

**ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ИСПАНО-МЕКСИКАНСКОГО  
ВОЕННО-МОРСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПЕРИОДА РЕСПУБЛИКИ**

**Н. В. Митюков, Л. П. Порцева**

**Камский институт гуманитарных и инженерных технологий,  
г. Ижевск, республика Удмуртия, Россия;  
Чайковский филиал Пермского национального исследовательского  
политехнического университета, г. Чайковск, Пермский край, Россия**

**COMBAT-TECHNICAL ASPECT OF SPANISH-MEXICAN NAVAL  
COOPERATION OF THE REPUBLIC'S PERIOD**

**N. W. Mitiukov, L. P. Portseva**

**Kama Institute of Humanities and Engineering Technology,  
Izhevsk, Udmurtia, Russia;  
Tchaikovsky Perm branch of the National Research Polytechnic University,  
Tchaikovsky, Perm region, Russia**

**Summary.** Spanish-Mexican naval cooperation of the republic's period traditionally associated with quality upgrading the Mexican Navy, but other it made it possible to keep the staff and the equipment of the Spanish naval industry and led to the active support by the Mexican government of the Spanish Republic during the Civil War.

**Key words:** Spain; civil war; nationalists; navy; the Spanish-Mexican relations; shipbuilding.

**Испано-мексиканские военно-морские связи**

К 20-м гг., закончив чреду бесчисленных гражданских войн и революций, Мексика, наконец, вступила в период своего относительно стабильного развития. Рост экспорта мексиканских продуктов и услуг дал возможность поступления в страну столь необходимой валюты, что стало предпосылкой глубокой модернизации национального флота. К этому периоду флот Мексики представлял собой сборище разнотипных и разномастных кораблей и судов, флагманом которого являлся купленный в Бразилии древний броненосец «Анауак» (б. «Деодору»). В строю одновременно числились корабли, построенные и в середине XIX в., и относительно современные, правда, штучные боевые единицы [4].

К этому же периоду наметились определённые сдвиги в испано-мексиканском военно-морском сотрудничестве. В 1924 г. Испанию посетила мексиканская миссия с целью прозондировать возможности приобретения эсминцев «Кадарсо», «Бустаманте» и «Вильямил», хоть и морально устаревших, но построенных всего десятилетие назад. Но, увы, ряд сложностей как технического, так и политического характера заставил тогда отказаться от сделки, и все эсминцы благополучно отправились на слом.

Свержение монархии в Испании дало возможность установить более тесные отношения между двумя наиболее левыми республиками Латинской Америки и Западной Европы, говорящими к тому же на одном языке. Тесные дипломатические контакты привели к заключению в конце 1932 г. договора между двумя государствами, подписанному военным министром Мексики генералом Ласаро Карденасом (ставшим впоследствии президентом Мексиканских Соединенных Штатов) и послом Испании в Мексике Алваресом де Байо, по которому предполагалось строительство на испанских верфях для мексиканского флота сразу несколько десятков боевых единиц.

Интересно отметить, что испанская сторона была заинтересована в этом договоре едва ли не больше, чем мексиканская. Уже 28 декабря 1932 г. Совет Министров принял финансовый закон по предоставлению Мексике займа в размере 73 миллионов песет со сроком погашения в течение пяти лет, начиная с 1 января 1934 г. [7].

Интерес в этом проекте испанской стороны объяснялся довольно просто. Вместе со свергнутой королевской властью ушёл в прошлое и проект грандиозной судостроительной программы. По сравнению с последними годами монархии, статьи расходной части военно-морского бюджета на 1931–1934 гг. выглядели смехотворно.

В соответствии с ним предполагалось закончить работы над гидродинамическим опытным бассейном, продлить сухой док Картахены до 205 м и построить национальную фабрику по производству торпед. Планы не предусматривали закладку ни единого корабля! А без перспектив серьёзных заказов рабочие судостроительных предприятий постоянно находились на грани увольнения, разумеется, пополнив собой ряды всевозможных демонстрантов и манифестантов. Мексиканский же заказ давал работу и перспективы дальнейшей занятости, несколько разряжая сложную социальную обстановку. Кроме того, загружалось работой и Бюро проектирования, получая возможность использовать передовые достижения судостроительной отрасли [5].

