

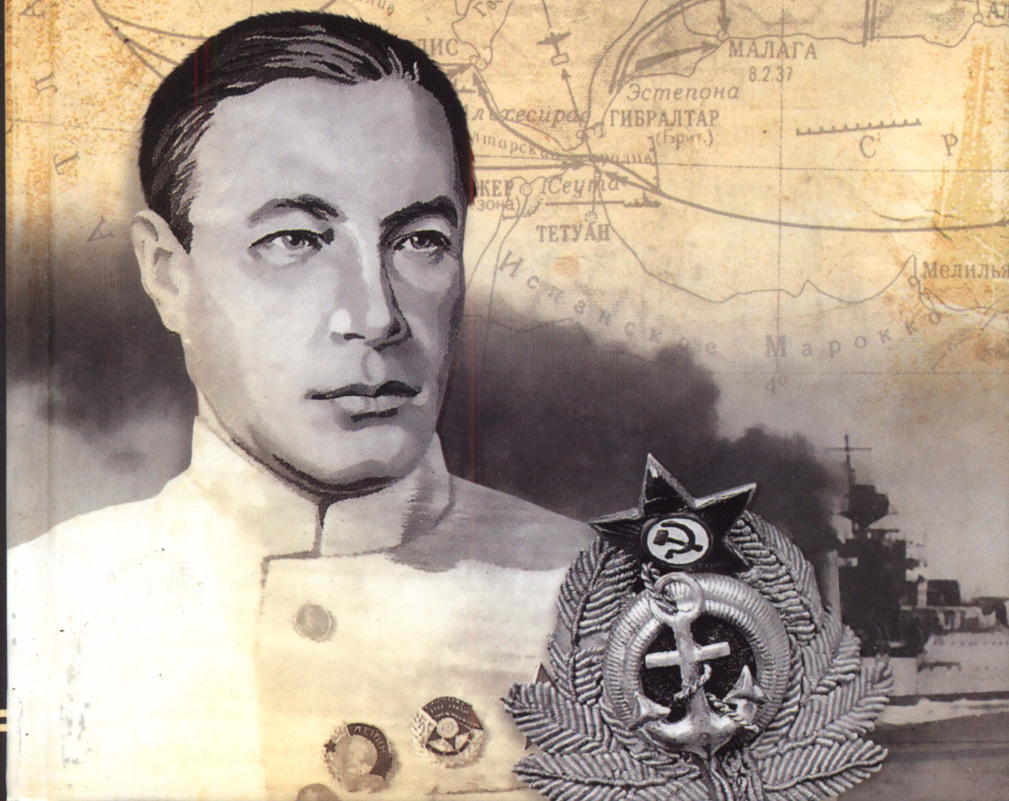
Н.Г. Кузнецов

НА ДАЛЕКОМ МЕРИДИАНЕ

Путь русского офицера

Н.Г. Кузнецов

На далеком МЕРИДИАНЕ



ПУТЬ РУССКОГО ОФИЦЕРА

Н.Г. КУЗНЕЦОВ

НА ДАЛЕКОМ МЕРИДИАНЕ

Москва
«Вече»

УДК 94
ББК 63.3(0)61
К89

Scan By Vitaudus & Kali

Ответственный редактор
доктор исторических наук Р.В. Кузнецова

Кузнецов, Н.Г.

К89 На далеком меридиане / Н.Г. Кузнецов. — М. : Вече, 2014. — 352 с., ил. — (Путь русского офицера).

ISBN 978-5-4444-2392-9

Знак информационной продукции **12+**

В своей книге Н.Г. Кузнецов рассказывает о периоде Гражданской войны в Испании 1936—1939 гг., о советской помощи республиканскому правительству, о морских боях франкистов с республиканцами и о судьбах участников войны.

УДК 94
ББК 63.3(0)61

ISBN 978-5-4444-2392-9

© Кузнецов Н.Г., наследники, 2014
© Кузнецова Р.В., предисловие, комментарии, 2014
© ООО «Издательство «Вече», 2014

ИСПАНИЯ В СЕРДЦЕ

Сложные перипетии судьбы Николая Герасимовича Кузнецова побудили его к концу 1950-х гг. обратиться к литературной деятельности. Необычайное увольнение в отставку создало немало трудностей. Кроме того, ему не было сделано никаких исключений в пенсионном плане, прирабатывать где-то было невозможно: все с подозрением смотрели на него — как бы чего не вышло. А между тем два сына — школьники — еще требовали помощи и внимания. Вот тогда единственным реальным путем немного заработать к пенсии стало использование им знания иностранных языков, и он стал переводить отдельные статьи для журнала «Военный вестник». Трудился много. Шестьдесят рублей с листа за трудный перевод требовали большого напряжения именно тогда, когда начавшее сдавать здоровье требовало «ремонта» после вторичной «встряски» и второго инфаркта в 1956 г. Возникла мысль писать мемуары, рассказать о боевой деятельности флотов, поведать то, о чем никто, кроме него, не мог рассказать. Тогда-то он и нашел посильный для себя труд на оставшиеся годы. Взялся за перо, научился печатать на машинке и выстукивал обязательно ежедневно (если позволяло здоровье) по две-три страницы.

Тогда Вере Николаевне казалось: он задыхается в четырех стенах своего дачного кабинета. Но, как сильный человек, он не жаловался. А она чувствовала его боль и страдания, становившиеся ее страданиями и болью. Вот

она видит, как он с места на место перекладывает бумаги, ищет себе дело, занятие. Прошел день, другой. Еще несколько дней мучительно сложились в неделю. Но так продолжалось недолго. Он принял решение: он вспомнит Испанию 1936—1937 гг., что делал там и что пережил, напишет обо всем. И память захватила его, и время понеслось, не удержать. Растерянность ушла.

Ходить на службу теперь было не нужно. Все находилось рядом: кабинет, рабочий стол, старая пишущая машинка. Рабочее время он строго распределил по часам. Работал ежедневно по пять-шесть часов. И так до самого конца, все восемнадцать лет. Скидок на возраст или бессонницу, которой страдал последние годы, не делал. Утром после завтрака дети уходили в школу, а он садился за письменный стол. Учились сыновья. Учился он. Учился упорно. В доме наладился порядок. Новая жизнь вошла в свое русло. И все это он создал сам.

Итак, стал вспоминать Испанию. Люсия Покровская, бывшая переводчицей в Картахене, составила для него список всех моряков-добровольцев (он хранится в архиве семьи. — *Р.К.*). С каждым Н.Г. Кузнецов разговаривал. Узнал, что сведения и документы хранятся в архиве Генерального штаба Министерства обороны, в том числе подписанные именем Лепанто его донесения 1936—1937 гг.[1]

Запросил документы — ничего не получил. Даже ответа.

---

[1] Некоторые из них, исполненные Лепанто от руки, были обнаружены мною в 2011 г. в фондах ЦГА ВМФ на Миллионной улице в г. Санкт-Петербурге, в том числе обзор действий военно-морского флота в Испании с момента мятежа генерала Франко, подготовленный группой офицеров под ред. Кузнецова Н.Г. (Ф.Р. 1529. Оп. 1. Д. 120. Л. 107—149). В получении их копий, однако, было отказано из-за ветхого состояния документов. — *Р.К.*

Написал В.А. Алафузову, А. Коробицыну (Нарцисо)[1], просил что-либо вспомнить. Напрасно: первый помнил немного, а второй — ничего. Выручила собственная память. У него она, кстати, была отличная. Вышел очерк, ставший вскоре — в 1959 г. — первой «пенсионной» публикацией Николая Герасимовича. Известный в прошлом дипломат, историк, академик Иван Михайлович Майский пригласил Кузнецова написать статью «Испанский флот в национально-революционной войне 1936—1939 гг.» для сборника «Из истории освободительной борьбы испанского народа». Прочтя рукопись, хвалил как первый и единственный очерк очевидца и участника войны на посту руководителя столь высокого ранга. Но так как был уверен, что под фамилией Кузнецов не опубликуют (на настоящую фамилию было наложено негласное табу), предложил печататься под псевдонимом. Н.Г. Кузнецов согласится, и очерк вышел в свет под фамилией Н. Николаев. Это подбодрило.

Работал Николай Герасимович много. За восемнадцать лет своей новой жизни успел написать книги: «На далеком меридиане», «Накануне», «На флотах боевая тревога», «Курсом к победе», «Крутые повороты» и много, много статей и воспоминаний. По наблюдениям жены Веры Николаевны, которая была его первым читателем, он часто молча бродил по дому, по дорожкам сада. Казалось, был рассеян и отвлечен какими-то глубокими потаенными думами. Так он вспоминал Испанию 1936—1939 гг. — время, которое называл тогда «накануне войны». Перед тем как перенести мысли на бумагу, часто рассказывал вслух истории, поражавшие ее яркостью красок: о Валенсии с великолепными народными

---

[1] Коробицын Алексей – переводчик военно-морского советника Н.Г. Кузнецова в Испании. Позже, в 60-х гг., стал писателем. – *Р.К.*

праздниками и танцами испанских крестьян на площадях; о Барселоне, где он повидал бой быков в громадном цирке и всю подготовку к бою, когда цирк делился на две части — «соль» и «сомбра», т.е. солнце и тень; о Толедо с картинами Эль Греко и о Прадо с творениями Веласкеса, красочными гобеленами Гойи. Вера Николаевна слушала и ясно видела этот желтый песок и синее небо. Представляла Николая Герасимовича шагающего стремительной походкой по Мадриду или по набережной Картахены.

Вспоминая один из походов в Большой театр в пятницу 28 ноября 1958 г., Вера Николаевна записала: «Смотрели балет "Дон Кихот". В заглавной роли танцевала О.В. Лепешинская, народная артистка СССР. Николай Герасимович смотрел внимательно. Казался грустным. Придя домой, долго молчал. Подошел к книжному шкафу, взял книгу Сервантеса, долго листал ее и сказал: "Как не похоже на то, что я читал. Послушай, когда в Картахене я обнаружил старое издание М. Сервантеса с прекрасными иллюстрациями, я был удивлен: ни в одном русском издании я не встречал ничего подобного. Та книга — это множество отдельных новелл, не связанных между собой, обилие действующих лиц... Я наслаждался, читая ее... и понял, что Дон Кихот, как это ни странно, и теперь еще остается у нас не таким, каким он показан в произведении Сервантеса: Рыцарь печального образа — такой честный, такой святой, что даже смешной для нашей жизни. "Какой же ты чудак!" — не раз я слышал о себе... Я вижу в Дон Кихоте мечтателя, честного, преданного идеалу, для которого он готов подвергнуться лишениям и жертвовать всем. Он весь живет для других. Счастливый он человек, волевой. Многие представляют его слабым, нелепым. Это неверно. Он крепок, любил рано вставать, ходить на охоту. Человек тренированный, ловко, смело, умело владел шпагой. Настоящий храбрец

и к тому же очень образован: хорошо знал французский, итальянский, арабский, латинский и другие языки... Совсем другой человек, чем принято считать». Да и Николай Герасимович сам сильно напоминал этого идеального для него героя. С любовью он рассказывал о своих сослуживцах, товарищах по Испании, замечательных людях своего времени. С поразительной точностью вспоминал эпизод, место встречи, год, называл имя человека, припоминал его своеобразные черточки. Глаза светились, лицо вдруг озарялось улыбкой. Недаром свой первый маленький очерк об Испании он назвал «Испания в сердце».

Так испанская тема постепенно вошла в жизнь и творчество Н.Г. Кузнецова как мемуариста и публициста. Он вспоминал горячие 1936—1937 гг., когда он, военно-морской атташе и главный морской советник республиканского флота, руководил в Испании действиями советских моряков-добровольцев. И теперь, спустя почти четверть века, рассказал об участии советских моряков с испанскими моряками в борьбе против фашизма. Вслед за первой статьей Н.Г. Кузнецов публикует в 1962 г. на испанскую тему первую статью в «Военно-историческом журнале»[1], начиная с которой сотрудничество автора с этим журналом приобретает постоянный характер. В 1963 г. в сборнике «Испанский народ против фашизма»[2] вновь под редакцией И.М. Майского также под псевдонимом Н.Николаев выходит новая его статья «В Картахене», а в 1965 г. — очередная — «С испанскими моряками в национально-революционной

---

[1] *Кузнецов Н.Г.* Испанский флот в борьбе за республику // Военно-исторический журнал. 1962. № 3. С. 53—72.

[2] *Кузнецов Н.Г.* В Картахене (Из воспоминаний советского моряка) // Испанский народ против фашизма (1936—1939): Сб. статей / Отв. ред. И.М. Майский. М., 1963. С. 9—45. (Под псевд. Н. Николаев.)

войне» в сборнике «Под знаменем Испанской республики 1936–1939»[1].

Постепенно Николай Герасимович втянулся в нелегкую, новую для себя работу. Так вышло, что для него труд литератора стал потребностью бытия, образа жизни. Он пишет одну за другой статьи и очерки о своем близком и верном друге адмирале Галлере, о бывшем командующем Кожанове, о товарищах — соплавателях и руководителях по службе — Муклевиче, Орлове, Рогове, Блюхере, Шапошникове, Алафузове, Владимирском и мн. др. вспоминает встречи в Испании с М. Кольцовым, А. Толстым, И. Эренбургом, Э. Хемингуэем и др. Порядочность и доброта Кузнецова возвращали людям тех, в ком они нуждались. Большинство тех, о ком он писал, погибли или были забыты.

Эти публикации положили начало его мемуарам. В 1966 г. в издательстве «Наука» вышла его первая книга воспоминаний «На далеком меридиане: Воспоминания участника национально-революционной войны в Испании»[2]. В предисловии к ней, говоря об актуальности публикуемого труда, автор отмечал, что хотя после окончания войны в Испании и появилось много мемуаров, исследований на тему гражданской войны в Испании, но вся изданная литература главным образом касалась войны на суше. «Между тем полуостровное положение Испании поставило обе воюющие стороны в зависимость от войны

---

[1] *Кузнецов Н.Г.* С испанскими моряками в национально-революционной войне // Под знаменем Испанской республики 1936–1939: Воспоминания советских добровольцев – участников национально-революционной борьбы в Испании. М., 1965. С. 191–274.

[2] *Кузнецов Н.Г.* На далеком меридиане: Воспоминания участника национально-революционной войны в Испании. М.: Наука, 1966.

на море. В сложившейся политической обстановке, когда граничащая с Испанией Франция отказалась продавать и доставлять Испании необходимое оружие, оставался один путь получения помощи из Советского Союза и других стран — морем»[1]. Сам автор в течение года был свидетелем и участником гражданской войны в Испании. По следам горячих событий он и рассказал в книге о действиях как испанских моряков, так и советских моряков-добровольцев в национально-освободительной борьбе испанского народа с фашизмом. Обстоятельно изображая их и картины войны, Н.Г. Кузнецов подробно рисует портреты исторических деятелей — участников, превращая книгу в ценный источник для изучения периода, предшествующего Второй мировой войне. Показывает деятельность таких выдающихся советских военачальников, как Г.М. Штерн — руководитель добровольцами на сухопутных фронтах, главный советник по авиации Я.В. Смушкевич, первый посол СССР в Испании М.И. Розенберг, военный атташе В.Е. Горев, начальник штаба морской базы С.С. Рамишвили, морской советник В.П. Дрозд, журналист М.Е. Кольцов и многие другие. Автор показал и деятельность испанских руководителей: командующего республиканским флотом М. Буиса, морского министра И. Прието, командующего ВВС И. Сиснероса, командира флотилии В. Рамиреса и других. По мнению Н.Г. Кузнецова, «опыт испанской войны не пропал. Внезапность налетов, особенно в начале войны, заставила нас задуматься над необходимостью постоянной боевой готовности флота, и это было учтено в первые дни и часы нападения фашистской Германии на Советский Союз»[2].

---

[1] *Кузнецов Н.Г.* На далеком меридиане. Изд. 2-е, доп. М.: Наука, 1971. С. 8.

[2] *Там же.* С. 252.

Свое повествование автор начинает с того, как 19 августа 1936 г. его — командира крейсера «Червона Украина» — вызвали в Москву, в Управление Военно-морских сил, где объявили решение правительства о назначении военно-морским атташе в Испанию. Дипломатической работой ему до тех пор заниматься не приходилось. Но Н.Г. Кузнецов всегда прилежно и отлично учился и вскоре сумел проявить свои незаурядные способности и на дипломатическом поприще.

События к тому времени сложились следующим образом. 16 февраля 1936 г. на парламентских выборах в Испании к власти пришел Народный фронт. В состав правительства вошли левые республиканцы, поддержанные социалистами и коммунистами. Однако силы реакции не хотели мириться со своим поражением и организовали заговор против Республики. В ночь с 17 на 18 июля 1936 г. по радио города Сеута была передана обычная сводка погоды, в которой прозвучали, ставшие вскоре известными всему миру, слова: «Над всей Испанией безоблачное небо. Никаких перемен», послужившие сигналом к началу фашистского мятежа, который возглавил генерал Санхурхо, а после его гибели генерал Франко Баамонде. На помощь мятежникам пришли армии Гитлера и Муссолини. Началась затяжная гражданская война. «Но пасаран!» — «Они не пройдут!» — гремел призыв по всей Испании, народ которой встал на защиту Республики против фашистского режима. По этому зову на Пиренейский полуостров устремились антифашисты из всех стран мира. Оказание помощи в защите республиканской Испании стало для Советского Союза одной из основных задач внешней политики. «Именно республиканская Испания вместе с добровольцами из многих стран пыталась остановить наступление фашиз-

ма. Именно там, в Испании, проявилась реальная опасность скорой большой мировой войны», — переносясь мысленно в Испанию, писал Н.Г. Кузнецов.

В Мадрид Николай Герасимович летел самолетом через Кёнигсберг, Кёльн, Париж. Он прибыл в Испанию в первые дни фактического восстановления дипломатических отношений Советского Союза с Республикой, вслед за представителями советского посольства — послом М.И. Розенбергом и военным атташе В.Е. Горевым. «Постарайтесь быстрее познакомиться с флотом. Испания, как видите, окружена морями, и поэтому флот может сыграть важную роль, не правда ли?» — напутствовал начинающего дипломата при первой встрече в советском посольстве военный атташе, комбриг В.Е. Горев.

Официальная должность военно-морского атташе обязывала Н.Г. Кузнецова нанести первый визит в морское министерство. Здесь, как и во всех министерствах Испании, еще царило безначалие, а флот фактически оставался без высшего руководства. Сюда он приехал вместе с послом Советского Союза в Испании М.И. Розенбергом. О знакомстве с претендовавшим на пост морского министра социалистом Индалесио Прието Николай Герасимович писал: «Уже в вестибюле мы увидели много картин, ковры, богатую мебель. Будущий министр Индалесио Прието сидел в огромной комнате, больше похожей на будуар какой-нибудь испанской принцессы, чем на служебный кабинет». А вот как изобразил Индалесио Прието в своем «Испанском дневнике» Михаил Кольцов: «Он сидит в кресле, огромная мясистая глыба с бледным ироническим лицом. Веки сонно приспущены, но из-под них глядят самые внимательные в Испании глаза. У него твердая, навсегда установившаяся репутация делового, очень хитрого и даже продувного политика...»

И. Прието познакомил Н.Г. Кузнецова с Педро Прадо, членом Центрального комитета флота, и не возражал против их совместной поездки в Картахену, в одну из самых крупных баз республиканского флота на Средиземном море. Другими крупными военно-морскими базами Пиренейского полуострова были Эль-Ферроль на восточном берегу и Кадис на его западном побережье.

