. В свою очередь другой корабль противника пытался таранить С-5, но лодка успела погрузиться. Вскоре она всплыла для продолжения боя, но появившийся гидросамолет мятежников Savoia S-19 обстрелял лодку из пулеметов и сбросил несколько бомб, вынудив ее погрузиться. Прибывший эсминец “Velasco” атаковал лодку глубинными бомбами, а вскоре к нему присоединились вооруженные суда “Virgen del Carmen”, “Tritonia”, “Denis” и “Galicia”. Лодка вышла из-под контроля и, провалившись на глубину 85 метров (предельная глубина погружения субмарин этого типа 90 метров), легла на грунт. Через 44 часа экипажу удалось устранить повреждения, лодка всплыла и вернулась в Gijón 5 сентября.

В сентябре из Картахены на северный театр военных действий были направлены еще три республиканские ПЛ: 6 сентября в Gijón прибыла С-6 (командир – capitán de corbeta Remigio Verdía Joli), 18-го – С-2 (teniente de navío Eugenio Calderón Martínez). Последней на Север ушла В-6 (alferez de navío Oscar Scharfhausen). Ее судьба оказалась трагической.

Выйдя из Картахены с грузом оружия и боеприпасов 15 сентября, в 14.30 19-го сентября в 15 милях к северу от мыса Cabo Peñas в Бискайском заливе лодка была обнаружена вооруженным судном мятежников “Galicia” (1-57 мм и 1-47 мм орудия).

„Galicia“ открыла огонь и лодка погрузилась, но вскоре всплыла из-за поступления забортной воды (некоторые источники утверждают, что это было инсценировано командиром ПЛ, тайно симпатизировавшего мятежникам) и вступила в артиллерийский бой, длившийся несколько часов. Затем в район боя прибыли эсминец “Velasco” (3x102-мм и 2x47-мм орудия) и вооруженное судно “Ciriza” (1x76-мм и 1x47-мм). 102-мм снаряд с эсминца попал в корму В-6 и она быстро затонула. Экипаж республиканской лодки был подобран на борт “Velasco” и “Ciriza”. В ходе артиллерийской перестрелки лодка добилась двух попаданий в „Galicia“, был убит его командир и 9 (по другим данным – 4) членов экипажа ранено, потери В-6 – один погибший и 3 раненых. Интересно отметить, что попавший в плен командир лодки Oscar Scharfhausen был переброшен мятежниками в Бильбао с разведывательными целями, а затем его приняли на службу в Marina Nacional.



Гибель «В-6» (Armada Española)

За исключением С-2 и С-6, командиры действовавших на Севере лодок втайне симпатизировали мятежникам и всячески избегали активных действий, изобретая несуществующие аварии или технические проблемы. Их действия ограничивались в основном наблюдением и разведкой у берегов Кантабрики.

11 сентября в 80 милях от мыса Cabo Villano С-4 пыталась задержать галисийские рыболовные суда “Nuevo Alvarez Feijóo” и “Feliciano Alvarez Feijóo”, возвращавшиеся с промысла у ирландского побережья. Первое из них было потоплено артогнем, а “Feliciano Alvarez Feijóo” С-4 отконвоировала в порт El Musel (Gijón), где базировались республиканские ПЛ.

15 сентября 1936 года по распоряжению морского министра Республики Indalecio Prieto capitán de corbeta Remigio Verdía Joli был назначен командующим военно-морскими силами Севера (Fuerzas Navales del Norte), в состав которых вошли С-2, С-3, С-4, С-5, С-6 и миноносец “Torpedero nº3”.

21 сентября из Малаги на Север направилась основная часть республиканского флота под командованием capitán de corbeta Miguel Buiza, всего лишь 2-го сентября назначенного на должность командующего флотом (занимал до этого пост командира крейсера „Libertad“) – бешенная карьера, ведь обычно эту должность занимал как минимум вице-адмирал. В состав эскадры вошли линкор “España”, крейсера “Libertad”, “Miguel de Servantes” и пять эсминцев. На борту “Libertad” находился и главный советский военно-морской советник Н. Кузнецов, впоследствии Народный Комиссар ВМФ СССР. Решение республиканского руководства о передислокации флота на Север было явной ошибкой, предоставившей флоту мятежников свободу действий в Гибралтарском проливе и Средиземноморье и практически сорвавшее

блокаду пролива. Поэтому в первой половине октября было принято решение о возвращении флота, включая подводные лодки С-3, С-4 и С-6 под командованием Remigio Verdía Joli, в Картахену.

На Севере оставались только С-2 (командир – *teniente de navío* Eugenio Calderón Martínez) и С-5 (*capitán de corbeta* José Lara Dorda), а также эсминец “José Luis Díez” (из-за проблемы с котлами) и “Torpedero nº3”. Из них были сформированы *Fuerzas Navales del Cantábrico* под командованием José Lara Dorda.

Действия оставшихся в Бискайском заливе ПЛ ограничивались в основном разведкой и обеспечением проводки конвоев торговых судов в республиканские порты Севера. Так, в начале ноября С-5 обеспечивала проводку советского судна «А. Андреев», следовавшего из Ленинграда в Бильбао с грузом оружия и боеприпасов, а С-2 в первых числах декабря – испанского судна “*Mar Rojo*”, следовавшего из *Bayona* (Франция) в Бильбао.