В соответствии с испано-мексиканским договором и финансовым законом от 28 декабря 1932 г., 14 февраля 1933 г. между двумя странами было подписано соглашение, устанавливавшее очерёдность претворения плана судостроения. Первая фаза, на которую отводилось 18 месяцев, предполагала постройку трёх канонерских лодок в 1300 тонн и десять судов береговой обороны в 180 т. Со спуском на воду кораблей первой фазы, наступала очередь второй, и закладывались два транспорта-канонерки в 1600 т. Далее следовала третья фаза, предполагавшая постройку четырёх эсминцев и шести миноносцев.

27 июля 1933 г. испанский Совет министров принял закон нового судостроения, по которому кроме мексиканского заказа предполагалось ещё и строительство танкера для ВМС Аргентины. В первоначальной версии закона основным поставщиком выступал концерн SECN (*Sociedad Española de Construcciones Navales*), задействовавший свои филиалы в Картахене и Кадисе. Но довольно скоро заказ пришлось перераспределить между небольшими частными судостроительными заводами, в попытке преодолеть царивший там глубокий экономический кризис. В итоге SECN достались контракты лишь на две канонерки, а третья досталась фирме «Матагорда» из Кадиса. Заказ на все десять патрульных судов достался фирме «Эскалдуна» из Бильбао. Контракты на корабли второй фазы поделили между кадисской «Эчевариэттой» и валенсийской «Юнион Наваль» [11]. А вот выполнению третьей фазы помешала начавшаяся гражданская война.

Тройку 1300-тонных канонерок, получивших наименования «Потоси», «Ганахуато» и «Керетаро», спустили на воду летом 1934 г., а весной 1936 г. их принял мексиканский заказчик. Десять кораблей «типа 20» (не имевшие наименований, а только номера G-20–G-29), получили всемирное признание, когда в 1935 г. своим ходом преодолели просторы Атлантики, чтобы влиться в состав флота своих новых хозяев.

И, наконец, самые крупные единицы «Дуранго» и «Сакатекас» строились соответственно фирмами «Unión Naval de Levante» в Валенсии и «Echevarietta y Larriaga» в Кадисе. Корпус первого спустили на воду 28 июня 1935 г. С 18 по 20 мая 1936 г. он пока под испанским флагом вышел на ходовые испытания [7; 14].

Со вторым кораблём вышла задержка. Хотя его спустили на воду ещё 27 августа 1934 г., по ряду объективных причин, в том числе неритмичного поступления средств, на кадисском заводе возникли финансовые проблемы. Темпы строительства сначала сильно замедлились, а потом работы вообще заморозились. Всё это привело к введению прямого государственного административного управления с передачей всех долгов предприятия в национальный бюджет. В результате срыва всех контрактных сроков поставок к началу франкистского мятежа «Сакатекас» находился в стадии далёкой от завершения. Впрочем, степень его готовности не стоит преуменьшать, корабль очень просто мог быть сдан заказчику через несколько месяцев. Другое дело, что правовой статус новостройки оказался абсолютно неопределённым, ведь мексиканская сторона рассчиталась за него с Мадридом, а не с Бургосом, а потому принимать на себя обязательства своего врага правительство националистов никак не могло. С другой стороны, открыто реквизировать иностранный корабль, ухудшив и без того шаткое положение на международной арене, оно было пока не готово. Поэтому корабль стал на переоборудование и довооружение, фактически завершившееся через два года. За это время националисты заручились мощной политической поддержкой Италии и Германии, так что 30 мая 1938 г., за день до выхода на испытания, было наконец официально объявлено о реквизировании корабля и включении его в строй национального флота под наименованием «Кальво Сотело» [2; 3; 12; 13].

Итак, из пятнадцати заказанных в Испании кораблей в строй мексиканского флота за вычетом «Сокатекаса» вошли четырнадцать. Все они благополучно пережили Вторую мировую войну, но в 1946 г. G-24 погиб в результате аварии. Он стал единственной потерей: все остальные благополучно отслужили свой положенный срок службы и были списаны. Но даже после списания «Дуранго» и «Ганахуато» продолжают использоваться! В 2001 г. оба корабля открылись для свободного доступа в качестве музеев, первый в Масатлане, второй – в Веракрусе.