О первом приезде в Картахену, где ему пришлось работать, Н.Г. Кузнецов писал: «В Картахене все говорило о седой старине. Город стоял уже третье тысячелетие. Некогда он назывался Новым Карфагеном. Из этого порта в 218 г. до нашей эры полководец Ганнибал двинулся в поход против Рима. Двадцать с лишним веков Картахена играла важную роль в жизни Пиренейского полуострова. В городе были узенькие, кривые улицы, по которым зачастую не могла пройти автомашина, низкие старинные здания с толстыми стенами, посеревшими от времени, зноя и пыли».

Акватория морского портового города Картахены состояла из внутренней и внешней гаваней. Внутренняя была невелика, в ней смогли разместиться только эсминцы и подводные лодки. А внешняя, оборудованная искусственным молом, позволяла разместить линкор и крейсеры. Имелась здесь и своя судоремонтная база с доком, размеры которого позволяли ставить в него эсминцы. Для защиты военно-морской базы с моря на окрестных высотах были установлены артиллерийские батареи. Что касается зенитных средств для отражения ударов с воздуха, то они оставались слабым местом в обороне порта. Поблизости от города располагались два небольших аэродрома — Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер.

В Картахене Н.Г. Кузнецов познакомился с командиром военно-морской базы Антонио Руисом. «Высокий, красивый брюнет, приветливый и обходительный, он был

приятным собеседником и гостеприимным хозяином. Не больше... Как начальник базы он скорее наблюдал за событиями, чем руководил ими. Черновой, повседневной работы не любил» — такое первое впечатление от знакомства произвел он на Кузнецова. Знакомясь с базой в Картахене, Н.Г. Кузнецов с удивлением обнаружил, что ремонтные мастерские были собственностью англо-испанского акционерного общества, управлялись из Лондона и полностью зависели от английских поставок. Даже пресную воду, необходимую для нужд военных кораблей, нельзя было получить, минуя иностранцев. Основным владельцем водопровода являлся британский консул в Картахене. Телефонная компания «Унион Телефоника» зависела от американского капитала, а линия связи нередко проходила по территории мятежников и пр. Эти обстоятельства, полагал Кузнецов, значительно усложняли существование базы.

Изучив обстановку, Н.Г. Кузнецов вернулся в Мадрид. В это время положение на фронтах ухудшилось. Франко взял Талаверу и объявил о начале наступления на Мадрид. В столице активно действовала «кинта колумна» — «пятая колонна», которая доставляла много неприятностей республиканской армии. Во время визита к Индалесио Прието (уже министра) Николай Герасимович узнал, что «решено отправить флот в поход на север, в Бискайский залив», и услышал его рекомендацию об участии в этой операции. Кузнецов согласился пойти с эскадрой республиканцев. Это был его первый боевой поход с испанцами, в который он отправился в качестве волонтера из Малаги — самого южного республиканского порта на Средиземном море. Эскадра вышла 21 сентября 1936 г. Корабли шли по маршруту знаменитой испанской Непобедимой армады — мыс Европа, Гибралтар, Сеута, Алькасарес, мыс Трафальгар, Кадис, Виго. Помощь, которую флот оказал северному фронту

республиканцев в результате этого похода, свелась лишь к обстрелу занятого мятежниками побережья, доставке двух-трех тысяч винтовок и «подъему духа местного населения». Через две недели морской министр Испании вернул флот с Севера. Эта операция не смогла предотвратить потерю республиканцами северных провинций страны, а флоту стоила гибели одного и длительного выхода из строя другого эсминца. Поход продолжался по 13 октября 1936 г. и, по мнению Н.Г. Кузнецова, был малоэффективен. В то же время франкисты получили возможность перебазировать свои крейсеры на юг и окончательно закрепить за собой район Гибралтара.

По прибытии из похода Индалесио Прието попросил посла Советского Союза назначить «дона Николаса» — так стали называть испанцы Н.Г. Кузнецова — главным морским советником и поручить ему важнейшее для республики дело — организацию операций по встрече и приему транспортов-«игреков» в портах Средиземного моря и конвоированию их в Картахену. «Игреками» условно называли испанские и советские торговые суда. От успешной доставки и разгрузки прибывших самолетов, танков, пушек зависела боеспособность фронтов. Все вооружение для авиационных и танковых частей шло через Картахену. Одновременно Н.Г. Кузнецов продолжал выполнять обязанности военно-морского атташе и руководить деятельностью советских моряков-добровольцев. Свои доклады, сводки и отчеты в Советский Союз он отправлял аккуратно, подписывая их кодовым секретным именем — Лепанто. Миссия главного морского советника оказалась весьма непростой уже хотя бы потому, что республиканское руководство не по всем вопросам занимало единую позицию. А Кузнецов, стоявший, по существу, во главе флотских дел, согласно дипломатическому статусу не имел права

распоряжаться и командовать, а мог только убеждать и советовать. Темпераментных республиканцев, во что бы то ни стало жаждущих громких побед на море, не так-то легко было убедить, что главная задача флота — обеспечить перевозки, наладить бесперебойное снабжение армии оружием и боевым снаряжением. Но главный морской советник, как показали результаты, умудрялся, и успешно, справляться со своими обязанностями. Военные грузы шли в Испанию из Советского Союза бесперебойно. Авторитет Н.Г. Кузнецова быстро вырос, и испанцы вскоре стали называть его — «альмиранте (адмирал. — *Р.К.*) Николас».

Зная, что вооружение и другие грузы доставлялись в испанские средиземноморские порты из советских черноморских портов, прежде всего — в Картахену, франкисты, а также фашистские Италия и Германия всевозможными способами препятствовали этим сообщениям. Советские суда обстреливались, их бомбили, торпедировали, пытались захватить в плен. Но республиканский флот благодаря деятельности альмиранте Кузнецова по обеспечению морского сообщения между Испанией и СССР, в том числе по организации конвоев, встрече их в Картахене, быстрой выгрузке боевой техники, оружия, боеприпасов и продовольствия, успешно справился с защитой коммуникаций. Более двадцати крупных транспортов благополучно прошли из Советского Союза в Испанию до сентября 1937 г.

Картахену бомбили часто, особенно во время разгрузки и погрузки пароходов. С первых же дней опыт позволил обнаружить Н.Г. Кузнецову очень слабое прикрытие военно-морской базы с воздуха. И он принял экстренные меры по укреплению ее противовоздушной обороны.

Первые транспортные суда «Нева» и «Кубань» с грузом продовольствия и одежды, посланным советскими профсоюзами испанским женщинам и детям, прибыли в порт

Аликанте в сентябре 1936 г. Тогда же и в Картахену начали приходить суда с оружием и боеприпасами. Первым из транспортов пришел «Комсомол» с танками, автомашинами и небольшим количеством пушек. Капитаном судна был Г.А. Мезенцев, а добровольцев-танкистов, прибывших на этом судне, возглавлял Г.А. Кривошеин. Н.Г. Кузнецов описал так эту первую важную операцию: «Разгрузка шла медленно. Меня беспокоила та беспечность, с которой испанцы обращались с боеприпасами и бензином. Ящики с боеприпасами кидались так, будто бы в них были апельсины. Курение около бочек с бензином считалось обычным делом. Антонио Руис несколько раз обращался к рабочим с увещеваниями, но это мало помогало. Я удивлялся, что люди, готовые, казалось, отдать жизнь за Республику, не понимали таких простых вещей и не могли навести у себя элементарного порядка. Думаю, тут большую роль играли своеобразная беспечность, столь свойственная испанцам-южанам, и отсутствие у людей военного опыта: ведь Испания по-настоящему не воевала, по существу, со времен Наполеона. Пришлось просить советских танкистов и экипаж корабля установить собственный контроль на причале. Но как бы там ни было, танки, готовые к бою и полностью укомплектованные, через несколько дней ушли по назначению». Когда советские танки двигались по улицам Картахены, испанцы ликовали. «Вива Руссия, вива!» — кричали из толпы и бросали вверх головные уборы. А в начале ноября советские танкисты героически приняли на себя удары рвущихся к Мадриду фашистов.

Немало испытаний выпало на долю советских моряков. Немецкие военные корабли господствовали в Средиземном море, поэтому каждый рейс был связан с огромным риском. До 4 мая 1937 г. было совершено 86 нападений только на советские суда. Так, 14 декабря 1936 г. сухогруз «Комсомол»

был атакован тяжелым крейсером испанских мятежников «Канариас». Сухогруз перевозил марганцевую руду из порта Поти в бельгийский порт Гент. Расправа проходила в нейтральных водах. Крейсер 35 залпами потопил беззащитный советский пароход. В августе и сентябре 1937 г. неизвестная подводная лодка отправила на дно теплоходы «Тимирязев» и «Благоев»... Фалангисты-мятежники захватили и силой увели транспорты «Петровский», «Вторая пятилетка», «Союз водников» и «Смидович», продержали их экипажи в плену в течение трех лет. «Мы не смогли тогда по-настоящему участвовать в морском контроле, проводившемся по решению Комитета по невмешательству, нам не хватало нужных кораблей и плавучих баз, — сознавая слабость советского ВМФ того времени, писал Н.Г. Кузнецов в книге "Накануне". — В то время стало особенно ясно, как важно для нас море и как нам нужен сильный флот». В то же время здесь в Испании будущий нарком осознал необходимость и важность взаимодействия сил флота с другими видами вооруженных сил: армией, авиацией и т.д. Этот ценнейший опыт, как показало будущее, он использовал в своей практической деятельности командующего Тихоокеанским флотом и наркома ВМФ.

В конце октября 1936 г. с самолетами-истребителями, бомбами, бензином и мукой для Барселоны в Картахену прибыл второй большой советский транспорт — «Курск». Из-за скопления в порту транспортов и военных кораблей Н.Г. Кузнецов принял решение разгрузить «Курск» в Аликанте и Барселоне. Несмотря на огромный риск, «курносые» истребители И-16 были своевременно выгружены, собраны и вскоре вступили в бой за Испанскую республику. Ими командовал советский летчик С. Тархов. Дрались наши летчики бесстрашно. Последний свой бой Тархов вел над Мадридом. Тысячи испанцев с восторгом наблюдали,

как советские истребители обратили в бегство фашистские «юнкерсы». Другие советские самолеты завязали в это время бой с «хейнкелями», прикрывавшими вражеские бомбардировщики. В этом сражении мятежники потеряли шесть машин: один самолет сбил сам Тархов, пять других — его напарники...

В Испании дон Николас встретился с еще одним замечательным морским летчиком, Николаем Остряковым. Он наблюдал его смелые полеты над морем, которые совершались на пределе физических и духовных сил пилота, максимально использовавшего довольно ограниченные возможности советского самолета тех лет. Доброволец Н. Остряков творил чудеса в небе Испании, словно буревестник носясь над морем и сбивая фашистские самолеты. Был удостоен звания Героя Советского Союза. Вернувшись на родину раньше Н.Г. Кузнецова, Николай Алексеевич командовал авиабригадой на Черноморском флоте, а в октябре 1941 г. был назначен командующим авиацией Черноморского флота, где в боевой обстановке вновь не раз сходились жизненные пути Кузнецова и Острякова. Встречаясь, они вспоминали Картахену, своих испанских друзей. К сожалению, Н.А. Остряков погиб. Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов тяжело переживал потерю одного из лучших своих морских летчиков.

С увеличением числа транспортных судов, прибывавших в Картахену, главному морскому советнику требовались помощники. В ноябре 1936 г. в Испанию к Н.Г. Кузнецову прибыли два кадровых моряка — С.С. Рамишвили и В.П. Дрозд. Знавшего французский язык Рамишвили «дон Николас» направил работать в качестве советника к командиру базы в Картахене А. Руису. «Кроме замечательных лингвистических способностей, — отмечал Николай Герасимович, — Рамишвили обладал и талантом органи-

затора. С раннего утра и до позднего вечера Рамишвили колесил на своем маленьком "фиате" вместе с шофером и другом Хосе по причалам порта. Все у него получалось ладно». Испанцы величали Семена Рамишвили «капитан де фрегата Хуан Гарсиа». Дон Антонио Руис, официально занимавший пост командира базы, не любил перегружать себя работой и, с радостью передав ее своему советнику, полностью положился на него. Когда в конце ноября 1936 г. был поврежден торпедой один из самых современных крейсеров республиканской Испании «Сервантес» и предстоял большой ремонт, Н.Г. Кузнецов поручил это дело С.С. Рамишвили. Энергично взявшись за работы, Рамишвили очень быстро организовал и провел их, при этом на шесть метров был увеличен местный сухой док, заказаны и доставлены все необходимые материалы и оборудование. Семен Спиридонович Рамишвили (1903—1973) впоследствии стал контр-адмиралом, в годы Великой Отечественной войны возглавлял Высшее военно-морское училище имени М.В. Фрунзе, а затем работал начальником Управления военно-морских учебных заведений.

Валентина Петровича Дрозда, опытного моряка, человека живого и энергичного, Н.Г. Кузнецов направил на флотилию эсминцев советником к командиру Висенте Рамиресу, отличавшемуся шумливым, а подчас и взбалмошным характером. «Дон Рамон», как по-испански называли В.П. Дрозда, умел нейтрализовать многие недостатки Рамиреса, охладить, когда нужно, его излишний пыл, дать вовремя спокойный и разумный совет. Однажды, чтобы помочь попавшему в беду республиканскому кораблю, советник В.П. Дрозд без колебаний предложил Висенте Рамиресу атаковать два крейсера Франко пятью эсминцами, на одном из которых находился он сам. Операция закончилась успешно. В годы Великой Отечественной войны

В.П. Дрозд командовал эскадрой кораблей на Балтике. Храбрец, он сражался самотверженно. Н.Г. Кузнецов тяжело пережил потерю друга, который погиб зимой 1943 г., возвращаясь из Кронштадта в Ленинград на машине по льду. После очередной бомбежки машина попала в свежую полынью, и Валентин Петрович Дрозд утонул. Корабль Балтийского флота «Вице-адмирал Дрозд» долгие годы носил имя этого отважного моряка.

Н.Г. Кузнецову приходилось наезжать в Валенсию, где с ноября 1936 г. разместилось правительство Испанской республики, находилось посольство СССР и работал главный военный советник. Вначале этот пост занимал Я.К. Берзин. В 1937 г. его сменил Григорий Михайлович Штерн, которого в Испании звали Григоровичем. Кузнецов и Штерн в Испании подружились. В июле—августе 1938 г. они вновь встретились и как старые боевые друзья снова вместе защищали дальневосточные рубежи своей родины от самураев.

Встречей «игреков», разгрузкой, отправкой вооружения на фронт — этой ответственной работой были заполнены зимние месяцы 1937 г. советских советников и специалистов, которыми руководил главный морской советник Н.Г. Кузнецов. А в мае 1937 г. испанский транспорт «Кабо Санто Томе» доставил в Картахену разобранные советские бомбардировщики и торпедные катера. Огромные ящики на специальных машинах срочно отправили к месту сборки.

О многих сражавшихся советских моряках-добровольцах Николай Герасимович написал в своих воспоминаниях. О первом советском моряке Н.П. Анине, прибывшем в Испанию после него. Николай Герасимович на следующий же день распорядился послать Анина на боевой корабль, где в чине капитана де навио (капитана 1-го ран-

га) он исполнял обязанности советника. И Анин, встав на мостик флагманского крейсера «Либертад», отправился с эскадрой в боевой поход. Этот осенний переход 1936 г. стал для советского морского офицера настоящим боевым крещением. К весне 1937 г. Анин уже считался «старым испанцем». В годы Великой Отечественной войны капитан 1-го ранга Н.П. Анин командовал Северным отрядом тральщиков Беломорской военной флотилии.

Так же как и Н.П. Анина, Н.Г. Кузнецов назначил советником на эсминцы прибывшего в Испанию зимой 1937 г. морского офицера Г.В. Жукова. Многократно Жуков рисковал в морских походах в базу Маон, находившуюся рядом с логовом франкистов на Балеарских островах. Участвовал он и в других боевых переходах на республиканских кораблях, за что заслужил уважение и любовь испанских друзей.

К февралю 1938 г. Испанская республика сохраняла свои позиции лишь на небольшой территории треугольника Картахена — Мадрид — Валенсия. Бойцы берегли последние патроны, летчики — последние бочки бензина, во флоте началось брожение. В Картахене к этому времени осталось только четверо советских моряков-добровольцев: советник штаба и военно-морской базы Г.В. Жуков, адъютант-переводчик, шифровальщик и радист. Во время мятежа морские офицеры-франкисты захватили их в плен и держали в подвале, и только захват Картахены бойцами 206-й коммунистической бригады принес советским офицерам свободу. На старом аварийном английском пароходике они добрались до французского Марокко. Великая Отечественная война застала контр-адмирала Г.В. Жукова командиром военно-морской базы. Во время осады Одессы он командовал Одесским оборонительным районом, позднее воевал под Туапсе, а в дни блокады Ленинграда — на Балтике.

Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов в своих мемуарах всегда тепло отзывался об этом незаменимом флотском командире. Добрым словом вспоминал он и других моряков — добровольцев — катерников А.П. Батракова и В.П. Лихолетова, помогавших испанцам осваивать советские торпедные катера. Эти катера на рейде охраняли эскадру от подводных лодок, конвоировали транспорты в прибрежной зоне, участвовали в поисках крейсеров мятежников.

В составе республиканского флота было двенадцать подводных лодок, нуждавшихся в укреплении опытными кадрами. Весной 1937 г. Н.Г. Кузнецов запросил Москву и в Картахену прибыли офицеры-подводники И.А. Бурмистров и Н.П. Египко. Николай Павлович Египко, командуя подводными лодками С-6 и С-2, приобрел в Испании большой боевой опыт. По возвращении в Советский Союз командовал бригадами подводных лодок на Черном и Балтийском морях. 22 февраля 1939 г. в числе первых подводников был удостоен звания Героя Советского Союза. Во время Великой Отечественной войны служил в Главном штабе ВМФ. После войны в звании вице-адмирала возглавлял Училище подводного плавания имени Ленинского комсомола в Ленинграде.

Затем прибыли И.Д. Елисеев, Н.Е. Басистый, В.Л. Богденко, А.В. Крученых, С.Д. Солоухин и многие другие. Вот как описал С.Д. Солоухин свою встречу с советским главным морским советником Н.Г. Кузнецовым: «К Картахене подошли ночью — бомбежка, первая в жизни. Потом к этому привыкли. Переждали налет, ошвартовались у мола, пошла разгрузка... Ранним утром вижу — Кузнецов! Никогда не видел его в штатском. Не знал, что встречу здесь, в Испании. Никогда раньше не обнимались: не в характере нашем. А тут — я рад, он еще больше, тискает, расспрашивает о Севастополе. Завел в свою капитанию...

Тут и мой однокашник Дрозд, тут и Рамишвили. Кузнецов предложил отметить встречу, а ведь на корабле не позволял выпивать ни себе, ни другим...» Моряки-добровольцы быстро включались в работу. Опыт, полученный ими в Испании, вскоре пригодился на родине: многие из них в годы Великой Отечественной войны стали адмиралами, видными флотскими командирами. В Испанию прибыл «однокашник» и давний друг Н.Г. Кузнецова по училищу и академии В.А. Алафузов. Представляя его незаменимому командующему испанским флотом Мигуэлю Буиссу, Николай Герасимович охарактеризовал его как лучшего советника и оперативного работника. Хорошо знавший французский и немецкий языки, Владимир Антонович стал советником у Мигуэля Буисса, державшего свой флаг на крейсере «Либертад». Он заменил Н.Г. Кузнецова после его возвращения на родину в июле 1937 г.