31 декабря пропала без вести С-5 (*capitán de corbeta* José Lara Dorda) с 42 членами экипажа на борту. Лодка вышла в поход 30 декабря для рутинного патрулирования вод *Cantábrica* и вскоре связь с ней была потеряна. 1 января местные рыбаки обнаружили большие масляные пятна в 10-11 милях к северу от *Ribadesella*. Это подтвердили и летчики вылетевшего на поиск лодки республиканского гидросамолета. Причина гибели С-5 по сей день остается тайной.

Из-за плохого технического состояния 2 января 1937 года стала на ремонт с заменой аккумуляторных батарей С-2. Ремонт лодки не удалось завершить до падения Бильбао 19 июня. Для восполнения потерь 12 апреля из Картахены на Север вышли С-1 (alferez de navío José Martínez Montero) и С-4 (teniente de navío Jesús Lasheras Mercadal). Оба командира подозревались в симпатии к мятежникам. С-1 повернула обратно на подходах к проливу, ссылаясь на утечку топлива. 28 апреля из Картахены в Кантабрику вышла С-6, которой впервые командовал советский офицер Иван Алексеевич Бурмистров (псевдоним – capitán de corbeta Luis Martínez, командовал лодкой с февраля по июль 1937 года).

С-6 без происшествий прибыла в Сантандер 6 мая и уже 9 мая вышла в боевой поход. 9 мая в тот же порт наконец пришла и С-4. 12 мая С-6 вернулась в порт Portugalete (Бильбао) и в тот же день получила повреждения в результате авианалета (погибло 6 членов экипажа) и ремонтировалась до июня. С-4, базируясь на Сантандер, действовала в Кантабрике без каких-либо успехов.

Фактически, только на С-6 удавалось поддерживать дисциплину и относительную боеготовность экипажа. Ненадежные члены экипажа были списаны на берег, а экипаж был пополнен за счет девяти членов местных баскских морских добровольческих формирований (Voluntariado del Mar). С 6 июня после устранения повреждений лодка, базируясь на Бильбао и Сантандер, регулярно выходила в море для по-

иска кораблей мятежников, блокирующих республиканское побережье. В июле 1937 года Бурмистрова сменил другой советский командир Николай Павлович Египко (псевдоним – capitán de corbeta Severino Moreno López), командовавший лодкой до октября. С-6 трижды выходила в торпедные атаки против крейсеров “Almirante Cervera” (20 июня), “Balears” (24 июля) и минного заградителя “Júpiter” (15 октября), но всякий раз неудачно. На протяжении этого периода С-2 и С-4 также совершили несколько безуспешных походов.

В связи с опасностью захвата Сантандера войсками националистов в ночь с 24 на 25 августа корабли Fuerzas Navales del Cantábrico начали перебазирование оттуда в Gijón. При этом на борту С-4 были эвакуировано политическое и военное руководство Севера, а на С-6 кроме республиканских военачальников также 10 советских военных советников, важные государственные документы и ценности на сумму 15 миллионов песет. На переходе С-6 пришлось уклоняться от атаки эсминца “Velasco”.

В ночь с 25 на 27 августа Gijón подвергся сильнейшей бомбардировке с воздуха, были потоплены три крупных транспорта, повреждены эсминец и ряд вспомогательных судов. С-2 и С-4 получили незначительные повреждения корпуса. Все это вынудило все подводные лодки на следующий день покинуть порт и выйти в море для выполнения наспех поставленных боевых задач.

Вскоре на С-6 вышли из строя горизонтальные рули, но ей был отдан приказ оставаться на позиции, несмотря на потерю боеспособности. Только 2 сентября лодке удалось вернуться в Gijón.

С-2 и С-4 по инициативе их командиров, ссылавшихся на неисправности, несмотря на запрет командования ушли во Францию. С-4 прибыла в Le Verdon 29 августа, а С-2 – 1 сентября в Brest. Ремонт С-2 осуществлялся на судовой верфи в Saint-Nazaire до июня 1938 года, а С-4 в Бордо до апреля того же года.

С-6 совершила несколько выходов в море, в ходе одного из которых в ночь с 15 на 16 сентября неудачно атаковала двумя торпедами минный заградитель “Júpiter”. 18 октября при стоянке в порту El Mussel (Gijón) была тяжело повреждена при авианалете и в ночь с 20 на 21 октября затоплена экипажем в двух милях от мыса Cabo Torres. Таким образом, группировка республиканских ПЛ на Севере перестала существовать. Да и во всем республиканском флоте к концу 1937 года в строю оставалась только ПЛ С-1.

Во время стоянки С-2 и С-4 во французских портах с них дезертировали оба командира и до половины членов экипажей. К этому времени во Франции действовала разветвленная сеть франкистской агентуры во главе с начальником Военной разведывательной службы пограничной зоны с Францией (del Servicio de Información militar de la zona fronteriza con Francia) майором Troncoso, действовавшей в тесном кон-

такте с германской разведкой и крайне правыми французскими партиями и группировками. Экипажам республиканских лодок в передачах франкистского радио за дезертирство предлагалось вознаграждение в сумме 2 тысяч французских франков, за побег и порчу механизмов – 3 тысячи, а за крупную аварию – до 5 тысяч франков.

Ночью 28 сентября группа франкистских агентов совместно с командирами С-2 *Alferez de Navío José Luis Ferrando Talayero* и С-4 *Teniente de Navío Jesús Lasheras Mercadal* пытались захватить С-2 и угнать ее на территорию, контролируемую франкистами. Эта попытка не увенчалась успехом. В командование лодками вступил *Capitán de Corbeta Pedro Pardo*, а затем его сменили советские офицеры – на С-2 Н.П. Египко (*Capitán de Corbeta Severino Moreno*, декабрь 1937 – апрель 1938), на С-4 – И.А. Бурмистров (*Capitán de Corbeta Luis Martínez*, январь 1938 – июнь 1938). Вместе с советскими командирами из Испании прибыли и новые члены экипажей взамен дезертиров.