### Итоги сотрудничества

Обычно анализируя итоги сотрудничества, авторы делают упор на техническое перевооружение и обновление мексиканского флота, а также на частичное решение экономических проблем судостроительного сектора самой Испании. Но, кроме этого, следует отметить ряд событий, оставшихся незаметными для современников, и обычно не фигурирующими в исторической литературе.

1. Испанские судостроители получили возможность не только сохранить свои кадры, но и существенно продвинуться вперёд в деле проектирования современных кораблей и судов. Так, во время гражданской войны правительство Страны Басков пыталось организовать постройку на местных верфях боевых кораблей собственной конструкции. В декабре 1936 г. заводу «Эскалдуна» в Бильбао были заказаны 12 патрульных кораблей (фактически малых миноносцев) проекта 677 (водоизмещение 240 т, размерения 53×5,5×1,67 м, дизельная силовая установка, скорость 25 уз, вооружение 2×1–75 мм, 2–25 мм, 1×2 ТА). Анализ их характеристик позволяет утверждать, что проект разработан на основе строившихся ранее для Мексики патрульных кораблей типа «G». Однако, в силу военной ситуации и изолированного положения Страны Басков, ни один из кораблей построен не был [1].

2. После коренного перевооружения мексиканских военно-морских сил с началом гражданской войны у Мексики появилась возможность вернуть в Испанию часть ставшей ей ненужной материальной части. В частности, республиканцам были поставлены орудия списанного броненосца «Анауак» [1].

### Библиографический список

1. Митюков Н. В., Барабанов М. С. Корабли ВМС Испании периода гражданской и Второй мировой войны 1936–1945 гг. – М. : Морская кампания, 2010. – 64 с.
2. Митюков Н. В., Порцева Л. П. Реквизирование «Сакатекаса» – военно-технический аспект // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2012. – № 8 (22). – Ч. 1. – С. 125–127.
3. Митюков Н. В., Эрсе Лисаррага А. Г. Канонерские лодки типа «Дуранго» // Морская кампания. – 2008. – № 1. – С. 35–55.
4. Пятянин С. В., Барабанов М. С., Митюков Н. В. Корабли Второй мировой войны. ВМС стран Латинской Америки и Азии. – М. : Морская кампания, 2008. – 64 с.
5. Bordejé y Morencos F. Vicisitudes de una política naval. – Madrid : Editorial San Martín, 1978. – 704 p.
6. Cerezo Martínez R. Armada Española, Siglo XX: en 4 tomos. – Madrid : Ediciones Poniente, 1983.
7. El buque Transporte de Guerra «Durango» B-01. – México: Departamento de Museos Navales, 2003.
8. El XXV Aniversario de Unión Naval de Levante S. A. – Valencia : Unión Naval de Levante, 1949. – 218 p.
9. García Flores D. Buques de la Guerra Civil Española. – Tomo 4. – Cañoneros, minadores y otro buques. – Madrid : Almena Ediciones, 2002. – 192 p.
10. González Echegaray R. Vender prestigio // Revista General de Marina. – 1976. – Tomo 191. – № 11. – P. 511–526.
11. La Armada de México dona al Gobierno de Sinaloa el buque transporte de guerra «Durango». Comunicado de prensa 053/03. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.semar.gob.mx>. (дата обращения: 30.05.2003).
12. Mitiuckow N. W., Erce Lisarraga A. G. Standardowe i uniwersalne (Czast I) // Okręty Wojenne. – 2007. – № 6. – S. 50–57.
13. Mitiuckow N. W., Erce Lisarraga A. G. Standardowe i uniwersalne (Czast II) // Okręty Wojenne. – 2008. – № 1. – S. 40–46.
14. Robert J. R. Las construcciones navales para Méjico en España. El éxito de las pruebas del «Durango» // Las Provincias. – 1936. – 31 Mayo. – P. 2.

© Митюков Н. В., Порцева Л. П.