Выполнение обязанностей главного морского советника заставляло Н.Г. Кузнецова часто встречаться и с советскими советниками, помогавшими другим родам войск республиканской армии. С генералом Дугласом — Я.В. Смушкевичем, героем Гвадалахары, исполнявшим обязанности главного авиационного советника и бывавшим в Картахене, с «полковником Вальтером» — советником по артиллерии Н.Н. Вороновым, по долгу службы постоянно интересовавшимся соответствующими грузами, прибывавшими в Картахену. В годы Великой Отечественной войны он стал маршалом артиллерии. В 1936 г. Н.Г. Кузнецов встретил в Валенсии помощника главного военного советника республиканских войск компаньеро Петровича. Он только что вернулся с фронта и делился впечатлениями со своими соотечественниками. Позднее маршал К.А. Мерецков возглавлял Генеральный штаб и командовал Карельским фронтом. В годы Великой Оте-

чественной войны участникам испанских событий часто доводилось встречаться, и они непременно вспоминали, как в Испании иносказательно называли транспорт «женихом», а конвой «невестой», добиваясь ответа по телефону, «обвенчались» они или нет. О них Николай Герасимович с искренней теплотой рассказал в своих воспоминаниях. Судьба сводила Н.Г. Кузнецова на фронтах Великой Отечественной и с другими участниками гражданской войны в Испании: Р.Я. Малиновским, будущим Маршалом Советского Союза, прославленными советскими военачальниками П.И. Батовым, А.И. Родимцевым и другими.

В декабре 1936 г. военно-морской советник Н.Г. Кузнецов выполнял важное правительственное задание, связанное с доставкой золотого запаса Испании в Советский Союз. Он отвечал в первую очередь за исход операции. В 1963 г. Н.Г. Кузнецов в очерке кратко рассказал об этой истории, а пять лет спустя в журнальном варианте статьи более подробно остановился на этом вопросе. «Вскоре, — писал он, — мне пришлось заняться операцией уже другого свойства: организовать переход нескольких транспортов из Испании в СССР. Республиканское правительство, производя закупки оружия и боеприпасов в нашей стране, решило перебросить в Москву известное количество своего золотого запаса. Золото, подлежащее отправке, было доставлено в Картахену и временно помещено в пороховых складах. Сконцентрировать большие партии драгоценного металла на одном транспорте было нежелательно, поэтому я предложил вдобавок к имевшимся в нашем распоряжении "Неве" и "Кубани" срочно завернуть в Картахену еще два советских транспорта, находившиеся поблизости, и затем отправить корабли один за другим через сутки. Республиканский флот должен был прикрывать их и находиться в море на случай появления противника...

Капитаны транспортов получили указание следовать дальше вдоль берегов Африки, ближе к территориальным водам, и в случае опасности зайти в них. Опасность грозила как со стороны мятежников, так и итальянских военных кораблей. Особенно опасными районами были Тунисский пролив и до известной степени Дарданеллы. Когда последний транспорт был уже у берегов Алжира, эскадра вернулась в базу: далее флот оказать помощи не мог. Я успокоился только тогда, когда узнал, что последний из кораблей вошел в Черное море». В обязанности Н.Г. Кузнецова в ходе проведения этой операции входила охрана «золотых» кораблей в порту и в открытом море, выбор места для их стоянки, принятие решений о времени выхода и курсах движения судов до безопасных территориальных вод Африки.

О депонировании испанского золота в СССР сообщалось в 1960-х гг. в газете «Правда» следующее: «...По известным нам данным из информированных кругов, действительно в начале 1937 года было депонировано в хранилище драгоценных металлов СССР испанское золото в количестве примерно 500 тонн. Подсчет и взвешивание золота при передаче его советским органам производилось совместно представителями финансовых органов Испанской республики и Советского Союза в соответствии с обычными нормами, действующими при международных трансфертах золота. Передача золота была оформлена соответствующим актом от 5 февраля 1937 года... О том, что золото было полностью использовано испанским республиканским правительством, свидетельствует, в частности, последнее письмо Негрина и Аспэ от 8 августа 1938 года, в котором они от имени Совета министров Испанской республики просили произвести реализацию всего количества оставшегося в наличии испанского зо-

лота в СССР, что и было сделано. Таким образом, депонированное правительством Испанской республики в Госбанке СССР золото было полностью использовано этим же правительством в течение 1937—1938 годов. Кроме того, следует отметить, что по просьбе правительства Испанской республики Советский Союз предоставил ему кредит. Этот кредит был использован испанским правительством на сумму 85 миллионов долларов, а оплачен в размере 35 миллионов долларов. Следовательно, осталась задолженность за испанским правительством в 50 миллионов долларов...» В фундаментальном научном труде «Война и революция в Испании 1936—1939 гг.», переведенном с испанского и опубликованном в СССР в 1968 г. издательством «Прогресс», подготовленном комиссией под председательством Долорес Ибаррури, вся эта история документально отражена в главе «Золото испанского банка».

3 января 1937 г. главный морской советник Н.Г. Кузнецов Постановлением ЦИК СССР «За активное участие в национально-революционной войне в Испании» был награжден орденом Ленина. Так была оценена вторым орденом опасная, сложная и многотрудная служба Кузнецова в Испании. И безусловно, успешно организованная доставка драгоценного груза в СССР явилась одним из оснований к этому награждению.

В мае 1937 г. главный морской советник Н.Г. Кузнецов организовал выполнение необычного задания по отправке в Советский Союз оставшихся сиротами детей испанских защитников Республики. Основная эвакуация проходила морем. Николай Герасимович писал: «Не было ни одного случая с печальным исходом». Все эвакуированные испанские дети благополучно прибыли в нашу страну, которая приняла их как родина-мать.

В 1967 г. Н.Г. Кузнецов в интервью газете «Правда Севера» рассказал также о том, как сначала грузы из Советского Союза шли через Севастополь в Картахену, а после военного вмешательства флота фашистской Италии, когда движение транспортов к берегам Испании стало практически невозможным, начались поиски других путей. Многие транспорты грузили в Архангельске, спешно направляли в порты Франции, а уже оттуда — по железной дороге в Испанию. «Транспортировка военных грузов по территории Франции требовала наших значительных усилий, а нередко и "жирной смазки" чиновников железных дорог...»

С помощью поставок военных грузов из Советского Союза и участия в борьбе за Республику добровольцев из интернациональных бригад народная армия Испании остановила фашистское наступление на Мадрид, нанесла поражение мятежникам и итальянцам под Гвадалахарой и сама готовилась к наступлению. Поэтому поставка вооружения и боеприпасов для республиканской армии имела решающее значение.

Потерпев неудачу в боях за Мадрид, мятежники в начале февраля начали наступление на юге страны с суши, воздуха и моря на ключевой город-порт Малагу. Силы были неравны. Героизм отдельных республиканских частей на суше не мог в корне изменить ситуацию. Малага пала. С ней была потеряна для Республики провинция Андалусия. И все же к этому времени военное положение республиканцев было еще устойчивым. С поражением у Малаги республиканцы разгромили итальянский корпус под Гвадалахарой.

Обеспечение морских перевозок из СССР оставалось самой важной задачей военно-морского флота республиканцев. Вместе с тем его боевая деятельность не ограничивалась конвойными операциями. Республиканский

флот искал в море встречи с противником, обстреливал его побережье, военные базы. Так, в апреле 1937 г. морским командованием Испании было решено нанести артиллерийские удары в районе Малага — Мотриль, а в случае появления крейсеров мятежников заставить их принять бой. 16 апреля эскадра республиканских крейсеров и флотилия эсминцев вышли из Картахены. Во время этой операции дон Николас находился на эсминце «Анбеке» вместе с командующим флотилией. В апреле 1937 г. Н.Г. Кузнецов с согласия своего руководства в Испании несколько раз выходил в море в качестве «волонтера» на крейсере «Либертад» на поиски кораблей и подводных лодок мятежников, перехватывавших наши транспорты, а также для обстрела побережья противника. К этому времени многое изменилось на республиканских кораблях. Во всем чувствовался порядок. Выполняя команды своего флагмана, эсминцы неплохо маневрировали в море. В чем, по заметкам Н.Г. Кузнецова, состояла большая заслуга морского советника В.П. Дрозда.

31 мая 1937 г. эскадра республиканских кораблей вышла для встречи очередного «игрека» — транспорта «Магальянес». Чтобы отвлечь внимание от намеченного места встречи, командование направило эскадру к франкистскому порту на острове Ибица, чтобы обстрелять его, а затем следовать к месту встречи с «Магальянесом». Подойдя к порту и обнаружив там немецкий линкор, командующий республиканским флотом решил не осложнять международные отношения, отказался от обстрела берега и повернул эскадру на юг. В операции участвовали и республиканские самолеты, которых не успели предупредить об изменении операции. Когда они появились над островом, немецкий линкор «Дойчланд» обстрелял их. В ответ с самолетов посыпались бомбы и повредили кормовую часть ко-

рабля. Количество жертв на линкоре достигло 80 человек. В отместку немецкие военные корабли совершили рейд к городу Альмерия и, обстреляв его, разрушив несколько десятков зданий и убив много мирных жителей, ушли в море. Эту расправу сравнивали с печально знаменитой бомбардировкой германской авиацией в 1937 г. города Герника, где также не было ни солдат, ни кораблей, а только лишь беззащитное население Страны Басков. Расправа линкора «Дойчланд» с мирными жителями Андалусии еще долгое время будоражила мировую общественность.

Республиканские эсминцы имели ограниченный запас торпед, хотя в арсенале их было большое количество. Дело в том, что «пятая колонна» уничтожила их формуляры. У каждой торпеды была своя индивидуальная характеристика, проверенная и внесенная в формуляр еще на заводе. Не зная заданного направления, глубины, скорости движения, линкоры не могли послать снаряд в цель. Каждую торпеду нужно было испытать заново, а для этого необходим был морской полигон, а главное — специалисты этого дела. Главный военный советник Н.Г. Кузнецов привлек для выполнения этого важного задания С.Д. Солоухина, который почти год проходил «стажировку» на итальянском заводе «Орландо» и там хорошо изучил устройство этих торпед. В Картахене в течение двух месяцев оборудовали морской полигон и испытали полтораста торпед, которые вскоре использовали против тяжелого крейсера мятежников «Балеарес». Вот как описал этот морской бой советник флагманского артиллериста, «капитан де корвета» В.Л. Богденко: «Стоя рядом с Фердинандо, наблюдал в бинокль за падением снарядов крейсера “Либертад” и громко, как бы для себя, подсказывал по-испански: “Влево, вправо, перелет, недолет, накрытие!”... Прошло несколько минут стрельбы на поражение, и вот мы оба видим попадание

непосредственно в крейсер — один или два ярко-огненных разрыва в надстройках. Сомнений нет — крейсер мятежников поражен». «Балеарес» фашисты отремонтировали, но спустя полгода эсминцы республиканцев потопили его в ночном бою торпедами, тремя из тех, что вернул в строй советник главного минера в штабе республиканского флота С.Д. Солоухин.

К концу 1937 г. соотношение сил на море изменилось в неблагоприятную для республиканцев сторону.

Советский Союз оказал большую помощь и поддержку республиканской Испании. В интернациональных бригадах сражалось около трех тысяч добровольцев из нашей страны. С октября 1936 г. по январь 1939 г. СССР поставил в Испанию: самолетов — 648, танков — 347, бронеавтомобилей — 60, орудий — 1186, пулеметов — 20 648, винтовок — 497 813, а также большое количество снарядов, патронов, пороха. Значительная часть оружия и снаряжения была доставлена морем, и в этом немалая заслуга моряков и советников, работавших под командованием руководителя всех советских моряков-добровольцев главного морского советника капитана 1-го ранга Н.Г. Кузнецова.

В событиях 1938—1939 гг. Николай Герасимович Кузнецов уже не участвовал. В середине августа 1937 г. он получил из Центра телеграмму с распоряжением: «...Вам надлежит выехать в Москву, оставив вместо себя подготовленного заместителя». Н.Г. Кузнецов передал свои обязанности главного морского советника В.А. Алафузову, или, как его именовали на крейсере «Либертад», «капитану де фрегата Хуану Риосу», и отбыл на родину.

21 июня 1937 г. Н.Г. Кузнецов был награжден вторым орденом — орденом Красного Знамени «За участие в национально-революционной войне в Испании». Это были

редкие награды по тем временам. Ордена Ленина и Красного Знамени были вручены в Москве 17 июля 1937 г.

Высоко оценивали многие его сослуживцы на далеком меридиане тех лет деятельность Н.Г. Кузнецова в Испании. Так, контр-адмирал А.В. Крученых писал: «Благодаря его настойчивым усилиям и организаторским способностям личный состав кораблей стал регулярно заниматься боевой подготовкой, выполнять упражнения, вести активные действия против корабельных сил путчистов. Велика его заслуга и в организации защиты морских коммуникаций, связавших советские порты с испанскими. За время пребывания Кузнецова в Испании туда пришли более двадцати транспортов с танками, самолетами, боеприпасами, горючим и другими ценными грузами, без такой помощи Республике трудно было бы выдержать длительную осаду. Значительную роль в этом играли личное обаяние Кузнецова, его коммуникабельность».

А вице-адмирал В.Л. Богденко отмечал: «Он хорошо разбирался в военно-политической обстановке Испании, и особенно на флоте, имел отличную деловую связь с нашими главными советниками и морским министерством. Вообще Н.Г. Кузнецов пользовался большой популярностью в морских кругах».

Участник испанских событий Н.А. Питерский вспоминает о своем руководителе: «Бывало, какой-либо испанский командир корабля заупрямится выполнять мои рекомендации, я тут же говорю ему: “Хорошо, не делайте, я только доложу Николасу”. Испанец берет меня за рукав и экспансивно повторяет: “Не надо, не надо, подумаю”. В результате все делалось так, как было нужно».

Военная переводчица, подполковник Л.Л. Покровская, вспоминала: «Ох и заволновались же и забегали наши испанцы! Шутка ли сказать, приехал сам де альмиранте

в скромную группу радистов! Дону Николасу тогда было 32 года, а сколько достоинства в походке, манере держаться со всеми и простоты обращения с нижестоящими!.. Всеми своими достоинствами дон Николас вызывал к себе уважение и, я бы сказала, даже особого рода поклонение. Испанцы обожали его».

Н.Г. Кузнецов был одним из немногих советских флотских военачальников, получивших до начала войны с Германией практический военный опыт в планировании и организации боевых морских операций против фашистских интервентов. Именно в Испании получил дальнейшее развитие его флотоводческий талант. Здесь будущий нарком ВМФ СССР убедился в возрастающем значении военно-морского флота в войне, особенно морской авиации и подводных лодок.

Его рекомендации и советы использовались при разработке и при проведении боевых операций республиканского флота против военно-морских сил мятежников, в организации взаимодействия флота с сухопутными войсками и авиацией. Впервые он наглядно убедился в роли авиации при проведении любых операций на море и важности прикрытия с воздуха, а также как важно иметь в составе флота авиацию под единым командованием и обучать ее взаимодействовать с кораблями. Частые налеты авиации на корабли в Картахене во время походов заставили задуматься о роли противовоздушной обороны и особом значении в ней истребительной авиации. Внезапность налетов заставила Н.Г. Кузнецова уже тогда задуматься над необходимостью постоянной боевой готовности флота, и это было учтено им, когда он вступил через год в должности командующего Тихоокеанским флотом, а затем в апреле 1939 г. — наркомвоенмора СССР и в первые дни и часы нападения фашистской Германии на Советский Союз. Опыт

испанской войны для Н.Г. Кузнецова не пропал: создавая живой организм Наркомата ВМФ СССР (организацию как систему), строя из Москвы нити управления со всеми флотами и флотилиями, пронизывающие все необходимое для ВМФ, исходящее из центра к периферии, он ясно представлял себе роль авиации в любых операциях флота, необходимость воздушного прикрытия его сил в базах, важность, чтобы авиация, призванная действовать с флотом, организационно входила в его состав, находилась с ним под единым командованием и повседневно обучалась действовать на море. Он на себе прочувствовал и увидел, как быстротечны события в войне, особенно в ее начале, как, внезапно ударив, можно повлиять на весь ход войны. Он накрепко запомнил уроки минувших событий в Испании, заставившие его серьезно думать о постоянной готовности вверенного ему советского Военно-морского флота, создавать и отрабатывать ее, всесторонне организуя и готовя флот к надвигающейся войне с фашистской Германией.

Об этом и о другом размышляет Николай Герасимович Кузнецов в книге «На далеком меридиане». Представляется, что его мысли современны и актуальны, если внимательно присмотреться к происходящему в мире сегодня.

Д.и.н. Р.В. Кузнецова

НУЖНО ЛИ ОБ ЭТОМ ВСПОМИНАТЬ? (вместо предисловия)

Приближалась 25-я годовщина со дня начала войны в Испании. Напомнив об этом своим товарищам — бывшим волонтерам-морякам, я предложил каждому из участников этих событий вспомнить и написать о тех памятных днях. Загорелся спор. «Стоит ли вспоминать о том, что уже с лихвой перекрыто другими, более крупными событиями», — сказал один из присутствующих и разъяснил, что важнее описывать и извлекать опыт из событий Великой Отечественной войны. «Но ведь гражданская война на Пиренейском полуострове непосредственно предшествовала войне в Европе, а затем и мировой войне», — возразил его сосед. Еще несколько замечаний, и тема была исчерпана — более насущное и близкое по времени заслонило эти «страницы былого». Однако, вспоминая прошлое и прежде всего годы Великой Отечественной войны, я невольно переносился мысленно в Испанию. Ведь республиканская Испания вместе с добровольцами из многих стран пыталась остановить наступление фашизма. Именно там проявилась реальная опасность скорой большой войны.

Интервенция в Испании была первым шагом на пути к войне, а испанский народ стал первой жертвой фашистского наступления в Европе. От исхода борьбы в Испании зависело, развяжет ли Гитлер новую агрессию. Менее по-

лугода отделяет окончание трагедии в Каталонии и поражение Испанской республики от мировой войны.

Вот почему свои мысли о Второй мировой войне я всегда связывал с гражданской войной в Испании и решил написать воспоминания о борьбе с фашизмом в Испании, где я сначала был военно-морским атташе, а затем, в ходе войны, стал главным морским советником.

Интервенция международного фашизма помогла Франко установить диктатуру в Испании. Тогда, в 1936 г., не было еще социалистического содружества и народы мира не смогли единым фронтом выступить против сил войны и реакции. Что касается Англии и Франции, то правительства этих стран вместо радикального решения возникавших политических проблем предпочитали заниматься умиротворением Гитлера и успокаивали себя мыслью, что агрессия немецкого фашизма будет направлена на Восток. «Дранг нах остен» Гитлера, казалось им, позволит избежать войны в Западной Европе и отделаться мелкими уступками. На эту приманку охотно пошел Чемберлен в Мюнхене в 1938 г. Это же мы наблюдали во время переговоров военных миссий СССР, Англии и Франции в августе 1939 г. Как теперь известно, реальной преградой мог служить только договор Англии и Франции с СССР против наступавшего фашизма. Но именно на этот шаг и не желали идти наши партнеры по переговорам. Они искали альтернативу там, где ее не было, и изыскивали любые возможности, чтобы толкнуть Гитлера на Восток. По этому поводу существовали серьезные внутренние разногласия как в Англии, так и во Франции, что ослабляло позицию этих стран в борьбе с фашизмом.

История очень скоро и самым безжалостным образом отплатила этим недальновидным политикам. Не прошло и двух недель после переговоров 1939 г., как Англия вы-

нуждена была вступить в войну с Гитлером. Предсказание Чемберлена о «50 мирных годах» не сбылось. Французское правительство, которое спокойно взирало на фашизм, в июне 1940 г. было вынуждено подписать капитуляцию.

Потребовалось более пяти лет войны и 50 миллионов жертв, чтобы разгромить фашизм и спасти цивилизацию. А ведь существовала возможность предотвратить трагедию.