Ремонт лодок во Франции проходил с большими трудностями из-за ряда актов саботажа, совершенных членами экипажей и работниками судоверфей, а также сложностей с поставками запасных частей и оборудования. Так на С-2 были выведены из строя аккумуляторная батарея, воздушный компрессор, перископ и другое оборудование, обнаружены и обезврежены зажигательные и взрывные устройства.

14 апреля 1938 года С-4 покинула Бордо и 23 апреля при-

была в Картахену, 17 июня за ней последовала С-2, придя в Картахену 26 июня. На переходе выявилось низкое качество ремонта, выполненное во Франции. В Картахене произошла смена советских командиров – в командование С-4 вступил Г.Ю. Кузьмин (Carlos Murato), С-2 – В.А. Егоров (Juan Valdés).

Ночью 9 октября 1938 года во время бомбардировки Барселоны крупная бомба взорвалась у борта С-1 (командир И.В. Грачев). Лодка полузатонула и полностью вышла из строя. 15 ноября лодку подняли и поставили на ремонт в док. К моменту падения Барселоны 6 января 1939 года ремонт так и не был закончен. Таким образом в последние месяцы гражданской войны республиканский флот располагал только двумя боеготовыми субмаринами (С-2 и С-4).

Летом-осенью 1938 года С-2 совершила несколько выходов в море, патрулируя в Гибралтарском проливе и у средиземноморского побережья Испании. В октябре лодка совершила несколько рейсов с почтой из Барселоны в Махón. В одном из таких рейсов на борту находился начальник Главного штаба флота.

Однако, первым «подводным почтальоном» испанского флота стала С-4, еще в августе перевозившая почту между Барселоной и Махón. Главной целью таких походов было укрепление морального духа жителей и бойцов острова Менорка, многие месяцы находившихся во франкистской блокаде. Лодка совершила также несколько боевых походов к

иберийскому и африканскому побережью и Балеарским островам.

Во время похода с 2 по 6 июля командир С-4 Г.Ю. Кузмин пытался атаковать судно противника, но атака сорвалась, так как торпедисты не успели вовремя подготовить аппараты к стрельбе. 26 июля торпедная атака сорвалась из-за обрыва троса системы подъема перископа.

23 декабря лодка после ремонта вышла в море на ходовые испытания, во время которых села на мель. Ее командир Кузьмин был обвинен в некомпетентности и 27 декабря его сменил *Alferez de Navío Sebastián Gallo Martínez*. Кузьмин был последним советским подводником, оставшимся в республиканском флоте. В январе-феврале 1939 года лодка трижды выходила в море для патрулирования в районе Барселоны и острова Менорка, где ожидалась высадка десанта националистов.

В начале марта началась агония флота Республики. Вот как это описывает французский писатель Ж.Сория в своей книге «Война и революция в Испании 1936-1939»:

«2 марта в Картахене произошли новые, весьма тревожные события.

Адмирал Буиса (командующий республиканским флотом – примечание автора) собрал на военно-морской базе старших командиров флота, военно-морской штаб, политических комиссаров флота

Адмирал предложил им высказаться относительно следу-

ющей альтернативы: «или немедленный мир, или уход флота в открытое море». Собрание единодушно проголосовало в пользу этой нелепой альтернативы, оставив за собой право в зависимости от обстоятельств сделать тот или иной выбор.

Состоявшееся 2 марта на военно-морской базе в Картахене голосование обнаружило два в равной мере важных обстоятельства.

Во-первых, оно продемонстрировало всеобщую враждебность к правительству Негрина (премьер-министр Республики – примечание автора).

И во-вторых, в ходе его выявились близорукость и кастовый эгоизм того рода войск, который на протяжении всей войны вносил весьма скромный вклад в военные действия в сравнении с теми усилиями и жертвами, на которые во имя защиты республики шли другие виды вооруженных сил: пехота, танковые войска, авиация.

Будучи серьезно озабочено позицией, занятой руководством военно-морского флота, правительство Негрина учитывало, что в ней проявились не только близорукость и эгоизм, но и другие факторы, например присутствие в штабе флота таких высших офицеров, как начальник штаба картанской базы Фернандо Олива и капитан 2-го ранга Висенте Рамирес, враждебных Народному фронту, которые превратили базу в готовую взорваться в любой момент пороховую бочку.

Чтобы попытаться навести в Картахене порядок, Негрин

спешно направил туда министра внутренних дел и влиятельного деятеля Испанской социалистической рабочей партии (ИСРП) Паулино Гомеса. Поскольку Паулино Гомес не справился с поставленной задачей, Негрин решил направить в Картахену 4 марта генерального комиссара по военным делам Бибиано Оссорио-и-Тафалья – влиятельного деятеля партии Мануэля Асаньи (Левая республиканская партия), поручив ему склонить адмирала Буису и Бруно Алонсо (политический комиссар флота – примечание автора) к отказу от занятых ими позиций.

Но так же, как и его предшественник, Оссорио-и-Тафаль не преуспел в деле умиротворения. Получив известие, что подполковник Франсиско Галан (бывший одним из выдающихся военных деятелей республики) должен стать новым командующим базы в Картахене, находившиеся в городе военнослужащие пришли в крайнее возбуждение. Заполнив центральные улицы Картахены, они стали выступать против этого назначения.