Прошли годы, многое изменилось, но до сих пор в мире достаточно проявлений реваншизма и военной агрессии.

Задумываясь над событиями в Испании в 1936—1939 гг., приходишь к выводу, что рано еще делать их достоянием истории.

Говорят, что история повторяется. «Нет, история с фашизмом не должна повториться никогда», — должны заявить мы тем, кто мечтает о фашизме.

НА ПОМОЩЬ ИСПАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Неожиданное назначение

Мятеж против республиканского правительства в Испании вспыхнул 18 июля 1936 г. Это было началом гражданской войны — почти трехлетней борьбы Испанской республики против внутренней реакции и открытой интервенции со стороны фашистских Германии и Италии. Эта борьба привлекла внимание всего мира. Передовые люди многих стран добровольно направлялись на Пиренейский полуостров, чтобы с оружием в руках бороться против фашистской угрозы.

Наши добровольцы — летчики, танкисты, артиллеристы и моряки — также принимали активное участие в гражданской войне на стороне демократических сил Испании.

После окончания войны появилось много мемуаров и исследований, но вся эта литература касается борьбы на суше, в ней подробно описаны основные операции на всех фронтах с участием авиации, танков и артиллерии, и только несколько иностранных авторов рассказывают о военных действиях на море. Между тем полуостровное положение Испании поставило обе воюющие стороны в за-

висимость от войны на море. В сложившейся политической обстановке, когда граничащая с Испанией Франция отказалась продавать и доставлять Испании необходимое оружие, оставался единственный путь получения помощи из Советского Союза и других стран — морем.

Мне довелось в течение года быть свидетелем и участником гражданской войны в Испании. Получив назначение на должность военно-морского атташе, я в конце августа 1936 г. прибыл в Мадрид. Обстановка заставила отказаться от положенного этикета и общепринятых норм дипломатического поведения. Шла борьба, и требовалась активная помощь. СССР не оставался нейтральной стороной; он открыто заявил о своей готовности и даже обязанности «оказать всяческую помощь» борющемуся испанскому народу. Именно этим и должно было определяться мое поведение. Когда через несколько дней после прибытия в Мадрид я выехал в Картахену, мне уже было ясно, что те «особые условия», о которых мне говорили в Москве, заключаются в более активном участии в действиях республиканского флота, чем это положено для атташе в нормальных мирных условиях. Однако незнание языка волей-неволей на первых порах ограничивало мои действия.

В середине сентября я принял участие в походе флота на Север, что помогло мне войти в курс дела, а после возвращения я приступил к обязанностям главного морского советника. Я должен был, вместе с командованием республиканского флота, организовать операции по встрече транспортов и конвоированию их в Картахену. От успешной доставки и разгрузки прибывших самолетов, танков и пушек зависела боеспособность фронтов. Все действующие в это время на фронтах авиационные и танковые части получали вооружение через Картахену.

Во время боевых операций я, с разрешения своего начальства, выходил в море как «волонтер», на крейсере «Либертад» или на каком-нибудь эсминце.

После возвращения из Испании я решил написать об этом периоде, но сначала беспокойная обстановка на Дальнем Востоке, а затем просто текущие дела помешали мне. Позже, пользуясь своими заметками, я вернулся к этой работе, поставив перед собой скромную цель рассказать о действиях испанских моряков и наших советских моряков-добровольцев в годы национально-революционной борьбы испанского народа с фашизмом.

До 1936 г. об Испании мы знали немного. Познания ограничивались значительными историческими событиями и больше относились к далекому прошлому. Все моряки знали о Непобедимой армаде, которая в составе 130 судов вышла в море, чтобы остановить растущее влияние Англии. Это была последняя (и, надо сказать, неудачная) попытка сохранить за собой былое господство на водных путях. Непобедимая армада с тех пор напоминает о могуществе испанского флота в XVI в. и в то же время о начале упадка богатой феодальной страны в период буржуазных революций.

В наших училищах изучалось Трафальгарское сражение, и в назидание потомству франко-испанский флот во главе с Вильнёвом, не без основания, упрекался в плохой подготовке и нерешительности; именно это позволило английскому флоту под руководством Нельсона одержать победу.

Из истории русского флота мы знали, что наши эскадры не раз заходили в испанские порты, направляясь из Балтики в Средиземное море, и надолго задерживались там, используя это время для боевой подготовки.

В последние годы, фактически не имея дипломатических отношений с Испанией[1], мы получали мало сведений и о внутреннем положении в этой стране. Поэтому неудивительно, что первые сообщения о начатом 18 июля 1936 г. мятеже в Испании остались почти незамеченными. Но не прошло и недели, как к этим событиям было приковано внимание всего советского народа. Уже в первых числах августа в Москве и в других городах состоялись демонстрации в поддержку республиканской Испании, проводились сборы средств в помощь испанским бойцам и гражданскому населению. Становилось очевидным, что на Пиренейском полуострове развертываются события, выходящие за пределы одной страны; вмешательство Германии и Италии создавало угрозу для всеобщего мира. Борьба в Испании принимала затяжной характер. Вскоре мы узнали, что весь республиканский флот — тогда так и говорилось «весь» — остался на стороне правительства и активно действует в районе Гибралтара.

Нас, моряков, интересовала обстановка на море. Вечером, в свободное время, мы собирались, чтобы обсудить события в Испании. На столе лежала карта Пиренейского полуострова, где красным карандашом обозначалась линия фронта. На первый взгляд положение мятежников казалось безнадежным: только юг да отдельные районы на северо-западе страны были захвачены ими, а вся остальная территория контролировалась правительством. Составить ясную картину о положении на море было трудно, поэтому разговор шел главным образом о составе испанского флота. По английскому справочнику «Джен», в испанском флоте

[1] Формально дипломатические отношения между СССР и Испанией были установлены 28 июля 1933 г., но обмен послами не состоялся.

числилось 2 линкора, 7 крейсеров и более 20 эсминцев. Имела Испания и подводные лодки. Отдельные корабли, в том числе и самые новые крейсеры «Канариас» и «Балеарес», значились еще неоконченными постройкой. Какие корабли остались в распоряжении мятежников, было неясно. Верили только, что коль скоро мятежникам не удалось совершить переворот в столице и наиболее крупных городах, таких как Барселона, Бильбао, то победа правительства, очевидно, обеспечена.

19 августа 1936 г. связист В.В. Биллевич принес мне телеграмму от командующего флотом И.К. Кожанова, что само по себе было уже необычным. Я быстро пробежал глазами текст и ничего не понял: «Вам разрешается сегодня же выехать Москву. Комфлот». Мы переглянулись со связистом. Мне казалось, что это «шутки связи», т.е. вкралась какая-то ошибка, а он, видимо, полагал, что я знаю, почему мне разрешен выезд в столицу. На самом же деле я знал не больше, чем он. Поэтому еще раз и более внимательно прочитал короткую телеграмму. Было непонятно, почему командующий приказывает мне, командиру корабля, минуя мое начальство? Почему нужно срочно — сегодня же — выехать в Москву? Почему «разрешается», а не приказывается отправиться, к тому же без указания причин такой спешной командировки. Однако нужно было действовать. Я еще мог успеть на вечерний поезд, но ведь нужно получить подтверждение своего непосредственного начальника, без ведома которого я не мог покинуть корабль и отправиться в Москву. Будь командир бригады тут же, на рейде, я взял бы катер, отправился к начальству и разрешил все сомнения. Но он был где-то в море, и я дослал срочное радио, готовясь тем временем к переходу в Севастополь. Я мог предполагать что угодно, кроме истинной цели вы-

зова. Время для перемещений в августе самое неподходящее. До осени я никуда и не собирался: мне нравилось командовать крейсером «Червона Украина»; проплавав на крейсерах около девяти лет и командуя кораблем три кампании, я без особых затруднений справлялся со своими обязанностями. Всякий поход доставлял уже определенное удовольствие. Чрезвычайных происшествий за последние месяцы на корабле не было, значит, отпадала и необходимость разговаривать со мной по этому поводу высокому начальству в Москве. Поэтому меньше всего я думал о том, что, временно сдав крейсер, больше не вернусь на него. Не дождавшись ответа, я приказал сниматься с якоря и взять курс на Севастополь. Как по исхоженной сотни раз дороге, корабль уверенно двигался, не сбавляя скорости, приближаясь к бухте.

Ничего определенного я не узнал и в Севастополе. Судя по тому что штаб флота забронировал для меня билеты на вечерний поезд, было ясно, что командование флотом имеет определенные указания о моем срочном выезде в Москву. Полученный от командира бригады ответ подтвердил мой выезд, но ясности не вносил. Тогда я проявил инициативу, обратившись непосредственно к командующему за указаниями. «Приезжайте, я буду в штабе», — ответил мне комфлот и повесил трубку. Я решил сначала передать своему старшему помощнику И.Д. Елисееву командование кораблем и приготовить небольшой чемодан, чтобы в нужный момент отправиться на берег.

Заместитель командира по политчасти А. Зубков пожелал мне счастливого пути и скорого возвращения. Вестовой Шевченко собрал самые необходимые вещи, надраил пуговицы на новом, «менее блестящем» кителе (старые кителя от долгой носки блестели) и даже сменил на фуражке белый чехол. Я жил тогда холостяком и заезжать

на квартиру большой необходимости не было. Все нужное для поездки находилось в каюте.

Катер доставил меня на Графскую пристань.

Заинтригованный таким необычным вызовом в Москву, я торопился явиться к командующему флотом, который, как мне думалось, знал, зачем и почему меня вызывают. Хорошо знакомое здание штаба флота стояло на холме, откуда отлично просматривались бухты и подходы к Севастополю. Не без волнения поднимался я на второй этаж. Командующий флотом принял меня без промедления. По лежавшим на столе картам можно было догадаться, что командование готовится к учению. И.К. Кожанов встал и молча прошелся по кабинету, видимо, еще занятый своими мыслями. Это был незаурядный человек, и нельзя не сказать о нем несколько слов, чуть-чуть уклонившись от темы.

Иван Кузьмич Кожанов пользовался заслуженным авторитетом. Мичманом застала его Февральская революция, а в марте 1917 г. он уже вступил в ряды Коммунистической партии. В годы Гражданской войны Кожанов — начальник отряда моряков Волжской военной флотилии па Восточном фронте. Это он однажды на корабле рассказывал, как, будучи еще совсем молодым, воевал на суше и, скомандовав «в атаку», удивился, что никто не поднимается, только тогда он сообразил, что ему первому надлежало встать и броситься на врага. «Ну а потом все встало на свои места», — закончил он тогда рассказ, продолжение которого нам и без того было известно. Храбро сражался он все годы Гражданской войны, и об отрядах Ивана Кожанова, как фамильярно, но с гордостью называли его тогда, знали и мы, совсем молодые командиры. В 1921 г. Кожанов уже командует Балтийским флотом. Затем он учится в Военно-морской академии, активно

участвует в обсуждении флотских проблем. После академии он назначается морским агентом (атташе) в Японию, хотя ему очень не хотелось этого. Действительно, не в его характере было находиться вдали от Родины и флота. При первой же возможности в 1930 г. Кожанов просит назначить его старшим помощником командира эсминца «Урицкий», чтобы, не гоняясь за служебным положением, с азов пройти необходимую практику на кораблях. Вскоре он становится командиром эсминца и за самоваром (что бывало на эсминцах) ведет беседы, далеко выходящие за рамки этой должности. Это нетрудно понять, если вспомнить, что в те годы создавался флот. Мысли о том, какие корабли нужно в первую очередь строить, чтобы успешно драться с более сильным на море противником, занимали руководящий состав. Мы (черноморцы) узнали И.К. Кожанова ближе, когда он в 1931 г. был назначен командующим Черноморским флотом. Мне как командиру крейсера «Червона Украина», где постоянно держал свой флаг командующий, довелось чаще наблюдать за его работой и слышать его замечания по ходу учений. Не будучи красноречивым оратором, он на оперативных играх или разборах учений мог с предельной ясностью указать на ошибки и разъяснить свою точку зрения. Пытливость и большое желание внести что-либо новое и самое передовое в методы борьбы с вероятным противником были основной чертой его характера. Это была моя последняя встреча с ним. И.К. Кожанов был необоснованно обвинен, арестован и погиб.

Но вернемся к поездке в Испанию. «Как вы думаете, зачем вас вызывают в Москву?» — спросил меня командующий в тот момент, когда я сам готов был спросить об этом. Он откровенно признался, что не знает и даже не догадывается о причинах моего вызова, но посоветовал

мне быть готовым четко доложить начальству о ходе боевой подготовки корабля. Вопреки ожиданиям, произошел весьма короткий разговор, и мне ничего не оставалось, как спросить разрешения отправиться выполнять полученный приказ. Напрасно я тогда в глубине души подозревал командующего в неискренности и нежелании посвятить меня в эту тайну. Сейчас я достоверно знаю, что он и на самом деле ничего не знал о причине моего вызова. Убедился я в этом, когда прибыл в Москву и, не теряя времени, отправился к начальнику Морских сил В.М. Орлову. Управление Морских сил, тогда еще входившее в Наркомат обороны, размещалось в новом здании в Антипьевском переулке. Управление занимало несколько этажей и «сосуществовало» с авиацией, расположенной, как и полагалось по характеру работы, выше моряков. Владимира Митрофановича Орлова я знал довольно давно. Разница в служебном положении всегда была велика. Мы состояли два года в одной партийной организации на корабле, и мне не раз доводилось вести с ним неофициальные, почти товарищеские беседы. Еще будучи курсантом военно-морского училища, в 1924 г. я впервые встретился с ним как старшина политкружка, которым раз в неделю руководил член партии с 1918 г. В.М. Орлов. Он был тогда начальником военно-морских учебных заведений. Это хорошо запомнилось, потому что Орлов частенько разговаривал с нами после занятий на различные темы. Он любил узнавать мнение собеседника, убеждать его и с присущим ему красноречием отвечать на вопросы. Еще студентом он не раз подвергался арестам за пропаганду, а попав в школу мичманов, продолжал интересоваться политикой и агитировать против царизма. Недаром на крейсере «Богатырь», где застала его революция, Орлов был сразу избран в судовой комитет. Вскоре он был назначен редактором газе-

ты «Красный флот», а затем начальником политотдела. У него даже в характеристике было написано: «Обладает большими организаторскими способностями, к своим обязанностям относится добросовестно, не чувствуя, однако, особенной склонности к службе в морском ведомстве». Как курьез в этой же характеристике написано: «Военное счастье — неопределенное». К моменту описываемой встречи В.М. Орлов уже прошел большой путь службы в Советском флоте. Он несколько лет командовал Черноморским флотом и более пяти лет находился на посту начальника Морских сил. Я с опаской и некоторым беспокойством ожидал встречи с высоким начальством. К тому же я знал, что Орлов был не прочь отпустить какую-нибудь остроту в твой адрес или задать каверзный вопрос. Кабинет оказался большой, и, приближаясь к столу, можно было освоиться и оценить обстановку. «Вот, — думал я, — наконец-то мне все станет ясно. Будут поставлены все точки над "i". Скорее бы». Но снова, вместо конкретного разговора о цели моего вызова, начальство интересовалось моей службой на корабле, задавая общие вопросы. Я был смущен, когда разговор закончился приказанием ожидать скорого вызова к К.Е. Ворошилову. Если комфлот Кожанов прямо и откровенно сказал, что не знает, в чем дело, то начальник Морских сил В.М. Орлов, по своему положению, видимо, считал неудобным расписаться в своем неведении и только дипломатично улыбнулся на мою просьбу разъяснить загадку. Но ларчик открывался просто: В.М. Орлов тоже не знал, зачем срочно потребовался командир одного из кораблей. В этом я убедился, когда через несколько часов снова попал в его кабинет и докладывал о случившемся.

К наркому обороны К.Е. Ворошилову я не попал, а был принят его управляющим делами Р.П. Хмельницким и направлен в одно из управлений.

«Вам известно, какие события происходят сейчас в Испании? — задал мне вопрос начальник управления. — А хотелось бы вам отправиться туда?» — продолжал он и, не дожидаясь ответа, начал рисовать мне картину происходящих там событий, явно сгущая краски. Он попросил меня подумать, прежде чем дать ответ, и подчеркнуто заметил, что это целиком зависит от моего желания. Думать мне особенно не было нужды. Не зная еще своей роли и задач, с которыми мне предложено выехать в Испанию, я дал согласие.

«Тогда садитесь и поговорим более подробно. Вы назначаетесь туда нашим военно-морским атташе», — начал начальник управления и заметил, что мое согласие требуется ввиду особых условий в стране, куда предстоит срочно выехать.

Затем он встал и, внимательно разглядывая меня, сказал: «Я хочу спросить вас, что вы знаете об Испании?» Меня его вопрос смутил, а он, видимо, заметив это, добавил: «Ну, конечно, как моряк, и не больше» — и, извинившись, удалился «на несколько минут», оставив меня одного. Передо мной лежала карта Пиренейского полуострова. Только самые крупные события всплывали в памяти. Несколько экспедиций Колумба в поисках таинственной и богатой Индии, конечно, не были забыты еще со школьной скамьи. Затем я попытался по памяти проследить за дальнейшим развитием Испании в XVI в. Непобедимая армада, как венец некогда мощного флота Испании, была хорошо известна. Однако мне казалось, что все эти факты настолько общеизвестны, что они не удовлетворят моего экзаменатора. «Видимо, его интересуют события, связанные с Россией и Советским Союзом», — подумал я и начал вспоминать более поздние времена. На карте я заметил небольшой порт Виго, с которым были связаны некоторые походы русского флота из Балтики

в Средиземное море. Из военно-морской истории было известно, как в этом порту месяцами стояли наши эскадры парусных кораблей, они пополняли там запасы провизии и даже усиленно занимались боевой подготовкой в предвидении решительных сражений с турками. В Кадисе тоже нередко бывали наши корабли. Там в 1817 г. даже происходила передача пяти крупных 74-пушечных кораблей и трех фрегатов, проданных нашим правительством Испании. «Это важный факт», — подумал я, как ученик, ожидающий вызова к доске. Однако более отчетливо рисовались события начала XX в. Ну а что сказать об Испании последних дней, которые предшествовали мятежу? Мне было известно, что свергнут король Альфонс XIII; что в начале 1936 г. к власти пришло правительство Народного фронта, и, пожалуй, ничего больше. В это время вернулся начальник управления и, пока не обращаясь ко мне за ответом, сел за стол и выдвинул один из ящиков. «Уж не для того ли он оставлял меня одного, чтобы проверить мою расторопность», — подумал я и вспомнил анекдотический рассказ одного преподавателя академии. По его словам, какой-то «хитрый» начальник приглашал к себе в кабинет кандидата на работу за границей и оставлял его одного с просьбой написать нужное заявление, а когда возвращался, то первым вопросом было: «Что находится в среднем ящике стола?» «Ну, так что вы вспомнили?» — прервал эти крамольные мысли мой собеседник. Я начал рассказывать в хронологическом порядке, как ученик, растягивая время. Одним словом, про Испанию я знал мало и оказался в положении того студента, которого на экзамене спросили про Испанию, а он, не зная, что сказать, решил начать свой рассказ с Португалии. У меня вместо Испании в голове вертелись факты, касающиеся Италии, которую мы в те годы знали лучше. Но мне-то нужно было говорить о событиях на Пиренейском полуострове, об испанском флоте.

«А что вы знаете о составе испанского флота?» — прозвучал следующий вопрос. Я вздохнул с облегчением. Это было хорошо известно по справочнику, в который мы не раз заглядывали после начала мятежа. Мне до сих пор не очень ясно, какой балл был мне уготован за мой ответ, но после этого начальник управления начал разговаривать со мной как с военно-морским атташе. Так или иначе, все получилось гладко, и теперь предстояло, выслушав указания, при первой возможности отправиться в Париж, а затем искать способа добраться до Мадрида.

Это были первые дни фактического восстановления дипломатических отношений Советского Союза с республиканской Испанией. Несколько дней тому назад в Париж выехал наш первый посол М.И. Розенберг, а за ним военный атташе В.Е. Горев.

«Условия, в которых придется вам работать, необычные», — продолжал мой собеседник, развернув сухопутную карту Пиренейского полуострова. Он коротко ознакомил меня с положением на фронтах. Почти ничего нового по сравнению с тем, что я уже знал. Касаясь обстановки на море, он указал на Гибралтар, где, по его данным, действует республиканский флот, и на порты Малагу и Картахену, где он базируется.

Начальник управления посоветовал не засиживаться в Мадриде и при первой возможности отправиться туда, где будет находиться республиканская эскадра. Он нарисовал довольно радужную картину подавления мятежа и выразил надежду на скорую и полную победу республиканского правительства. Подробности предлагалось узнать у нашего посла и военного атташе.

Узнав, что я должен приобрести хоть какое-нибудь штатское платье, начальник управления отложил на сутки время вылета.

Как мне было приказано, я отправился к начальнику Морских сил В.М. Орлову. Теперь я уже знал, зачем вызван в Москву, он же по-прежнему оставался в неведении.

«Докладывайте», — вежливо не приказал, а скорее попросил меня В.М. Орлов. Он набивал трубку, а я рассказывал, как явился к К.Е. Ворошилову, как встретил меня Хмельницкий и как я потом отправился в нужное мне управление.

«Да не тяните же», — видимо, хотелось сказать Орлову, но он молчал, а я продолжал свой доклад.

«Кому вы сдали корабль?» — спросил Владимир Митрофанович, когда я закончил свое сообщение тем, что мне отведен всего один день на экипировку и прощание с друзьями.

Когда все стало ясно, Орлов откинулся на спинку кресла. Передо мной был снова тот немного важный начальник, каким он стал в последние годы службы.

Мы вежливо простились.

В Париж!

Советский самолет русско-немецкой компании «Дерулюфт» подрулил к зданию аэропорта в Москве и выключил моторы. Объявили наш номер маршрута и предложили приготовиться к посадке. Более тщательная, чем обычно, проверка документов на заграничной линии, и мы цепочкой направились к самолету, сдав в багаж свои небольшие чемоданы. Из девяти пассажиров восемь были советскими гражданами и только один, стоявший в стороне, был, как выяснилось потом, немцем, летевшим в Берлин. Едва мы поднялись по трапу самолета, как почувствовали себя знакомыми, связанными на какой-то отрезок времени еди-

ной судьбой; мы все одинаково были заинтересованы в успешном перелете. Утренняя дымка висела над городом, и свежий ветерок гулял по аэродрому, но чувствовалось, что день снова будет жарким, как и накануне. Мы занимали свои места, не снимая пока плащей и пальто. Вскоре захлопнулась дверь, заревели моторы, и мысли сосредоточились на предстоявшем полете. Тяжелая машина долго бежала по бетонной дорожке, и когда почти весь аэродром уже оставался позади, рывками начала набирать высоту. «Важно взлететь, а где-нибудь обязательно сядем», — улыбаясь, пошутил один из пассажиров. Никто не засмеялся, и, как мне показалось, все сочли эту шутку неуместной. Понял это и явно смутившийся автор шутки.

Рядом со мной сидел человек среднего роста, блондин с голубыми глазами, как выяснилось, работник нашего торгпредства в Париже, возвращающийся из отпуска. Мы познакомились. Дмитрий Петрович Горбунов, приглядываясь, спросил, приходилось ли мне летать на этой линии, хотя, судя по нескладно сидящему на мне костюму, он был, видно, убежден, что это моя первая заграничная поездка. И не ошибся. Мне приходилось в качестве курсанта военно-морского училища или командира на военных кораблях бывать за границей, но тогда было иначе, проще. Так, в 1924 и 1925 гг. наши учебные корабли «Аврора» и «Комсомолец» совершали первые заграничные плавания, а мы, курсанты, не обремененные еще никакой серьезной ответственностью, проходили практику и видели в этих походах только романтику. Это были небольшие походы из Кронштадта вокруг Скандинавии с заходом в шведские и норвежские порты: Гётеборг, Берген и Тронхейм. Несколько лет спустя на кораблях Черноморского флота мне довелось побывать в Турции, Греции и Италии. Не считая эти кратковременные пребывания в иностранных портах заслуживающими

внимания, я ответил, что не только на этой линии, а вообще никогда за границу не летал, умолчав, осторожности ради, о своей службе на военных кораблях.

Новый знакомый не пытался уточнить, зачем я направляюсь в Париж, а я, разумеется, не сказал о конечной цели своего путешествия. Тем временем мы поднялись на нужную высоту и взяли курс на запад. Погода была отличной. Под самолетом расстилались поля с созревшими хлебами, луга, леса, а иногда можно было заметить прямую линию железной дороги с дымящим паровозом и даже речки. Летели на небольшой высоте. Предстояло сделать посадку в Великих Луках, чтобы потом пересечь границу Литвы и следовать дальше на Ковно, Кёнигсберг, Берлин, Кёльн и Париж. В те годы прямых сообщений, как теперь, было мало, и мы через каждые два-три часа делали посадку, да и самолеты даже на такой короткой трассе, как Москва — Париж, менялись два-три раза. «В Великих Луках мы еще можем хорошо закусить на советские деньги», — посвящал меня уже не раз летавший здесь Горбунов, когда самолет делал последний крут перед посадкой. Плавное приземление, и мы уже катились по травяному полю аэродрома. Через несколько минут самолет остановился рядом с белым домиком аэропорта. Небольшой буфет оказался уютным, чистым, а легкие закуски заполняли небольшую стойку, за которой находилась молодая девушка, приветливо встречавшая гостей. Опытные пассажиры уже в Москве прикинули, сколько им потребуется здесь советских денег, и теперь «гуляли на весь двугривенный», обмениваясь сообщениями, у кого сколько осталось в кошельке после съеденной пары бутербродов и выпитого стакана кофе или какао. Но времени было мало, и вскоре мы снова сидели на своих местах и наблюдали, как под крылом исчез аэропорт.

Летчик набирал высоту, взяв курс на Ковно, где нам пришлось задержаться больше положенного. Что-то случилось с самолетом, и нам предложили пересесть на другую машину, уже с немецкой командой. Стремясь выдержать расписание, а возможно, так было и нужно, летчик начал набирать высоту, не делая кругов над аэродромом. Я не успел присмотреться, как город уже остался позади, мы направлялись к столице Пруссии — Кёнигсбергу. Когда справа показалось море, знатоки известили, что скоро будем садиться. Под нами была уже фашистская Германия, или, точнее, Восточная Пруссия, отрезанная по Версальскому договору от основной территории Германии Данцигским коридором. Кто-то посоветовал здесь держаться вместе и быть повнимательнее. «Разве можно ожидать какой-нибудь неприятности?» — спросил я Горбунова. «Не думаю, — ответил он, — но особая подозрительность к советским пассажирам, а иногда и грубость не исключают инцидента, а нам это ни к чему». Плавная посадка. Форма служащих аэропорта напоминала военный аэродром. Отрывистые приказания-команды, четкий шаг и военные приветствия были характерны тогда для всей Германии, а для Пруссии в особенности. Впервые попав на немецкую землю, я присматривался к людям и порядкам через призму известного мне из литературы о немцах периода Первой мировой войны, революционных событий после капитуляции в 1918 г. и наступления фашизма в начале 30-х гг. Я вспоминал, как год тому назад, будучи командиром корабля, я встречал болгарского революционера Г. Димитрова, беседовал с ним, восхищался его поведением на процессе, где его обвиняли в поджоге рейхстага. С тех пор фашизм еще более активизировался. Гитлер готовился к реваншу.

В те дни для меня роль немецкого командования в подготовке мятежа в Испании была еще неясна. Трудно было

предвидеть, что через несколько месяцев, возможно, кто-нибудь из находящихся на этом аэродроме немецких летчиков будет сбрасывать бомбы на Картахену или корабли, на которых мне доведется плавать вместе с испанскими моряками. Выйдя из самолета, мы стояли около ограждения аэродрома в ожидании посадки. Буквально несколько минут, и все уже следовали за высоким рыжеватым немцем к своему самолету. «Ахтунг! (Внимание!)» — громко крикнул кто-то, моторы взревели, самолет оторвался от земли. Мы летели над Германией. Не в пример Литве, здесь вся земля разделена на ровные квадраты или треугольники; густая сеть шоссейных и железных дорог легко просматривалась с самолета. Пассажиров стало больше, преобладала немецкая речь. Стюардесса разнесла чай и печенье; через два часа нам предстояла более длительная остановка в Берлине. По мере приближения к столице Германии все больше и больше дорог, автострад сходилось в воображаемой точке. Приземлились на аэродроме, название которого не сохранилось в памяти, где-то между Берлином и Потсдамом.

Разместившись на открытой веранде ресторана, мы смотрели, как один за другим поднимались и делали посадку самолеты. Вдруг сирена санитарной машины привлекла внимание всех посетителей ресторана. Неудачная посадка, и самолет с поднятым хвостом лежал, или, правильнее сказать, стоял, на одном крыле. К нему уже спешило несколько машин. Вскоре жизнь пошла своим чередом; очевидно, дело ограничилось небольшой поломкой. «Жертвуйте на авиацию», — пошутил мой сосед по столу, хотя нам самим предстояло вылетать через десяток минут, а полеты тогда были еще совсем не таким обычным и безопасным явлением, как в наши дни. После полудня мы взлетели и взяли курс на Кёльн, простившись с двумя нашими советскими товарищами, оставшимися в Берлине. Клонило ко сну.

В Кёльне, не выходя из самолета, мы ожидали последнего этапа перелета — до Парижа. Вскоре самолет взлетел. Погода немного испортилась, на стекле самолета появились капли дождя, как-то сразу стемнело, а когда через полчаса выскочили из облаков, мы увидели море огней. Это были маленькие светящиеся точки — они просматривались прямо под самолетом и на горизонте. Селения или большие освещенные города наблюдались справа и слева.

Вскоре на горизонте светлой полосой обозначился огромный город — Париж. На карте для пассажиров с проложенным на ней маршрутом аэродром Орли был обозначен как наш конечный пункт. Горбунов пытался мне показать некоторые приметные места среди этого моря огней, но, признаться, без пользы. Разве можно было, впервые оказавшись над Парижем, найти яркие огни Эйфелевой башни или темные пятна Елисейских Полей? Да и мысли уже были заняты другим: кто меня встретит и как поможет вылететь дальше, что меня ждет в Испании и когда я туда доберусь? «Ваша задача как можно скорее прибыть на место и ознакомиться с положением на испанском флоте», — говорили мне в Москве. Теперь предстояло на деле выполнять это указание.

Скоро красные огни на земле, обозначавшие границы аэродрома, стали хорошо видны, — мы шли на посадку. Все, что наблюдалось с воздуха как нечто удаленное, слившееся в одно зарево, теперь скрылось из поля зрения. Только небольшая, ярко освещенная территория приобретала конкретные очертания в виде зданий с рекламами. Вскоре монотонный глум моторов сменился разноголосыми звуками людских голосов и сигналов машин. Выйдя из самолета, я осматривался, пытаясь найти встречающего меня товарища.

«Вы Кузнецов?» — спросил меня незнакомый человек небольшого роста. «Как вам удалось узнать, что я именно

тот, кто вам нужен?» — поинтересовался я у А.Я. Бяллера, секретаря нашего воздушного атташе в Париже, когда мы сидели уже в машине. «Да разве трудно узнать человека, никогда не носившего шляпу и штатский костюм, к тому же наспех приобретенный в Москве?» — улыбнулся он. Сказать, что я никогда не носил штатского костюма, было бы неверно, но это было так редко и давно, что я, видимо, отличался от всех по-настоящему штатских пассажиров. Деньги, отпущенные на экипировку в Париже, лежали пока еще в кармане. Так бывало часто. Прибудет, бывало, в Испанию наш волонтер, наденет берет, чтобы замаскироваться под испанца, и думает, что его уже не отличить от какого-нибудь андалузца, а сам, как белая ворона, выделяется среди окружающих. Но пройдет несколько месяцев, подберет он себе головной убор, подходящий по цвету и размеру, да научится эдак лихо носить его на затылке или сдвинув набок, и тут действительно нетрудно его принять за коренного жителя Пиренейского полуострова.

В такой поздний час, да еще в воскресенье, было трудно найти кого-либо в нашем посольстве, и мы с Бяллером решили отправиться прямо в гостиницу. «Я вас думаю устроить в гостинице "Сен-Жермен" — это совсем рядом с нашим посольством», — сказал мне мой провожатый, пока мы кружили по незнакомым улицам таинственного города, до сих пор известного мне только по книгам да кинокартинам. Недалеко от нашего посольства находился небольшой отель, в котором останавливались многие советские граждане, прибывающие впервые из Советского Союза в Париж. Это удобно, человек не заблудится и уже на следующий день может самостоятельно добраться до посольства. К тому же совсем близко от гостиницы находился и маленький ресторан-харчевня с толстым хозяином и еще более толстой хозяйкой, которые при-

ветливо встречали всех русских и знали вкусы наших товарищей.

Я, конечно, не думал и не гадал, что встретившая нас служанка, испанка Кармен, позднее будет встречать и провожать не один десяток наших добровольцев и с пристрастием выспрашивать о том, как идет борьба у нее на родине. В то время таких добровольцев еще не было, и у нее, видимо, не возникло даже мысли поинтересоваться, куда я поеду дальше. Да, возможно, и я не вспомнил бы Кармен, если бы не воспользовался ее любезным согласием приютить меня в этой гостинице, год спустя, когда из-за Всемирной выставки в Париже было невозможно найти свободный номер. «Везите меня в "Сен-Жермен"», — сказал я водителю такси. Кармен попросила у меня два часа сроку и, переселив кого-то, предоставила мне прекрасные апартаменты. Но к этому мы еще вернемся.

Бяллер проводил меня в приготовленный им заранее номер. Было еще не совсем поздно. Что делать? Я не знал, сколько дней мне удастся провести в Париже и доведется ли когда-нибудь вернуться сюда. «Если для вас не составляет большого труда, то везите меня в город», — сказал я весьма любезному Бяллеру. «Куда?» — задал он вопрос, и по его взгляду я понял, что возможности велики. Это ведь Париж. Я ответил, что хотел бы поужинать и посмотреть город. «Тогда на Монмартр», — уже не сомневаясь, подхватил он. Машина стояла у гостиницы. Бяллер сел за руль и, как старый парижанин, помчался, ловко лавируя среди многочисленных такси и гуляющей публики.

Вот и знаменитый Монмартр. В вечерние часы в Париже нет другого места, заполненного столь разношерстной публикой. Большие и фешенебельные рестораны чередовались с маленькими дешевыми кафе с выносными столиками. Огромные рекламы разноцветными огнями зазывали

посетителей в кабаре и дансинги. Мы выбрали среднее между роскошным рестораном и скромным кафе.

Так в этот вечер мы увидели Париж, который не любит рано ложиться и развлекается едва ли не до самого утра.

Настоящий трудовой Париж я увидел утром следующего дня. Из окна гостиницы я наблюдал, как шли рабочие, служащие различных учреждений, торговцы спешили на рынки, а дворники подметали улицы.

Мне предстояло срочно явиться к советскому послу во Франции В.П. Потемкину. Я так и сделал. Владимир Петрович сразу пригласил меня к себе, чтобы коротко информировать об обстановке.

Более подробно и под углом зрения военных действий мы разбирали положение на Пиренейском полуострове с нашим воздушным атташе Н.Н. Васильченко, который совмещал и должность военно-морского представителя во Франции. Мне хотелось как можно больше узнать о последних событиях в Испании. А.Я. Бяллер по долгу службы просматривал парижскую прессу. В ней ничего утешительного не было. Гражданская война принимала затяжной характер. Несмотря на первые успехи республиканского правительства и тот факт, что весь флот и немногочисленная авиация были на его стороне, Франко удалось закрепиться на полуострове и перейти в наступление. Немцы и итальянцы открыто выступили на стороне мятежников. Несмотря на смелые активные действия республиканского флота, эффективно блокировать порты Гибралтара ему не удалось. Итальянские самолеты обеспечили переброску частей из Марокко и усилили взбунтовавшиеся гарнизоны. Бадахос, расположенный на шоссе Мадрид—Лиссабон, в середине августа был захвачен Франко, и северная группа фашистских войск соединилась с южной. Города Кордова и Овьедо оставались в руках мятежников, хотя по радио объявлялось,

что они освобождены республиканцами. Не удалось захватить и Алькасар — дворец в Толедо, где горстка мятежников держалась в центре города совсем недалеко от Мадрида.

Из газет можно было понять, что в первые дни мятежа Франко не удалось захватить власть, но и у правительства не хватало организованной военной силы и решительности для быстрого подавления мятежа. Франко был поддержан фашистской Германией и Италией, в то время как законное правительство Испанской республики не получило реальной помощи от западных государств, а платонического сочувствия было недостаточно. Таково было положение.

На следующий день в Париж прилетел Б.Ф. Свешников. Он был назначен авиационным атташе в Испанию, и ему предстояло, как и мне, любыми путями добраться к месту своей новой службы. Встретились мы с ним у Л.Я. Гайкиса, советника нашего посольства, которому было поручено оказать нам помощь. Гайкис рассказывал, с каким трудом нашли самолет, чтобы обеспечить перелет в Испанию нашего посла М.И. Розенберга и военного атташе В.Е. Горева.

«На днях должен прилететь испанский военный "дуглас", чтобы взять закупленные здесь запасные части для республиканских самолетов, он сможет захватить и вас», — сказал Гайкис, но добавил, что все будет зависеть от количества груза.

«Ну, мы не послы и, как военные люди, вполне можем довольствоваться скромным местечком где-нибудь на ящиках, лишь бы самолет не был перегружен более ценными деталями», — пошутил Свешников. Эти слова оказались пророческими. Нам действительно пришлось устраиваться среди ящиков с запасными частями, выкинув для облегчения самолета несколько кресел. Коль скоро дело шло о воздушном пути, я целиком положился на Свешникова. Он лучше меня владел французским языком, да и с пилотами у него был общий язык. Подобно тому как летчики, впер-

вые попадающие на корабль, ведут себя робко и послушно, так и я, моряк, был готов безропотно покориться судьбе в чуждой мне стихии — в воздухе.

А ожидаемого из Мадрида «дугласа» пока не было, как не было и сведений о его прибытии. Несмотря на военную обстановку в Испании, мы все же пока числились атташе и немного думали об ожидающем нас этикете. С помощью энергичного Бяллера мы заказали в магазине «Старая Англия» положенные по штату костюмы. Девушка, говорившая по-русски, любезно обслуживала нас и обещала чуть ли не в тот же день сделать первую примерку, а при небольшой дополнительной оплате к вечеру следующего дня сдать нам готовые костюмы. Мы заказали даже полосатые брюки и приобрели модные шляпы, которые нам никогда не пригодились. В Москве я советовался относительно военной формы, решили, что в ближайшее время она едва ли потребуется. А к тому времени, когда дело дойдет до официальных обедов и приемов, военный костюм можно будет заказать там или выслать. В Париже было решено запастись только гражданской одеждой.

Уже дважды назначался день возможного вылета, но испанский самолет все не прилетал. Я освоился и сам просматривал французские газеты в поисках новых сведений из Испании. Приобрел учебник испанского языка и небольшой словарь.