Франсиско Галан, который перед отъездом в Картахену увиделся в Эльде с Негрином, получил от него совет «договариваться, договариваться, договариваться с кем только можно», лишь бы только избежать худшего. Однако надежда на то, что Галан, при всей его славе, сможет в одиночку изменить ход событий, свидетельствовала о непонимании Негрином реальной обстановки.

Освобожденный от обязанностей генерал Бернал едва

успел передать свой пост Галану, прибывшему в этот важнейший военно-морской порт, как в 9 часов вечера 4 марта назревавший на базе мятеж наконец разразился.

Два часа спустя береговые батареи открыли огонь по городу; артиллерийский парк и полк морской пехоты вышли из повиновения правительству. Раскол в лагере республиканцев придал смелости фашистской «пятой колонне», агенты которой врываются в тюрьмы, освобождали заключенных и арестовывали многих сторонников правительства. Вскоре в городе воцарилась полнейшая неразбериха.

Восстание части республиканцев, ослепленных навязчивой идеей «почетного мира» и мятеж фашистской «пятой колонны» переплелись между собой.

Галан пытался умиротворить восставших республиканцев. Но его арестовывает начальник штаба военно-морской базы Фернандо Олива, который затем позволяет своему арестанту связаться по телефону с адмиралом Буисой и с Бруно Алонсо. Адмирал, переговорив с Галаном, начинает угрожать Оливе немедленной бомбардировкой базы, если он тот час не освободит своего арестанта.

По мере того как вся эта неразбериха усугублялась, превращаясь в настоящую чехарду, франкисты овладели в Картахене радиостанцией (не исключено, что это была радиостанция подводной лодки С-2 – примечание автора) и начали передавать в эфир свои призывы и военные марши перемежку с фашистскими песнями.

На заре 5 марта отставной генерал Баррионуэво Нуньес прибыл в район расположения артиллерийского парка и взял на себя руководство мятежом. Будучи отчасти связанным с мятежниками, Нуньес знал, что в этот момент Франко отдал приказ авиации «националистов» провести разведывательные полеты и бомбардировку рейдов Картахены и одновременно приказал поднять по тревоге все свои военные корабли, с тем чтобы они двинулись на республиканскую военно-морскую базу.

Одной из первых мер, которую принял Баррионуэво Нуньес, явился его приказ республиканскому флоту покинуть рейд Картахены. В случае неисполнения приказа генерал угрожал обстрелять корабли из береговых батарей и потопить их.

Однако к 11 часам утра ничего еще не было решено. Четверть часа спустя прозвучала сирена, предупреждавшая о приближении итальянских бомбардировщиков.

Тогда адмирал Буиса приказывает всем средствам противовоздушной обороны открыть огонь по вражеским самолетам. Однако бомбардировщики, которые шли на большой высоте, смогли потопить два республиканских миноносца и поджечь нефтехранилища военно-морской базы.

Пока продолжался налет, с радиостанции, контролируемой мятежниками, было объявлено, чтобы адмирал Буиса в течение четверти часа вместе со всеми кораблями своего флота покинул гавань.

Вслед за тем в порт на автомобиле прибыло несколько бежавших из центра Картахены высших республиканских офицеров, среди которых был и Франсиско Галан. Они сообщили, – что было неточно, – что весь город находится в руках мятежников, а береговые батареи уже готовы привести в исполнение угрозу потопить военные корабли в порту, если они тотчас же не выйдут в море.

Тогда адмирал Буиса приказал сниматься с якоря. Итак, придуманный Франко маневр, с помощью которого он выводил из игры республиканскую эскадру, с тем чтобы затем затребовать ее корабли у Франции, начинал осуществляться.

Впереди эскадры шел «Вальдес», следом за ним «Лепанто», потом – «Антекерра», а затем еще восемь судов. Все одиннадцать кораблей вышли в открытое море.

В то время как эскадра взяла курс на Алжир, где адмирал Буиса намеревался ее интернировать, были получены две радиограммы. В одной из них, посланной Негрином, сообщалось, что Картахена полностью контролируется республиканцами (мятеж в Картахене был быстро подавлен республиканцами – примечание автора), и содержался приказ кораблям вернуться на свою базу. Другая радиограмма исходила от полковника Касадо (главы антиправительственного мятежа в Мадриде – примечание автора). В ней говорилось, что береговые батареи по-прежнему остаются в руках восставших франкистов.

Склонный верить Касадо, адмирал Буиса решил продол-

жить путь к Алжиру. Когда, добравшись до Алжира, эскадра запросила разрешения встать на североафриканском рейде, ей было предписано изменить курс и направиться на военно-морскую базу в Бизерте. Что и было исполнено. Утром 7 марта все корабли эскадры прибыли в Бизерту. Пока они находились в пути, генеральный комиссар Бруно Алонсо, испытывая угрызения совести, попытался вернуть корабли в Картахену, однако потерпел неудачу.

В Бизерте корабли были разоружены, и затем они поодиночке вошли через канал в лагуну.

Четыре тысячи моряков из корабельных экипажей были направлены в лагерь, расположенный на границе пустыни Сахара.

Чтобы искупить в своих собственных глазах свое не слишком славное поведение, адмирал Буиса разделил участь своих бывших подчиненных: в этом лагере он находился до второй мировой войны, в самом начале которой он вступил во французский Иностраннный легион. Своим отказом вернуть эскадру в Картахену этот высший офицер с достойным республиканским прошлым нанес смертельный удар как правительству Негрина, так и огромному числу окруженных в Центрально-южной зоне испанцев, которые рассчитывали на эвакуацию с помощью флота тех из них, кто по логике событий был заведомо обречен стать жертвой франкистских репрессий.»