Времени было достаточно, и мы с Б.Ф. Свешниковым успели осмотреть некоторые достопримечательности города. Поднялись на Эйфелеву башню, осмотрели Триумфальную арку, побывали на Могиле неизвестного солдата. Видели Дом инвалидов, где похоронен Наполеон, побывали в Национальном музее.

В эти дни в Париж прилетел известный летчик А.В. Юмашев. Он готовился к перелету через Северный

полюс, и какие-то формальности с рекордами привели его в столицу Франции. В воскресный день Бяллер организовал для нас экскурсию в Лувр — не воспользоваться этим было бы непростительно.

В Париже у меня произошла встреча и первое знакомство с А.А. Игнатьевым. Он тогда собирался вернуться в Советский Союз, а пока занимался выполнением отдельных поручений торгпредства. Познакомил нас Бяллер. Алексей Алексеевич очень торопился; в руках у него был портфель. Оказывается, в портфеле бывшего царского военного атташе в Париже лежали куклы, да, куклы, одну из которых он показал нам. Он их собирался показать какой-то фирме. Сначала я не придал этой встрече значения, и, только когда мы расстались, Бяллер более подробно рассказал об этом человеке. Возможно, этот эпизод не запомнился бы, но через три-четыре года судьба снова свела меня с А.А. Игнатьевым. На одном из приемов в Москве он подошел ко мне и по-военному представился: «Генерал-лейтенант Игнатьев». Он уже был в Советском Союзе и вскоре прославился своей книгой «50 лет в строю». Близко я с ним знаком не был, но изредка мы встречались.

Вернувшись вечером в гостиницу, мы узнали, что испанский самолет наконец прилетел и готов захватить нас, если мы не претендуем на большие удобства. Мы, конечно, дали согласие и приступили к сборам. Все мысли с этого момента были сосредоточены на Испании.

Из Парижа в Мадрид

Мое участие в испанской гражданской войне фактически началось еще в Париже. На аэродроме Орли толпы людей оживленно приветствовали появление на рулежной

дорожке самолета с испанскими отличительными знаками. Началась посадка. Пассажиров было мало: несколько испанцев, которые везли в Мадрид купленные ими во Франции запасные части и детали для французских самолетов «потез», бывших тогда еще на вооружении испанской армии. Среди испанцев оказался представитель республиканского министерства финансов Х. Лопес, с которым мне пришлось впоследствии встретиться. Устроившись на одном из ящиков с запасными частями во время полета от Парижа до Тулузы, где мы должны были ночевать, я попытался завести знакомство с моими попутчиками. Хотя я еще совершенно не знал испанского языка и недостаточно владел французским, с помощью жестов мы довольно удачно объяснились. Испанцы оказались весьма приветливыми товарищами.

Тулуза — южный французский город. Ему предстояло позднее принимать многих добровольцев, которые различными путями пробирались на Пиренейский полуостров. Тулуза принимала и многих крупных государственных деятелей в годы борьбы испанского народа. Одни летели в Мадрид или Валенсию как доброжелатели, другие как наблюдатели. В конце войны Тулуза стала лагерем для беженцев из Испании, которых французское правительство в угоду Франко держало за колючей проволокой.

Все это было еще неведомо нам, и мы с Б.Ф. Свешниковым, устроившись в гостинице, отправились осмотреть город. Зашли в ресторан. Играл оркестр «русских казаков». Мы отправили записку и наблюдали, как казаки с любопытством осматривали зал, стараясь угадать, кто из посетителей заказал «Дубинушку».

Прежде чем пойти на отдых, испанские летчики собрались и стали обсуждать трассу завтрашнего полета от Тулузы до Мадрида. Спорили, как лучше лететь: через

Сарагосу, которая была уже в руках мятежников, или повернуть на восток, прижимаясь к Барселоне. Решили лететь прямо. Рано утром, когда мы приехали на аэродром, техники уже прогревали мотор, и черные дымки вместе с огнем и ревом вылетали из выхлопных труб. Облачность была настолько низкой, что едва можно было рассмотреть крыши ангаров на краю аэродрома. В назначенный час мы взлетели и едва оторвались от земли, как плотная масса облаков скрыла все, что было внизу. Впереди были горы, а за ними Испания.

Самолет летел на высоте около пяти тысяч метров. Это было необходимо по соображениям безопасности. Приближались к Сарагосе. Высота самолета являлась единственной защитой как от огня зениток, так и от атак истребителей. Правда, вероятность встречи с противником была в те дни невелика, и экипаж проложил курс прямо на Мадрид, над территорией мятежников. Хотелось своими глазами, хотя бы с большой высоты, посмотреть на страну, где мне предстояло «в необычных условиях» работать в качестве атташе. Уже первые встречи с испанскими товарищами показали, что наша роль будет заключаться не в соблюдении этикета и церемониях, а, как это предусматривалось договоренностью с испанским правительством, в активном участии в борьбе республиканцев против мятежников. Но пока все было неясным.

Мои новые испанские друзья, уже много раз летавшие по этому пути, будто в обычном полете, продолжали начатый разговор о том, как республиканское правительство скоро покончит с Франко и народ расправится с фашистами. Я не отрывался от окна, надеясь рассмотреть хоть один испанский город. Зеленые массивы восточной части Испании постепенно сменялись серыми, выжженными солнцем полями, и чем дальше мы спускались на юг, тем

однообразнее и скучнее становился ландшафт. Пролетая район Сарагосы, хотели рассмотреть линию фронта, но с такой высоты это было немыслимо.

«Вот где мы находимся», — сказал вошедший к нам штурман и показал на путевую карту. Сарагоса была уже позади. Прошли более половины пути. Жестом штурман показал, что идем на снижение, в ушах немного зашумело. Настроение у всех заметно поднялось, разговоры стали оживленнее. Я вспомнил, что где-то читал о том, какое особенно голубое небо в районе Мадрида, и посмотрел вверх. Солнце уже поднялось высоко, и небо без единого облачка было на самом деле голубым. Позднее, в Картахене, мы больше любили небо, затянутое облаками, а еще лучше было, когда шел дождь, — тогда появление самолетов противника исключалось. К сожалению, там это случалось редко. Справа, вдалеке, уже виднелись горы Гвадалахары — значит, скоро Мадрид.

Так как самолет прилетел из Парижа, а советских граждан ожидали меньше всего, то нас приняли за французов. Потребовалось известное время, пока аэродромное начальство осведомилось, где находится советское посольство. Летевшие с нами испанские товарищи из министерства финансов любезно проводили нас на своей машине до отеля «Альфонс» и распрощались. Казалось, мало шансов было встретить их когда-либо в будущем, но пути наши еще раз сошлись в Картахене, и одного из них я провожал в Советский Союз на нашем транспорте «Нева». Он выполнял ответственное поручение, о котором я скажу позже.

Подъезжая к Мадриду, почувствовали, что жизнь в городе подчинена чрезвычайным событиям, которые коснулись всех слоев населения. Мне доводилось бывать в южных и восточных городах: Стамбуле и Порт-Саиде, Афинах и Яффе, я видел там шумные улицы, не говоря

уже о базарах. В Мадриде я ожидал встретить такую же картину. Однако в глаза бросилось нечто другое. Улицы испанской столицы были заполнены людьми и машинами. Здесь рядом с обычной мирной трудовой жизнью с бойкой торговлей в магазинах и ресторанах шла жизнь военная.

Люди с плакатами и знаменами, с оружием в руках, шли шумной толпой, и, казалось, одни старались перекричать других. По этим же улицам двигались сотни машин с расписанными бортами. Испанский шофер не терпит малых скоростей даже в спокойное мирное время и тем более считает для себя позорным не спешить в такой роковой для своей родины час. К тому же городские улицы Испании не рассчитаны на большое движение: они, как правило, узки и заполнены пешеходами. Гудки часто не помогают, и тогда шофер старается компенсировать это голосом, а иногда и угрожающими жестами.

На пятом этаже отеля «Альфонс», где разместилось наше посольство, было пустовато. Советская колония была еще малочисленна, и нам с Б. Свешниковым предоставили на выбор занять любые свободные комнаты. С улицы доносились голоса людей, гудки машин и отдельные ружейные выстрелы. Место для посольства на улице Алькала было выбрано наспех и явно неудачно. Не случайно через неделю-две мы все переехали в гостиницу «Палас», расположенную в более спокойном районе.

Через несколько часов за мной зашел Б. Свешников, и мы вместе отправились доложить послу М.И. Розенбергу о нашем прибытии.

Справившись, как мы долетели, наш новый полномочный представитель сразу перешел к делу. Он коротко обрисовал политическое и военное положение, подчеркнув, что нуждается в нашей помощи, чтобы иметь ясное представление о республиканском флоте и авиации.

«Подробности вы узнаете у Горева», — закончил он разговор и попросил, не теряя времени, браться за дело. Он был чрезвычайно занят и спешил уехать.

Как и у посла, под кабинет В.Е. Горева был отведен один из номеров отеля, где был поставлен большой стол, на котором уже лежали карты фронтов. Владимира Ефимовича Горева я видел впервые. Одетый в штатский костюм, он оставался военным человеком, подтянутым, немногословным и умеющим кратко излагать свои мысли. Бывают люди, которые с первого разговора умеют заставить подчиненных уважать их и побаиваться. Как военного атташе я считал Горева старшим, ожидал, что с ним придется много работать, и его отношение к флоту для меня было небезразличным.

«Испания, как видите, окружена морями, и поэтому флот может сыграть важную роль, не правда ли?» — спросил меня Горев, когда мы встретились, чтобы наметить план моей работы. Обстоятельства сложились так, что это была моя единственная деловая беседа с ним. Я при первой возможности выехал из Мадрида к испанским морякам, а он окунулся в практическую работу по обороне Мадрида. Как главный морской советник, я больше сталкивался со старшим общевойсковым советником Я.К. Берзиным и послом. Они к тому же в ноябре уже находились в Валенсии, а Горев до конца своей работы в Испании оставался в Мадриде[1]. Это не помешало нам еще несколько раз встретиться и поговорить на общие темы: он делился сведениями о положении на Центральном фронте, а я рассказывал ему о том, чем занят республиканский флот.

---

[1] После успешной операции по разгрому итальянского корпуса под Гвадалахарой в марте 1937 г. он был назначен главным советником командующего войсками фронта на севере Испании, а в начале октября 1937 г. отозван в Советский Союз. — *Ред.*

Вспоминал я о Гореве и на родине. О нем прекрасно отзывался Г.М. Штерн. «Такого храброго человека редко встретишь», — говорил он и приводил примеры удивительно смелого поведения Горева в дни обороны Мадрида.

Впоследствии во Владивостоке, где я командовал флотом, я близко познакомился с В.К. Блюхером.

В первой же беседе маршал, интересуясь делами в Испании, в частности, спросил, встречался ли я с Горевым. Мне кажется, они были знакомы еще по совместной работе в Китае. Он также оценивал Горева как очень знающего командира. А немного позднее печальная судьба постигла того и другого: оба были репрессированы.

Но вернемся к нашей первой встрече. «Нам придется выполнять свои обязанности атташе в сложной обстановке, о которой я вам сейчас попробую рассказать, — начал Горев, предложив сесть и следить за его рассказом по карте. — Решающим фронтом на ближайшее время является Центральный, где идет борьба за Мадрид», — сказал он и показал на карту. На ней было видно, как еще несколько недель тому назад северная и южная группы мятежников были разъединены и город Бадахос на шоссе Мадрид—Лиссабон находился в руках республиканцев. Но вот свежие линии сине-красного карандаша обозначили новое положение борющихся сторон. Бадахос пал, и мятежники получили возможность направить все усилия для атаки столицы. Накануне фашисты заняли Оропесу и теперь продвигаются к Талавере, небольшому городу, но с военной точки зрения очень важному пункту, расположенному на пути к Мадриду. Это, по словам Горева, очень беспокоит республиканское правительство, хотя на северо-западе от Мадрида мятежники находились еще ближе, но там местность позволяла создать крепкую оборону. На юге страны шли тяжелые бои за Кордову. Северные провинции Ис-

пании — Астурия и Страна Басков — героически дрались. Последние известия оттуда были неутешительными: мятежники атаковали Ирун, и связь с Францией была уже прервана, а окруженный Овьедо по-прежнему оставался в руках Франко. Несмотря на это, огромная территория на востоке страны находилась под контролем республиканского правительства. Еще оставались надежды на скорое подавление мятежа. Более детальный разговор о положении на море договорились перенести на следующий день.

«Постарайтесь быстрее ознакомиться с обстановкой», — прощаясь, сказал Горев, назначив мне час очередной, «чисто флотской», беседы.

За сутки ознакомиться с обстановкой было невозможно, но собраться с мыслями и просмотреть последние французские газеты оказалось вполне полезным. За прошедшую неделю, еще в Париже, я старался найти все заметки, касающиеся республиканского флота, чтобы иметь представление о действительном положении дел. Я уже знал, что основное ядро испанского флота осталось верным правительству, что на Севере Испании уже действуют два-три мятежных корабля, в том числе один линкор «Эспанья» и крейсер «Сервера». Противоречивыми были сведения относительно нового крейсера «Канариас»: одни газеты утверждали, что он вышел в море, укомплектованный немецкими унтер-офицерами, другие считали это маловероятным.

Много писалось о действиях республиканского флота в районе Гибралтара, о высадке десанта на острове Мальорка и предполагаемом захвате Альхесираса, расположенного в Гибралтаре, и даже порта в Марокко — Сеуты.

Собрав все эти данные, я приготовился после доклада Гореву как можно скорее выехать в Малагу или Картахе-

ну. Но как это сделать, я еще себе не представлял. Официальное положение военно-морского атташе обязывало меня нанести визит кому-либо в морском министерстве и там заручиться согласием на поездку. М.И. Розенберг обещал помочь, но он и сам-то еще не успел связаться со всеми официальными лицами. Решил посоветоваться с В.Е. Горевым. Он уже побывал у военного министра Сараия, но совсем не знал, что делается в морском министерстве. А в морском министерстве, роскошно обставленном, как и все министерства Испании, не было еще хозяина. Социалист Индалесио Прието претендовал на пост морского министра. Несмотря на свою открытую нелюбовь к Ларго Кабальеро, он поддерживал его кандидатуру на место Хираля[1]. Занимаясь раскладыванием политического пасьянса, Прието пока что призывал в газетах к борьбе с мятежниками. Ждать, пока Прието займет официально пост министра, не хотелось, и я решил добиться у него приема в ближайшие дни. Доложив Гореву свои скудные сведения об испанском республиканском флоте, я перешел к разговору о моей практической деятельности. Было решено, что в Мадриде мне делать нечего. Военно-морской атташе в сложившейся обстановке должен оказывать реальную помощь, а сделать это можно там, где базируется и действует республиканская эскадра.

«Я постараюсь переговорить с послом, как ускорить ваше посещение морского министерства, а вы, не теряя времени, сами ищите пути установления связи с моряками», — закончил нашу беседу Горев.

Несколько дней в ожидании возможности встретиться с И. Прието не пропали даром. Завязывались полезные зна-

---

[1] В июле — сентябре 1936 г. Х. Хираль являлся премьер-министром Испании. — *Ред.*

комства с людьми, осматривался город. В один из вечеров я встретился с М. Кольцовым. Маленькая комната, приспособленная под столовую, была забита. К ужину собрались работники посольства, живущие в отеле «Альфонс», и несколько человек гостей. Среди них были М. Кольцов и кинооператор Р. Кармен. Они только что вернулись из Толедо, где наблюдали безуспешную атаку замка Алькасар. Кольцов образно рассказывал, что вместо решительного наступления, если нужно, с помощью пушек, там идут переговоры между республиканцами и мятежниками, засевшими в здании, расположенном на горе, в центре города Толедо. Позднее и мне удалось побывать там, пока части Франко не захватили Толедо. К этому времени подтвердилось падение Талаверы, и республиканцы лихорадочно собирали, вооружали и готовили отряды милиции, чтобы преградить противнику путь к столице. О скорой победе над фашистами уже не говорили, с каждым днем становилось очевиднее, что гражданская война принимает затяжной характер. В конце ужина у меня завязался разговор с Кольцовым. Поводом к нему было его желание узнать последние новости из Москвы: он уехал оттуда двумя неделями раньше. Я рассказал об огромном интересе к испанским событиям в СССР, о симпатии, с которой все относятся к борьбе республиканской Испании. Я говорил не о Москве, в которой был всего один день, а больше о Севастополе, о моряках Черноморского флота.

«Мой брат года три тому назад совершил путешествие на каком-то крейсере в Грецию и Италию», — заметил Кольцов. Речь шла о художнике Борисе Ефимове. В конце 1933 г. отряд наших кораблей действительно совершил плавание до Неаполя. Это было ответным визитом на посещение Батуми двумя итальянскими подводными лодками. Я был тогда старшим помощником на крейсере «Красный

Кавказ» и хорошо помнил, что в этом походе приняли участие известный художник Б. Ефимов и писатели И. Ильф и Е. Петров.

Мы просидели часа два. Я охотно вспоминал о походе и встрече с Б. Ефимовым. Кольцов делился испанскими новостями. Михаил Ефимович успел уже побывать в Барселоне, посетить Центральный и Арагонский фронты, встретиться со многими политическими деятелями: с Хиралем, Кабальеро и др. Он был уже принят президентом М. Асаньей и познакомился с руководителями Испанской компартии Х. Диасом, Д. Ибаррури и В. Урибе. Собирался посетить республиканские корабли и даже принять участие в одной из боевых операций.

На вопрос, как он оценивает положение, Кольцов ответил, что у Франко организованная сила и военные знания, чего как раз не хватает республиканцам, но он считает, что народ найдет в себе силы разбить мятежников. Прощаясь, мы надеялись, что будем встречаться частенько, а на самом деле после этого всего один раз я видел Кольцова в Барселоне, когда с морским министром Прието провел там несколько дней в апреле следующего года.

В эти же дни я познакомился с М. Паскуа. Он частенько заходил в отель, предлагал любезно свои услуги в качестве гида. Мы с Б. Свешниковым не раз пользовались его предложением, не задумываясь о его служебном положении. «Вы не особенно фамильярничайте с Паскуа, ведь он уже является испанским послом в Москве», — сказал нам однажды кто-то из работников посольства. Несколько дней спустя он действительно уехал в Советский Союз, и, встречая его фамилию в газетах, я, смущаясь, вспоминал, как с его помощью покупал в магазине берет. Снова М. Паскуа мне довелось видеть летом 1937 г. Он приехал в Испанию и зашел в «Метрополь» к нашему послу. М. Паскуа был

первым послом Испании в Москве. Как известно, взаимное признание Советского Союза и Испании произошло еще в 1933 г., после свержения короля и провозглашения Республики. Однако государства не успели обменяться послами, как надвинулись другие события — выборы в испанские кортесы в 1933 г., которые привели к власти правые буржуазные партии. Уже назначенный послом в Советский Союз Хулио Альварес дель Вайо так и не собрался в Москву, а советский посол в Испании Анатолий Васильевич Луначарский вынужден был задержаться в Париже, где он, к несчастью, заболел и умер. В короткой беседе Паскуа с восхищением отзывался о Москве и наших людях. Дальнейшая судьба его мне неизвестна.

Через несколько дней, когда я уже собирался в Картахену, ко мне подошел высокий человек и по-французски спросил, когда я думаю вернуться обратно в Мадрид. Это был Андре Марти. Его имя было известно в Советском Союзе в связи с восстанием на французских кораблях в Одессе в 1918 г., а в Севастополе даже один миноносец носил название «Марти». Оказывается, он прибыл в Испанию, чтобы принять участие в борьбе, и по старой памяти интересовался действиями флота. Он просил информировать его о делах на республиканских кораблях, когда я вернусь в Мадрид. Однако Марти вскоре выехал в Альбасете, где формировалась первая интернациональная бригада, и я больше его не видел.