Рано утром 5 марта республиканские корабли в Картахене

подверглись интенсивной бомбардировке вражеской авиации. Затем, под угрозой обстрела захваченными мятежниками береговых батарей флот покинул базу и направился к Алжиру. В 12 часов в море вышла и С-4. 7 марта вместе с другими кораблями лодка пришла в Бизерту, где была интернирована. На борту кораблей оставили по несколько членов экипажей, а остальные моряки были отправлены в концентрационный лагерь в Meheri Zabbens. 25 марта французские власти приняли решение передать республиканские корабли франкистам и уже 31 марта на борту транспортов “Mallorca” и “Marqués de Comillas” в Бизерту прибыли новые члены экипажей.

С-2, находившаяся в момент мятежа в Арсенале Картахены, была захвачена мятежниками (или экипаж перешел на их сторону?). 6 марта Арсенал заняли верные республике войска и лодка, приняв на борт 63 человека, направилась в Palma de Mallorca, где 7 марта сдалась франкистам.

Хотелось бы остановиться на дальнейшей судьбе советских офицеров-подводников, верой и правдой служивших испанской республике. 14 ноября 1938 года звания Героя Советского Союза был удостоен И.А.Бурмистров, а 22 февраля 1939 года – и Н.П.Египко. «За проявленный героизм при выполнении специальных заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза», говорилось в тексте указа Президиума Верховного Совета СССР.



Иван Алексеевич Бурмистров (Википедия)



Николай Павлович Египко (60-е годы) – Википедия

Из советских подводников, воевавших в Испании, И.В.Грачев, Г.Ю.Кузьмин и В.А.Егоров погибли в годы Великой Отечественной войны, И.А.Бурмистров и Н.П.Египко командовали в ней соединениями подводных лодок, а С.П.Лисин как командир лодки С-7 Балтийского флота был удостоен звания Героя Советского Союза.

ПЛ националистов, Италии и Германии

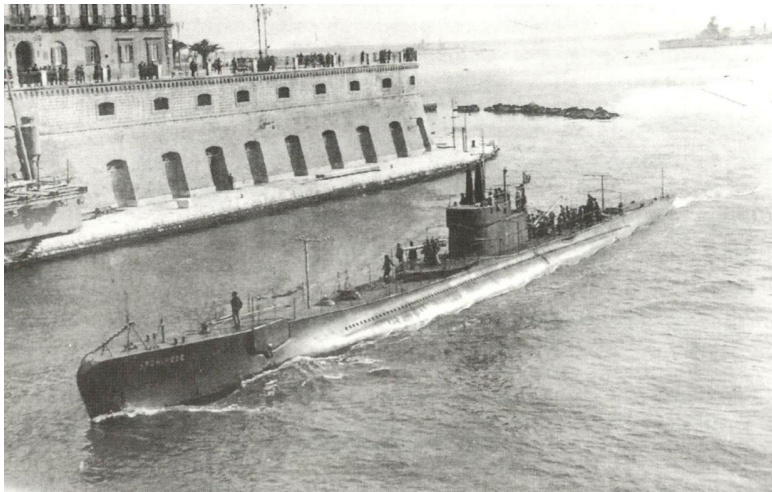
11 сентября 1936 года в Сáceres состоялась встреча командующих ВМФ Германии, Италии и испанских мятежников, на которой было принято решение направить немецкие и итальянские подводные лодки для оказания помощи националистам. Эти лодки с ноября 1937 года стали принимать участие в боевых действиях на стороне мятежников. Их основной задачей были действия на морских коммуникациях, связывавших порты Республики с дружественными странами, в первую очередь с СССР, с целью прервать ее снабжение оружием, боеприпасами, нефтью, нефтепродуктами и продовольствием. Важной задачей являлась и борьба с боевыми кораблями флота мадридского правительства.

В боевых походах за время гражданской войны в Испании приняло участие около 80 итальянских субмарин, каждая из выполнила по 1-2 похода продолжительностью 12-14 суток. Лодки действовали на всем протяжении Средиземного моря от Гибралтара до Дарданелл в обстановке строгой сек-

ретности. Какие-либо обозначения с корпусов лодок были удалены, флаг поднимался в редких случаях, да и то испанских мятежников. Националисты выделили шесть испанских офицеров-подводников, которые выполняли роль дублеров итальянских командиров и в случае необходимости могли сыграть роль командиров мнимых «испанских» подводных лодок. 21 октября 1936 года их тайно доставили из Танжера в итальянскую военно-морскую базу La Maddalena на борту итальянского эсминца.

В свой первый боевой поход к берегам Испании итальянские лодки вышли 8 ноября. Их командиры получили приказ атаковать любые республиканские боевые корабли, а республиканские торговые суда и суда под советским и мексиканским (Мексика активно поддерживала Республику до конца ее существования) флагами в пределах трехмильной зоны испанских территориальных вод. Точное опознавание целей перед атакой являлось обязательным.

17 ноября 1936 года итальянские подводные лодки “Archimede” (командир Sergio Lusena) и “Evangelista Torricelli” (командир Guiseppe Marcello Zarpelloni) были переданы в аренду на 4 месяца флоту испанским мятежником (Marina Nacional) вместе с их экипажами, хотя в них были включены и несколько испанских офицеров.