Пользуясь свободным временем, я обзавелся учебниками испанского языка и ежедневно, выучив несколько ходовых фраз или слов, тут же практиковался в их применении на деле. Мое представление о родственности французского и испанского языков оказалось ошибочным. Испанцы меня не понимали, и я оказался беспомощным. В посольстве уже находилось несколько переводчиков или,

вернее, переводчиц, которые прекрасно работали с нашими людьми в тылу и на фронтах. Мне же предстояло работать на кораблях, выходить в море, что неприемлемо для девушки-переводчицы. Я знаю, что в течение всей войны в Испании они работали в самых тяжелых условиях и по отваге не уступали мужчинам, но в Картахене и на кораблях их не было. Приходилось рассчитывать только на себя, пока с прибытием наших моряков-добровольцев к нам не прислали нескольких переводчиков-мужчин. Становилось также очевидным, что для серьезной и длительной работы в чужой стране обязательно нужно начинать с изучения языка, иначе вы многого не узнаете или будете в плену у переводчика. И не дай бог, если переводчик окажется активным товарищем и захочет не только переводить, но и высказывать в ходе переговоров свои суждения. Поэтому прибывшему в середине сентября Н.П. Алину, который не владел испанским, я рекомендовал поскорее осваивать язык.

Кстати, во время похода Анин находился на флагманском эсминце «Лепанто» вместе с командиром флотилии В. Рамиресом. Уже в море я увидел, насколько необходимо иметь с ним постоянную связь. Попробовал передать ему семафор, написанный латинским шрифтом, но русскими словами, и только в самом начале написал по-испански: «Компанеро русо», чтобы семафор попал по назначению. Опыт удался: в течение всего перехода из Картахены в Кантабрику мы прекрасно передавали друг другу нужные сообщения. В последующие месяцы, когда наших моряков-добровольцев было уже несколько десятков, все, кто усердно изучал испанский язык, заметно отличались в лучшую сторону в своей работе и приносили больше пользы. Но бывало и иначе. Прибыл ко мне наш волонтер товарищ К., а я куда-то должен был вылететь дней на десять, и он один

оставался в Картахене. Разместив его в своей комнате, я дал ему учебники и просил, не теряя времени, начать изучение языка, а шутя добавил, чтобы он пока запомнил слово «комида», т.е. обед, и это уже будет гарантией от голодной смерти. Вернувшись в базу, я был искренне возмущен, когда на мой вопрос, как продвинулось дело с языком, он ответил, что запомнил слово «команда» и с ним прекрасно обошелся в мое отсутствие. Это был хороший товарищ, но желание изучать язык привело через несколько месяцев к необходимости отправить его обратно на родину: нельзя что-то советовать испанским товарищам на корабле, зная только два слова: «но» — «нет» или «си» — «да». А бывало и так. Это не праздный вопрос. Правда, как правило, все прибывающие в Испанию быстро осваивали нужный запас слов и успешно выполняли свои задачи, помогая по мере сил своим испанским товарищам. Как приятное исключение хочется упомянуть С. Рамишвили, который прибыл в Испанию с известным знанием французского языка, быстро изучил испанский и вскоре без помощи переводчика выполнял очень сложные функции советника у командира картахенской базы Антонио Руиса. Рамишвили не только легко объяснялся с испанцами, но усвоил массу испанских поговорок и мог свободно вести разговор на любые темы. На вопрос, как он владеет языком, Рамишвили в шутку отвечал: «Перфектаменте комо Сервантес», т.е. «Не хуже самого Сервантеса». Однако все это было уже значительно позднее. Пока с каждым днем поступали неутешительные новости с фронтов.

Хотя наступление мятежников с севера было приостановлено в горах Сьерра-де-Гвадаррамы, уже обозначилась новая угроза со стороны Эстремадуры. Африканские части мятежников быстро продвигались вперед, к Мадриду. Накануне была первая бомбежка столицы. Бомбы упали

на окраине, не причинив вреда, но стрельбы, или, вернее, пальбы, было много. Все вооруженное население при появлении вражеских самолетов начинало беспорядочно стрелять из пистолетов и автоматов. Предупреждали, что из окон высовываться опасно, так как можно стать жертвой шальной пули. Относительно флота удалось только узнать, что базируется он в Картахене и Малаге, действует где-то в Гибралтаре и как будто готовится к какой-то крупной операции. Все это довольно неопределенно, но большего никто не мог сказать.

Со дня на день ждали больших перемен в правительстве. Левореспубликанское правительство Хираля, стоявшее у власти с момента мятежа Франко, было неспособно вести антифашистскую войну и доживало последние дни. Неизбежным являлось образование более сильного правительства с участием социалистов и коммунистов. Об этом уже велись переговоры. Никто не знал, кто из членов правительства сейчас руководит флотом. Известно было только, что социалист Индалесио Прието в будущем коалиционном правительстве, вероятно, займет пост морского министра, а пока...

Пока мы с Б. Свешниковым знакомились с городом. Снова обратили внимание на оживление на улицах, на множество флагов и плакатов. Все без исключения, даже молодые девушки, были одеты в темно-синие комбинезоны с застежкой «молния» и не носили головных уборов. Обычная одежда с галстуком и шляпой была явно не в моде. Многие ходили с оружием в руках. На мое замечание о большом движении кто-то ответил, что это пустяки по сравнению с Барселоной.

Естественно, мне хотелось хоть немного разобраться в той сложной политической обстановке, которая существовала в конце августа 1936 г. Положение военно-морского

атташе обязывало к этому, а кроме того, я помнил указание моего московского начальства о том, что без уяснения политической обстановки я не гарантирован от крупных ошибок как представитель Советского Союза. Многое мне рассказали Михаил Ефимович Кольцов и те товарищи из посольства, которые уже успели, находясь в Мадриде, своими глазами увидеть и оценить внутриполитическое положение. У власти находились республиканцы во главе с президентом М. Асаньей и премьер-министром Х. Хиралем. Они оба, без сомнения, были противниками фашизма, доброжелательно относились к восстановлению дипломатических отношений с Советским Союзом и благодарны за то сочувствие и помощь, которую уже начал оказывать наш народ борющейся Испании. Вместе с тем республиканцы очень нерешительно и осторожно подходили к назревшим внутри страны проблемам, обещая постепенное и последовательное устранение всех остатков феодализма и проведение нужных реформ. Наиболее острыми вопросами, как мне представлялось, были аграрная реформа и национальный вопрос, особенно в Басконии и Каталонии. В практической деятельности президент Асанья и премьер Хираль оказались людьми малоприспособленными к управлению страной в дни гражданской войны. Правительство оказалось явно неподготовленным к быстрой и решительной борьбе с фашистами, хотя мятеж назревал почти открыто и следовало значительно раньше задуматься над возможностью возникновения сложной ситуации. До мятежа коммунистов обвиняли в том, что им везде мерещится фашизм, а когда мятеж стал фактом, правящая партия выпустила из рук бразды правления, растерялась. В оппозиции к правящей республиканской партии с первых дней мятежа стояла левая фракция социалистической партии, лидером которой был Л. Каба-

льеро. К описываемому моменту разногласия были уже настолько острыми, что Кабальеро, по словам Кольцова, без стеснения говорил: «Это комедия, а не правительство! Это позор!» Но и позиция социалистической партии была далеко не монолитна. Руководство партии и И. Прието расходились с Л. Кабальеро по многим принципиальным вопросам ведения войны и внутренней политики. Прието не скрывал своего отношения к Кабальеро и награждал его нелестными эпитетами.

Единства взглядов не было у социалистов даже по самым важным вопросам борьбы с фашизмом. Следует заметить, что Прието в некоторых вопросах лучше понимал обстановку. Именно он после падения Малаги, когда коммунисты решили выйти из правительства, заявил: «Без коммунистов не может быть правительства». После этого Кабальеро ушел, передав пост премьер-министра Х. Негрину. Но об этом ниже. Иначе обстояло дело в Испанской коммунистической партии. Ей были чужды межпартийные интриги, цель ее была ясна. У партии были сильные руководители: Х. Диас, Д. Ибаррури, В. Урибе, Н. Чека, А. Михе и др. Но партия была молода и только завоевывала влияние среди широких народных масс. Ее усилия были сосредоточены главным образом на Центральном фронте.

Немалую и чаще отрицательную роль играли испанские анархисты. От левых фраз в тылу они не переходили к делу на фронте. Их непоследовательность и своеобразное понимание роли дисциплины приносили большой вред. Правда, опасность объединяла все антифашистские силы, но говорить о едином и твердом руководстве было нельзя. Замена правительства Хираля коалиционным с Ларго Кабальеро во главе не дала значительного улучшения, хотя и была шагом вперед. Теперь с горечью приходится вспоминать, как часто не был использован энтузиазм народа из-за

отсутствия ясной цели и твердого руководства. Примеры подавления мятежа в Мадриде, Барселоне, на флоте и в знаменитых казармах Монтенья, в самом центре столицы, служат доказательством того, что, имей тогда испанский народ твердое руководство, мятежники не продержались бы и двух недель.

Военное положение в такой политической обстановке было неясным. Мятежники длительное время готовились к борьбе и разработали детальные планы. Они заранее заручились поддержкой Германии и Италии, не говоря уже о Португалии. Вольно или невольно помогали им, прикрываясь лозунгами «невмешательства», Англия и Франция. Фактор времени в быстро развивающихся событиях имел огромное значение. Сторонники Франко оказывали ему немедленную и реальную помощь; примером этого служила переброска марокканских частей на полуостров на итальянских военных самолетах. Что же касается республиканского правительства, то практически только Советский Союз поддерживал его почти в трехлетней неравной борьбе.

В морское министерство я попал через несколько дней. В назначенный час посольская машина подъехала к морскому министерству. Видимо, предупрежденная, охрана из матросов у входа в здание приветствовала нас. Все министерства в Испании, по словам знатоков, обставлены роскошно, а военные — в особенности. Уже в вестибюле много картин, ковры и мягкая мебель. В огромном кабинете, напоминающем скорее богатый будуар, чем служебное помещение, сидел будущий морской министр Индалесио Прието. Невысокого роста, очень толстый, с заплывшими небольшими глазами, он на первый взгляд кажется неповоротливым и ленивым. Но стоит встретиться с его взглядом, и вы убедитесь, что у него много энергии и опы-

та. По испанскому обычаю его часто звали по имени: дон Индалесио, или просто Инда. Он пользовался большим авторитетом. Уже больше 30 лет он занимался политикой и избирался в испанские кортесы с 1918 г. Сейчас он еще не морской министр, но уже дал согласие на этот портфель в правительстве Л. Кабальеро. Когда мы вошли, он приветливо встретил нашего посла Розенберга и пригласил нас сесть. «Я еще не министр, чтобы принимать решения по флоту, но сейчас познакомлю вас с одним из членов Центрального комитета флота и не буду возражать, если вы вместе с ним отправитесь в Картахену или Малагу», — сказал И. Прието в ответ на мое пожелание познакомиться на месте с республиканской эскадрой. Во время беседы я приглядывался к нему: ведь с ним мне предстояло часто встречаться, и моя работа в значительной степени зависела от его решений. И действительно, я ближе узнал Прието, когда в течение многих месяцев республиканский флот занимался прежде всего обеспечением доставки оружия из Советского Союза. В мои обязанности входила организация встречи каждого транспорта далеко в море и обеспечение его безопасного прибытия в Картахену. Мне часто требовалась помощь морского министра И. Прието. Об этой своеобразной фигуре я расскажу немного позже, теперь же меня занимала только возможность выехать в базы флота. Моряк, с которым меня познакомил Прието, был Педро Прадо — активный организатор подавления мятежа на кораблях, выбранный затем членом Центрального комитета флота. В его руках фактически находилась вся власть, так как управления флотом из Мадрида еще не было.

М.И. Розенберг остался у Прието, а мы с Прадо ушли, получив санкцию вместе выехать на флот. Прадо постоянно находился на боевых кораблях и в министерстве не

имел постоянного кабинета. Педро пригласил меня в бар, расположенный в нижнем этаже, и заказал пару бутылок сервесы — пива. Он владел французским языком, и мы без труда договорились о времени нашего отъезда. Прадо оказался, к моему удовольствию, коммунистом и, пожалуй, единственным на руководящей должности в действующем флоте. В республиканском флоте в годы гражданской войны шла борьба за влияние главным образом между республиканцами и социалистами. Прието, став министром, принял все меры, чтобы ключевые позиции на флоте заняли социалисты.

Прадо — высокий и худой в сером флотском моно — курил одну сигарету за другой. Как все испанцы-южане, он говорил быстро, проглатывая отдельные звуки; ему искренне хотелось рассказать мне обо всем происходящем, и он подробно поведал о том, как произошел мятеж на кораблях и что эскадра делала в борьбе с мятежниками. Однако времени было мало, и мы вскоре разошлись, договорившись встретиться на следующий день, чтобы поездом выехать в Картахену. «Аста ла виста (До свидания)», — сказал на прощание мой новый знакомый, проводив меня до машины. Это было в конце августа 1936 г. Я начал готовиться к первой поездке на корабли испанского флота.

В новом, купленном в Париже, костюме я чувствовал себя чересчур элегантным для окружающей военной обстановки. Нужно было иметь что-то попроще. Педро, улыбаясь, сказал, что до Картахены мой костюм большого значения не имеет, а там он обеспечит меня флотским моно и самым модным беретом. В условленный день и час Педро заехал за мной в гостиницу, и мы вместе отправились на вокзал. Поезд из Мадрида отходил вечером и прибывал в Картахену в первой половине следующего дня. Когда мы отъехали, было еще не поздно, и мой спутник продолжал

свой рассказ о действиях республиканского флота в период мятежа. Разложенная на столике карта позволяла нам легко понимать друг друга.

Картахена

Рано утром поезд остановился около красивого вокзала станции Мурсия. Это столица провинции, в которую входит и Картахена. В Мурсии было значительно влияние анархистов, в городе все еще было неспокойно. По словам Прадо, ночные перестрелки продолжаются до сих пор, в чем мы очень скоро убедились.

Поезд пересекал последний перед Картахеной горный хребет. Солнце уже поднялось высоко, и даже через окно вагона чувствовалось, как оно припекало. Но вот и Картахена. По приезде я остановился у командира базы Антонио Руиса. Прадо, занятый своими делами, оставил меня в Картахене, а сам на следующий день вылетел в Малагу. Поскольку морское министерство еще не оформило моего постоянного пребывания на флоте, я не мог принять активного участия в какой-либо операции, да и чувствовал себя пока недостаточно подготовленным для этого. В моем распоряжении оказалось несколько дней, и я мог ознакомиться с городом, его портом, арсеналом, доками и мастерскими. Узнал я много интересного.

Картахена — очень старый город Испании, пожалуй, самый старый. В предместьях можно обнаружить остатки старинных каналов и крепостных сооружений. «Как давно существует Картахена?» — спросил я как-то у Антонио Руиса. «История Испании начинается с Картахены», — ответил он в шутку, в которой было много правды. После Первой Пунической войны, когда Ганнибал пред-

принял свой поход против Рима, он уже пользовался Новым Карфагеном (Картахеной) как опорным пунктом на юго-востоке Иберийского полуострова. Это был не только город-крепость, но центр карфагенских владений в этом районе. В 218 г. до н.э. через Картахену шли войска, чтобы перевалить через Альпы и нанести римлянам поражение при Каннах. Кажется, только Малага может сравниться по возрасту с Картахеной. В Картахене были основаны первые колонии, принадлежащие сначала финикиянам, а потом грекам. Картахена вправе считаться одним из самых старинных приморских городов Испании, а как порт и крепость она безусловно самая древняя.

На протяжении двадцати с лишним веков Картахена играла важную роль, будучи лучшей естественной гаванью на Средиземноморском побережье Пиренейского полуострова. Расположенная в глубине и укрытая со всех сторон от ветров, бухта, вокруг которой выросла Картахена, во все времена являлась почти идеальным укрытием для торговых и боевых судов. Высокие горы, со всех сторон стерегущие бухту, даже в наши дни имеют существенное значение с точки зрения обороны. Построенные в последние десятилетия искусственные порты — от Малаги до Барселоны — уступают Картахене, прежде всего, в военном отношении.

С конца XIX в. Картахена переживала упадок, так как испанские правительства этого периода поддерживали в качестве главной военно-морской базы Испании Эль-Ферколь на берегу Атлантического океана. В результате Картахена отошла на второй план. Узкие, кривые улицы и старинные здания с толстыми стенами, серые от времени, зноя и пыли, характерны для Картахены. Это город-крепость, в котором легче найти следы старины, чем различные усовершенствования сегодняшнего дня. В Мадри-

де, Барселоне можно увидеть высокие современные дома, метро, широкие набережные, роскошные бульвары, фешенебельные гостиницы. Ничего этого не было в Картахене. Здесь многие улицы так тесны, что по ним невозможно проехать на машине. И уж не дай бог встретиться на улицах Картахены с другой машиной или осликом, тянущим огромную телегу. «Бурро! (Осел!)», хотя это относилось к вознице, — сердито кричал в этом случае мой шофер Рикардо, и если наталкивался на сопротивление, то брался за оружие. Но стоило разрешить спор мирным путем, и противники — таков испанский характер — расстаются друзьями. «Салуд», — скажет один и поднимет сжатый кулак. «Салуд, компанеро», — ответит другой, хотя эти люди до того не знали друг друга.

Страшно поражала меня Картахена своими резкими социальными контрастами. Здесь рядом были роскошь и бедность, блеск и грязь, комфортабельные машины «испано-суиза» и маленькие ослики, тянувшие тяжелые телеги. Огромное здание — резиденция командира базы — на улице Калья-Майор, половина которого была занята его личными апартаментами с церковью и большим садом, а для многочисленного караула одна маленькая комната, где солдаты или матросы жили в грязи, имея только топчан и неизменное на все случаи жизни одеяло-плащ. Прекрасные каюты для офицеров на кораблях и совсем необорудованные тесные кубрики для рядового состава. Большое жалованье для офицеров и ничтожное содержание с плохой пищей для рядовых и унтер-офицеров.

Акватория Картахены состояла из внутренней и внешней гаваней. Внутренняя, естественная, гавань была невелика: в ней могли базироваться лишь эсминцы и подводные лодки. На берегах внутренней гавани находились доки и судостроительный завод. Внешняя же гавань, образован-

ная искусственным молом, была достаточно обширна для стоянки крейсеров и даже линкора, но средств обеспечения для крупных кораблей было недостаточно. Док вмещал к началу мятежа только эсминцы, а склады топлива были ограниченны и плохо укрыты.

Для защиты базы с моря на окрестных высотах были установлены батареи крупного (до 15 дюймов) калибра и большое количество орудий меньшего калибра. Зенитные средства были, однако, слабы, и только несколько 3-дюймовых зенитных пушек с устаревшими приборами управления огнем прикрывали Картахену. Поблизости от города были расположены два аэродрома — Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер, на которых в ходе войны базировались истребители для охраны главной базы флота и порта.

Если не считать Маон на острове Менорка — базы, расположенной в непосредственной близости от занятых противником пунктов острова Мальорка, Картахена была единственной военно-морской базой Республики на Средиземном море. Многочисленные торговые порты были в состоянии выполнять вспомогательную роль для кратковременного базирования кораблей, но обеспечивать их постоянное базирование и снабжение всем необходимым они, конечно, не могли. Однако так получилось, что в течение трех лет борьбы, подчас с большими трудностями, эскадра базировалась на Картахену, а скромный торговый порт принимал большое количество военных грузов для фронта. Этому была подчинена и вся жизнь города.