Итальянская подводная лодка “Archimede” (Википедия)

Уже 22 ноября “Evangelista Torricelli” добилась первого боевого успеха. На рейде Картахены был торпедирован и тяжело поврежден стоявший на якоре крейсер “Miguel de Cervantes”. Попадание двух торпед на долгий срок вывело корабль из строя. В том же боевом походе “Evangelista Torricelli” пыталась атаковать линейный корабль „Jaime I”, но присутствие британского эсминца сорвало атаку. До конца 1936 года еще три итальянские подводные лодки торпедами атаковали республиканские корабли и суда, но попаданий не добились.

В январе-феврале 1937 года итальянцы резко активизировали действия своих ПЛ, в первую очередь в районе портов Валенсии, Барселоны и Малаги, оказывая таким образом содействие наступлению националистов на юге страны. Кроме атак морских целей лодки стали обстреливать и береговые цели. Например, такую операцию провела “Enrico Tazzoli”, находившаяся в крейсерстве в районе Валенсии с 1 по 19 января. Две торпедные атаки испанских торговых судов оказались неудачными и тогда командир лодки принял решение обстрелять Валенсию. Ночью 19 января (?) по городу был выпущен 71 снаряд.

17 января “Evangelista Torricelli” обстреляла порт и нефтехранилища компании CAMPSA в Барселоне (43 снаряда). В этом же районе она безуспешно атаковала тремя торпедами английский пароход.

С ноября 1936 года до середины февраля 1937 года 42 (по другим данным – 28) итальянские лодки совершили боевые походы к испанскому побережью, обнаружили 133 «подозрительных» судна, идентифицировали 15 из них как возможные цели и выполнили 13 атак, выпустив 27 торпед. В результате были повреждены крейсер “Miguel de Cervantes” и танкер “Zarossa” (при артиллерийском обстреле Барселоны подводной лодкой “Etorre Fieramosca”) и потоплены транспорты “Delfin” и “Navarra”. Последний из них следовал из Франции с военным грузом, на его борту погиб депутат французского парламента Марсель Бассет. Кроме того, 4 итальянских

лодки обстреляли береговые цели (всего выпущено 150 снарядов). После взятия мятежниками Малаги 8 февраля 1937 года действия итальянских ПЛ приостановились до августа.



Итальянская торпеда, найденная на берегу в районе города Таррагона
(из архива автора)

20 апреля 1937 года “Archimede” и “Evangelista Torricelli” вошли в состав флота националистов, получив наименования С-5 и С-3 соответственно. Такие названия должны были создать впечатление, что франкистам удалось поднять и

звести в строй одноименные республиканские лодки. В августе лодкам были присвоены имена “General Mola” и “General Sanjurjo” в честь руководителей мятежа, погибших в авиационных катастрофах.

Передача лодок производилась на острове Cabrera (Баlearские острова), куда они пришли с сокращенными итальянскими экипажами и с прошедшими подготовку в Италии испанскими офицерами на борту. Следует отметить, что на итальянских лодках, действовавших против республиканцев (так называемые “legionarios”) и ранее находилось значительное число моряков франкистского флота. Остальные члены экипажей прибыли из Кадиса на борту вооруженных транспортов “Mallorca” и “Rey don Jaime”. Это были прошедшие краткое обучение добровольцы с различных кораблей Armada Nacional. После передачи лодок Испании на них еще некоторое время оставались итальянские подводники (механик, три торпедиста, два гидроакустика, рулевой и два артиллериста на каждой из лодок).

Основные ТТХ ПЛ типа “Archimede” (“General Mola”)

Водоизмещение надводное, т – 985

Водоизмещение подводное, т – 1259

Длина наибольшая, м – 70,5

Ширина наибольшая, м – 6,87

Осадка, м – 4,12

Вооружение:

торпедное – 8 ТА 533-мм (4 носовых, 4 кормовых), 8 запасных торпед

артиллерийское – 2 x 100-мм, 4 x 13,2-мм или 1 x 20-мм и 2 x 13,2-мм

Дизели для надводного хода – 2 x 1500 л.с. Franco Tossi

Электромоторы подводного хода – 2 x 650 л.с. Marelli

Скорость надводная, узлов – 17

Скорость подводная, узлов – 8,5

Запас топлива, т – 59

Дальность плавания, миль

надводная – 10500 (8 узлов)

подводная – 105 (3 узла)

Численность экипажа, человек – 55

В начале 30-х годов руководство Regia Marina Italiana приняло решение о строи-тельстве серии океанских лодок типа “Cavallini” (или “Brin”), являвшихся увеличенной версией ПЛ типа “Settembrini”. Всего в 1930-1934 годах на судовой верфи Cantieri Navali Franco Tossi в Таранто было построено четыре корабля этой серии (“Archimede”, “Galileo Ferraris”, “Galileo Galilei”, “Evangelista Torricelli”). Лодки, вошедшие впоследствии в состав франкистского флота, были заложены в 1931 году, спущены на воду в 1933 и вошли в строй итальянского флота в 1934 году.

По сравнению с испанскими ПЛ «итальянки» обладали

явными техническими преимуществами, в том числе и в области гидроакустики и имели более мощное торпедное и артиллерийское вооружение. Лодки были двухкорпусными, клепанными. Прочный корпус был выполнен из листов никелевой стали толщиной от 15 до 17 миллиметров, прочная рубка из 20-миллиметровой немагнитной стали. Прочный корпус делился четырьмя водонепроницаемыми переборками, равнопрочными с наружной обшивкой, на пять отсеков. Энергетическая установка состояла из двух дизелей Tossi типа "E" мощностью по 1500 л.с. и двух электромоторов фирмы Marelli по 650 л.с., работавших на два трехлопастных винта.

Вооружение состояло из 8 торпедных аппаратов калибром 533-мм (4 носовых и 4 кормовых) и десяти торпед Whitehead W-260. Лодки отличались мощным артиллерийским вооружением, состоявшим из двух орудий 100/47-мм, кроме того на ограждении рубки устанавливались четыре 13,2-мм зенитных пулемета.

Основные ТТХ торпед Whitehead W-260

Калибр, мм – 533

Длина, м – 7,2

Общий вес, кг – 1450

Вес ВВ, кг – 260 (Trilita)

Дальность хода, м (скорость, узл) – 4000 (42), 8000 (34),

После вступления в состав Armada Nacional С-3 и С-5 перешли в порт Sóller (остров Mallorca, Балеарские острова), базируясь на который их экипажи в течение двух недель проходили интенсивную подготовку к будущим боевым походам.

12 мая 1937 года обе франкистские лодки вышли в свой первый боевой поход. Они патрулировали в Сицилийском проливе и в районе к югу от мыса Spartivento (остров Сардиния). Именно здесь пролегли маршруты судов, следовавших из портов Черного моря в порты республиканской Испании. До конца гражданской войны обе лодки, базируясь на Sóller, совершали боевые походы в западном Средиземноморье.

30 мая С-5 торпедировала и потопила у мыса Tordera пассажирское судно компании Transmediterránea “Ciudad de Barcelona” (3946 брт), следовавшее из Марселя в Барселону с добровольцами Интернациональных бригад на борту (погибло 200 человек). 4 июня лодка у побережья Каталонии торпедировала (по другим данным – обстреляла из орудий) и повредила танкер “Campero” (12680 т) компании CAMPSA, атака была прервана из-за появления республиканских самолетов.

С-3 потопила артиллерийским огнем два парусно-моторных судна – “Granada” 30 мая у мыса Gros и “Rápido” 4 июня

у мыса San Vicente.

29 июня С-3 и С-5 вышли в очередной боевой поход к республиканскому побережью. 26 июля С-5 у мыса Nao в районе Аликанте потопила торпедами теплоход “Cabo Palos” (6342 брт) компании Ybarra y Cia. В свою очередь С-3 атаковала республиканский конвой, обстреляв из орудий транспорт “Andutz-Mendi” (Compañía Naviera Sota y Aznar), но поврежденному судну удалось укрыться в порту Барселоны.

21 августа лодки вышли в очередной поход. 30 августа “General Sanjurjo” в 20 милях от Céte обстрелял из орудий транспорт “Ciutat de Reus” шедший из Марселя в Валенсию с военным грузом, но ему удалось укрыться во французских водах. В двух боевых походах в августе-октябре 1937 года “General Mola” и “General Sanjurjo” успехов не имели.

С середины октября по конец ноября обе лодки прошли докование в итальянской ВМБ Таранто. В январе следующего года «Генералы» снова добились ряда успехов. 11 января (по другим данным 2 января) 1938 года “General Mola” у мыса San Antonio в результате торпедной атаки потопила голландское судно “Hanna”, а 21 января “General Sanjurjo” – британское судно “Endymion” у мыса Tiñoso. 30 марта “General Mola” нанесла тяжелые повреждения греческому судну “Lena”. Это была последняя победа лодок мятежников. В дальнейшем они выполняли только разведывательные задачи в Средиземном море. 30 марта 1939 года лодки впервые вошли в главную базу испанского флота Картахену.

Однако, вернемся к действиям итальянских подводников. В начале августа 1937 года они приступили к новому этапу боевых операций. Итальянские лодки, развернутые сразу в трех районах (у испанского побережья, в Сицилийском проливе и в Эгейском море), с 5 августа до середины сентября совершили 59 боевых походов, выполнив 18 (по другим данным – 23) торпедных атак. 11 августа в результате совместной атаки подводной лодки “Santore Santaroza” и эсминца “Saetta” в Сицилийском проливе в 14 милях от мыса Бон был потоплен республиканский танкер “Campeador” (7932 брт). 12 августа у Картахены ПЛ “Jalea” тяжело повредила торпедой республиканский эсминец “Churrusa”, который вышел из строя до конца войны. Некоторые лодки подверглись контратакам республиканских кораблей и получили повреждения.

31 августа подводная лодка “Iride” под командованием широко известного в годы второй мировой войны князя Валерио Боргезе выпустила торпеду по британскому эсминцу “Navock”, приняв его за испанский. В ответ последовала широкомасштабная противолодочная операция британского флота, в которой приняли участие 6 кораблей и авиация, но Боргезе удалось ускользнуть. Одна из итальянских лодок по ошибке атаковала собственный эсминец “Turbine”.

Операции итальянских лодок в Эгейском море начались 10 августа. Ряд атак следовавших из советских портов республиканских транспортов оказались неудачными,

но 18 августа “Ferraris” торпедировала испанский пароход “Armigu” (2762 брт), который выбросился на берег. В ответ турецкие корабли и авиация провели безуспешный поиск подводной лодки. 1 сентября ПЛ „Diaspro“ потопила двумя торпедами английский танкер “Woodford”, следовавший с грузом румынской нефти, имелись жертвы.

В этот же день погибло и советское судно «Благоев» (3100 брт), следовавшее с грузом каменноугольной смолы из Мариуполя в Sète (Франция). Вот как описывает этот случай капитан «Благоева» Д.Ф. Каминский:

«Было 6 часов утра 1 сентября. Мы находились на траверзе греческого острова Скирос, на расстоянии около 15 миль от берега. Вдруг раздался возглас вахтенного:

– Подлодка!

Мы стали рассматривать подводную лодку, всплывшую у нас за кормой. Определить, какой стране она принадлежит, не было возможности: лодка не подняла флага, а на корме ее мы не обнаружили никаких опознавательных знаков.

Все это вызвало у меня тревогу, ибо обычно при встрече в море корабли поднимают флаг своей страны.

Я велел немедленно разбудить всю команду и вызвать ее наверх. Многие из матросов не успели даже одеться.

– Поднять флаг! – приказал я.

На корме «Благоева» медленно и величаво стал подниматься красный флаг Страны Советов. К этому времени подлодка настолько приблизилась к пароходу, что даже невооружен-

ным глазом можно было разглядеть появившихся на палубе людей.

Подлодка настигала нас все больше и больше. Зайдя с левого борта, она неожиданно пустила торпеду. С капитанского мостика мне было видно, как, оставляя белый след, торпеда неслась по направлению к «Благоеву».

– Право на борт! – крикнул я в телефон.

Пароход стал медленно разворачиваться. Вцепившись руками в поручи мостика, я смотрел на приближавшуюся торпеду. Успеет ли «Благоев» уйти от нее?..

Торпеда была совсем уже близко, но к тому времени пароход закончил маневр. – Огромная стальная сигара промчалась мимо нашей кормы.

Пираты! Теперь все было ясно.

Убедившись в неудаче, подлодка подняла свой флаг. Это была грязная тряпка, именуемая флагом генерала Франко. Почти одновременно раздался выстрел из орудия, но снаряд не попал в наш корабль.

Я приказал остановить пароход и продолжал внимательно следить за пиратами. Лодка обошла наше судно и оказалась с правого борта. На ее мостике я увидел офицера. Он рукой подал знак, чтобы мы спустили шлюпку. Я принужден был подчиниться.

Передав своему старшему помощнику судовые и грузовые документы, удостоверяющие отсутствие на пароходе «Благоев» каких бы то ни было военных грузов, я предложил пред-

ставить эти документы командиру пиратов и попытаться выяснить название лодки. Четыре матроса взялись за весла. Но в это время пираты пустили вторую торпеду. Уйти от нее мы не могли: подлодка была слишком близко. Торпеда неслась прямо на шлюпку. По моему приказанию люди покинули ее и стали быстро подниматься на пароход. Матрос Штепенко бросился о воду, чтобы отплыть в сторону.

Раздался взрыв. Торпеда, разбив лодку, попала в правый борт парохода и буквально разворошила его. В щепки разнесло рубку, мою каюту и все надпалубные надстройки, в том числе и радиорубку. Таким образом мы были лишены возможности дать сигнал о пиратском нападении. В пробояину хлынула вода. Пароход начал погружаться. Надо было спасти команду.

– Спустить шлюпки!

Еще раньше, чем была подана эта команда, матросы, находившиеся в непосредственной близости к месту взрыва, бросились в море. Убедившись, что вся остальная часть команды разместилась в уцелевших от взрыва шлюпках и на борту никого не осталось, я также покинул корабль.

Мы выбрали плававших вокруг парохода матросов. Среди них был и Штенепко, тяжело раненный осколками торпеды. Кровь ручьем била у него из горла. Мы пытались спасти его жизнь, но все было тщетно...

На животе у него было восемь или девять небольших ран, очевидно, от осколков торпеды.

Шлюпки быстро удалялись от гибнущего судна. Наш родной «Благоев» погружался в воду носовой частью, агония корабля длилась 30 минут.

Подводная лодка фашистских пиратов наполовину погрузилась в воду и ушла, взяв курс на Дарданеллы.»

... мы стали грести к острову Скирос. Вскоре показалось наливное судно. Мы видели, как оно подняло позывные, должно быть, по требованию той же подлодки.

Пираты пропустили это судно. Его команда презрела самый священный морской обычай, обязывающий помогать товарищу в беде. Несмотря на наши сигналы, пароход не остановился. Какое это было судно – мы не знаем.

Мы гребли уже час, когда умер матрос Петр Штепенко – верный товарищ, советский моряк. Не стало нашего друга – старшего рулевого парохода «Благоев», лучшего стахановца команды. Петр Маркович Штепенко погиб на посту 52 лет от роду.

...Медленно тянулось время. Десять часов плыли мы по беспокойному морю. Уже темнело, когда шлюпка пристала к берегу какого-то крохотного островка, неподалеку от Скироса. Мы вынесли из шлюпка тело товарища. Человеческого жилища поблизости не было. Быстро спустилась ночь. Команда развела костер, и так мы просидели до рассвета. Из паруса была сделана палатка, в которую забрались некоторые товарищи. Питались небольшим запасом галет и пресной водой, имевшийся в спасательной шлюпке. Утром тело погибшего

товарища зарыли в землю. Мы завернули своего друга Штепенко в парус и со слезами, на глазах прощались со своим рулевым.

Потом снова сели в шлюпки и поплыли дальше, ни на минуту не удаляясь от берега. Часа через три в море показалось моторное судно. Сигналами мы попросили его подойти к острову. Судно это оказалось греческим. Его моряки доставили нас в порт Куми на острове Эвбее.»

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.