В ходе войны лицо базы менялось. Налеты самолетов мятежников заставили укрепить зенитную оборону и увеличить авиацию для прикрытия базы и содействия флоту. Большие грузовые операции вынуждали развивать порт, строить убежища и оснащать порт кранами. Судостроительный завод был полностью переключен на ремонт

кораблей, а имевшийся док для эсминцев после подрыва крейсера «Сервантес» был удлинен до нужных размеров.

Впрочем, я несколько забежал вперед. В момент моего приезда во внутренней гавани, которая называлась Арсеналом, стояло несколько эсминцев, вернувшихся с операций в Гибралтаре и принимавших боеприпасы, чтобы снова выйти в море. В доке находился эсминец «Антекера», чинивший котлы после длительных боевых операций. Внешняя гавань была пуста, так как линкор и крейсеры находились в Малаге и Альмерии.

Корабли, которые я увидел в Арсенале, были грязноваты, что, пожалуй, допустимо после возвращения с моря, но шум и толкотня на верхней палубе говорили об отсутствии должного порядка, хотя матросы, одетые в рабочее платье, работали с энтузиазмом.

Здесь мне хочется сделать небольшое отступление. Наблюдая энергично действующих республиканских унтер-офицеров и матросов, я не раз и потом невольно задумывался: чего же им не хватает для скорого подавления мятежа? Ведь это люди, на которых безусловно могло надежно опереться законное республиканское правительство. Ответ я нашел не сразу. Для этого потребовались месяцы совместной боевой работы, несколько выходов в море и непосредственный контакт с личным составом в боевых условиях.

Ясная цель, энтузиазм и твердое руководство — вот условия, необходимые для победы над мятежниками. Энтузиазм и героизм были на кораблях до последних дней, и потопление «Балеареса» в марте 1938 г. служит этому доказательством. Цель — борьба с мятежниками и сохранение Республики — была едина для всех политических партий на кораблях — от анархистов до республиканцев, правда, понималась она по-разному. Главное же, чего не хватало:

единства взглядов на пути к достижению этой цели. Твердость руководства во время мятежа требуется большая, чем когда-либо. Но этого-то и не было. Правительство М. Асаньи перед мятежом не верило в опасность со стороны фашизма. Такого же мнения придерживались кратковременные премьеры Испании в эти бурные дни — К. Кирога и М. Баррио. Правительство Хираля в дни мятежа растерялось, и фронты никакого руководства не имели. Положение очень мало улучшилось и при Кабальеро. Профсоюзный деятель, отрицавший необходимость регулярной Народной армии, не мог изменить положение кардинальным образом. Поэтому неудивительно, что и флот длительное время находился без должного руководства из центра. Прекрасные возможности, скажем, по захвату Гибралтара были упущены: флот один этого сделать не мог, а взаимодействием его с армией никто не занимался. Следствием плохого руководства было отсутствие достаточного порядка и на самом флоте. В обстановке массовой измены со стороны офицеров положение на флоте сложилось очень тяжелое, а процесс отработки военной организации в Республике после мятежа и обучение новых командиров при смелом их выдвижении затянулись.

Оставшись без офицеров, подавляющее большинство которых перебежало к Франко или было обезврежено в начале мятежа, личный состав понимал, что нужно сделать все, чтобы защитить Республику от фашизма. Не жалея сил, он работал и выполнял приказы ставшего во главе флота Центрального комитета и комитетов на кораблях. Делалось это с искренним желанием разгромить врага. Усилий не щадили. К сожалению, эти усилия не были как следует организованы. Вырвавшись из-под гнета офицеров, матросы не хотели признавать старой палочной дисциплины. Это было понятно. Но того, что новая, сознательная дисциплина требовалась теперь еще больше, чем

раньше, пока не понимали. Нужно было известное время для осознания того, что чем скорее будет установлен новый твердый порядок, тем лучше. К сожалению, многие оставшиеся офицеры зачастую смотрели на мятеж и войну как на событие, не затрагивавшее основ общественного, а тем более воинского порядка, они медленно приспосабливались к требованиям военного времени.

Значительно сознательнее оказались старшины и матросы, выдвинувшиеся в период мятежа и войны. Они были готовы день и ночь работать и смотрели на схватку с фашистами как на смертельную борьбу. Они могли быстро освоить новое дело и даже заменить изменивших Республике офицеров. Ведь в мирное время именно они фактически несли на своих плечах всю тяжесть корабельной службы и управления механизмами. В качестве примера можно назвать начальника охраны водного района Лаго, который с исключительной энергией и добросовестностью выполнял свой долг. Таких людей было много, и из них можно было бы быстро выдвинуть и подготовить подходящих офицеров. Однако руководители республиканского правительства и военно-морского ведомства недооценивали важность такого шага, а морской министр И. Прието явно саботировал создание подлинно демократического морского офицерского корпуса.

Все сказанное выше в миниатюре находило свое отражение и на эсминце «Антекера», на палубу которого мы поднялись с Педро Прадо. Желания драться за Республику у личного состава хоть отбавляй, но не большим увесистым кулаком они бьют по фашистам, а растопыренными пальцами.

Шло время, и многое изменилось на флоте в целом и на этом корабле в частности. Когда в апреле 1937 г. я был на нем во время одной из операций, комитетов уже не было.

Командир флотилии эсминцев Висенте Рамирес отдавал приказы, а командир отвечал: «Есть» — и выполнял их.

Авиация противника Картахену еще почти не беспокоила. Был только один налет, совершенный за два дня до моего приезда, во время которого был разрушен дом и убито несколько граждан. Около дома днем толпился народ, возмущаясь варварством фашистов. «Карамба! Омбрэ!»[1] — то и дело слышалось из толпы.

Война в те дни носила еще довольно странный характер. Давно не видевшие больших войн, испанцы поражались при виде одной упавшей бомбы. На отдельных участках фронта — допустим, около Мадрида — шла отчаянная и тяжелая изнурительная борьба, а где-нибудь около Сарагосы анархисты совсем не воевали по воскресеньям и умудрялись по случаю праздника обмениваться с франкистами сигаретами и фруктами. Никто еще не представлял, что борьба затянется почти на три года, что те же картахенцы не будут удивляться бомбежке в течение всей ночи и десяткам разрушенных домов, горящим складам и многочисленным жертвам.

Хотя моряки уже знали, что немецкие корабли оказывали помощь Франко и мешали маневрами республиканской эскадре обстреливать Сеуту и Альхесирас, в Картахене еще находилось немецкое консульство, а на рейде можно было видеть военные корабли Германии и Италии. Все с явным неудовольствием указывали на немецкого консула, прогуливавшегося по набережной, откуда можно было прекрасно наблюдать за всеми передвижениями кораблей, но дипломатический этикет не позволял принять против него решительных мер: официальные отношения между Берлином и Мадридом еще не были разорваны.

---

[1] Восклицания, выражающие удивление, возмущение.

Возвращение в Мадрид

После короткого знакомства с людьми, кораблями и базой 3 сентября я вернулся в Мадрид. Мне предстояло доложить обстановку на флоте и получить разрешение в морском министерстве на более длительное пребывание в Картахене и на кораблях. Машина быстро мчалась прибрежной дорогой на Аликанте. Кроме шофера, меня сопровождали два моряка, которых я совсем не знал. Начальник базы Антонио Руис посоветовал их взять «на всякий случай». Я мог разговаривать с ними только на общие темы, да и то в основном с помощью жестов. Мои спутники, видимо, хотели мне много рассказать, но, убедившись, что я далеко не все понимаю, ограничились предметами, которые можно было видеть или ощутить. Как выяснилось потом, оба «маринерос» были анархистами, которые для охраны почему-то считались самыми надежными.

На аэродромах Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер, мимо которых мы проезжали, стояло несколько старых бомбардировщиков.

— «Потез»... «Франсес», — сказал мне шофер и указал на самолеты.

Никто еще не знал тогда, что через несколько месяцев на этих аэродромах развернется большая работа по сборке и испытанию новых истребителей и бомбардировщиков, прибывших из Советского Союза.

Вот и Аликанте. Совсем не похож на Картахену. Курортный город с широким приморским бульваром, дугой огибающим бухту. Вместо серых казенных зданий и выжженных склонов гор Картахены здесь много зелени, пальм, светлые дома. Много ресторанов и кафе со столиками прямо на бульваре. Мирная жизнь и никаких признаков войны. Много гуляющих иностранцев и роскошно

одетых дам. Моно здесь не в такой моде, как в Мадриде или Картахене. Шофер косится на прохожих и всех огульно называет фашистами. На рейде стоят немецкие и итальянские военные корабли.

К вечеру выехали по дороге на Альбасете и Мадрид. Около Аранхуэса шофер, мало знакомый с этой дорогой, по ошибке свернул вместо Мадрида на Толедо. Проехав километров пять, уперлись в хвост колонны машин, идущих на фронт. И только тут узнали, что заблудились. Шофер поворачивает назад, а один из охраны, проснувшись, кричит: «Бурро! (Осел!)», — и хватается за пистолет. Тогда было нетрудно без остановки проехать линию фронта и оказаться в объятиях противника.

В Мадриде в эти дни происходила смена правительства: ушло левореспубликанское правительство Хираля, пришло коалиционное правительство Ларго Кабальеро, в котором участвовали шесть социалистов (включая премьера), два коммуниста, три республиканца разных толков и по одному представителю от каталонских и баскских националистов. Новое правительство получило от своего предшественника тяжелое наследство. Положение на фронтах ухудшалось: мятежники захватили Талаверу (120 километров от Мадрида). Франко официально объявил, что начинает общее наступление на столицу.

Советское представительство к тому времени переехало из отеля «Альфонс» в отель «Палас». От наших товарищей я получил полезную информацию об общем положении и в свою очередь рассказал им о состоянии военно-морского флота Республики. Под влиянием событий на фронте Мадрид явно стал серьезнее. На улицах и в кафе было меньше фланирующих людей, больше вооруженных бойцов Народной милиции. Много говорили о замечательной деятельности руководимого коммуниста-

ми 5-го полка, успешно формирующего боевые единицы и отряды.

Морским министром, как и ожидалось, был назначен И. Прието. Он принял меня в своем кабинете в морском министерстве. Прието сидел за огромным столом, и его маленькие глаза сверлили собеседника из-под нависших бровей. Мы переговорили с ним относительно моего пребывания в Картахене и на кораблях. Он согласился с моими предложениями и одновременно рекомендовал принять участие в походе республиканского флота на Север, в Бискайский залив, о котором я еще ничего не слышал. Очень довольный, я поблагодарил Прието. Министр обещал дать нужные указания командующему флотом (на этот пост был назначен капитан де фрегата Мигель Буиса) и шутливо заметил, что шампанское разопьем после успешного окончания похода. С присущей ему иронической улыбкой Прието добавил: «Если, конечно, мы встретимся».

На этом и закончилось мое пребывание в Мадриде. Еще два раза я был в столице, пока правительство не переехало в Валенсию, но постоянно работал уже в Картахене.

ЗНАКОМСТВО С РЕСПУБЛИКАНСКИМ ФЛОТОМ

Политическая обстановка на флоте и командные кадры

Картина состояния флота была сложная и противоречивая. Ограниченная ранее военными уставами, политическая жизнь на кораблях, в базе и городе после мятежа проявилась с особой силой.

Активизировали свою деятельность социалисты, коммунисты, анархисты и республиканцы. Социалисты, придя к власти в сентябре 1936 г. и передав портфель морского министра И. Прието, сделали все, чтобы распространить свое влияние на флот. Анархисты еще до мятежа имели значительное влияние среди рабочих и мелкой буржуазии Каталонии, Валенсии, а также Мурсии. Среди моряков было много выходцев из этих областей. На отдельных кораблях анархисты были даже в большинстве. Коммунистов на кораблях вначале было мало, только в ходе войны их число и влияние выросло.

Офицеры, оставшиеся верными Республике, в своем большинстве поддерживали социалистов. Анархистов и коммунистов среди офицеров было очень мало.

Мне хочется здесь сказать несколько слов о моряках торгового флота. По своему классовому составу они решительно отличались от офицеров королевского флота. Это сказалось в первые же дни войны. Большинство судов торгового флота Испании осталось на стороне Республики. Капитаны этих судов действовали героически, считая доставку грузов столь же важной, как и борьбу на фронте. Заслуживают особого упоминания капитаны таких транспортов, как «Санто Томе», «Магальянес», «Мар Кантабрико», по нескольку раз ходивших в Черное море и с опасностью для жизни возвращавшихся в Картахену. Или капитаны небольших пассажирских судов «Сьюдад де Кадис», «Сьюдад де Барселона» и других, которые перевозили детей и грузы из Картахены в СССР.

Офицеры, пришедшие на боевые корабли из торгового флота, отличались стойкостью и преданностью Республике. Им на первых порах не хватало военных знаний для командирских должностей, но они всегда были прекрасными штурманами и помощниками командиров. Так, эсминцем «Диес» командовал Хосе Антонио Кастро, бывший капитан торгового судна. На эсминце «Сискар», а затем на крейсере «Сервантес» помощником командира был Рафаэль Манчека, который тоже пришел из торгового флота; штурманом на «Эсканье» был торговый моряк Эухенио Эскудеро, а на «Альмиранте Миранда» — Альварес Рубьера. Этих людей можно было без опаски выдвигать на командные должности.

В первые два месяца, пока у власти находилось правительство Хираля, политическая жизнь на флоте слабо контролировалась центральным правительством, и анархисты на местах играли чрезвычайно важную роль. Это был период очень острой международной борьбы. Флот управлялся комитетами, выбранными из представителей

различных партий. Все время шли бесконечные споры и дискуссии. В Картахене издавались две газеты — «Картахинеро» и «Эль Либераль». Первая отражала взгляды анархистов, а вторая — республиканцев и социалистов. Острая полемика на страницах этих газет иногда переходила в открытые вооруженные стычки на улицах. Во время боевых операций — это я лично наблюдал при походе флота на Север — на мостике флагманского крейсера «Либертад» шли горячие споры о том, как лучше отразить нападение кораблей мятежников, если таковое произойдет.

Анархисты доставляли много неприятностей командованию и создавали дополнительные трудности. На кораблях они были малодисциплинированными матросами. Звонкая фраза: «Победить или умереть», — которой они любили щеголять, не подкреплялась делами. Однажды мне довелось провести целый день накануне выхода в море на линкоре «Хайме I», где анархисты имели особое влияние. По меньшей мере в трех местах на судне проходили собрания-митинги, на которых призывали «показать, что такое анархисты», но нигде не было заметно приготовления корабля к походу и возможному бою. Позднее «Хайме I» затонул в гавани Картахены после взрыва, происшедшего в его погребе. Курение в погребах на «Хайме I» было обычным явлением, да и враг мог делать что угодно, на корабле, где отвергались порядок и дисциплина.

Желая сохранить за собой руководящее влияние на флоте, Прието назначил своего сторонника Бруно Алонсо политическим руководителем при командующем. Бруно же в свою очередь стремился укрепить свое положение на отдельных кораблях, назначая на посты комиссаров и командиров социалистов.

Как и по всей стране, в Картахене, на кораблях и в базе, наблюдался рост влияния компартии. Ясная и последова-

тельная политика партии в борьбе с фашизмом привлекла многих на ее сторону. Если морское министерство контролировало подбор руководящих кадров и не допускало на такие посты коммунистов, то среди рядового состава сторонников компартии становилось все больше.

Командующий республиканским флотом М. Буиса до мятежа был капитаном вспомогательного судна и не принадлежал к касте родовитых дворян; Буиса пользовался доверием личного состава. Высокий, худой, он не любил много говорить, а когда решал высказаться, то излагал свои мысли коротко и отрывисто, после чего снова надолго замолкал.

После мятежа Буиса стал командовать крейсером «Либертад». Затем Центральный комитет флота предложил ему исполнять обязанности и командующего флотом. 2 сентября М. Буиса приказом военного министра был назначен командующим флотом. Преданный республиканскому правительству офицер, он, к сожалению, не обладал достаточными опытом и знаниями для столь ответственного поста. Будучи храбрым человеком, он мог направить свой корабль на более сильного противника, но грамотно управлять боем всей эскадры ему было трудно. Дальнейшие события подтвердили это.

Второй фигурой на флоте был Бруно Алонсо. Его роль как политического руководителя в условиях сложных политических взаимоотношений была исключительной. Называясь Генеральным политическим комиссаром, он считал себя старше командующего флотом и его подпись стояла впереди М. Буисы. Его влияние на личный состав и на внефлотские дела не следует преуменьшать. После ликвидации комитетов и введения института политических комиссаров в ноябре 1936 г. Б. Алонсо под флагом ограничения влияния анархистов проводил узкосектантскую

политику борьбы с коммунистами, ослабляя влияние во флоте Народного фронта и усиливая позиции капитулянтов из старого офицерства.

Начальником штаба республиканского флота был капитан де навио Луис Хункера. Очень милый, но безвольный человек, он не оказывал нужной помощи командующему. Он мог лишь робко просить своих подчиненных что-либо сделать. Командовать он был не в состоянии.

Командиром крейсера «Сервантес» был капитан де фрегата М. Урбиэта. Он был достаточно опытным офицером и неплохо управлял кораблем. Урбиэта старался лавировать между сторонниками различных партий, но в драку с мятежниками не рвался. В ноябре 1936 г. его корабль, стоя без прикрытия на открытом рейде Картахены, был торпедирован неизвестной подводной лодкой и на долгое время вышел из строя. Прието покровительствовал Урбиэте и выдвигал его на самые ответственные посты: одно время он был даже командующим флотом. В конце войны, при захвате мятежниками острова Менорка, он сыграл просто предательскую роль.

Командиром флотилии эсминцев был капитан де фрегата Висенте Рамирес, андалусец, необыкновенно словоохотливый, временами даже слишком шумный. У него на мостике можно было услышать только его речь, пересыпанную крепкими флотскими выражениями. Участие в подавлении мятежа выдвинуло Рамиреса, совсем молодого офицера, на ответственную работу. Подвижный и энергичный, он появлялся то на одном, то на другом эсминце, а на совещаниях у командующего его голос обычно заглушал все другие разговоры. У Рамиреса было достаточно знаний, чтобы управлять флотилией, но его неорганизованность мешала навести нужный порядок. Звали его на флотилии дон Висенте, реже по фамилии. Обращение по званию было не в ходу.

Флотилией подводных лодок командовал Р. Вердиа, который был примером храбрости и преданности Республике. Командуя подводной лодкой С-5, Вердиа пользовался доверием команды и был в состоянии вести за собой личный состав. Благодаря Вердиа все подводные лодки остались на стороне республиканского правительства, и он, несомненно, многое бы сделал в борьбе с мятежниками, если бы не погиб в первые месяцы войны в Малаге.

Командиром базы в Картахене был, как уже говорилось, Антонио Руис. Подводник по специальности, он считал себя республиканцем и сторонником И. Прието. Высокий, красивый брюнет, он не любил заниматься черновой работой и скорее наблюдал за событиями во вверенной ему базе, чем руководил ими. Его кабинет и столовая служили местом отдыха командиров кораблей с долгими, по-испански, обедами и веселыми разговорами. Когда на долю Руиса выпадала задача разгружать транспорты с бомбами и самолетами, он старался поручить кому-нибудь другому эту «неприятную» миссию. А если на причалах вблизи здания командира базы сосредоточивались огромные штабеля взрывчатки, Руис проявлял нервозность и делал все, чтобы скорее вывезти этот опасный груз из Картахены. В таких случаях я думал: «Нет худа без добра». С Руисом мне пришлось много месяцев бок о бок работать. Когда я уже уехал из Испании, он был назначен помощником морского министра.

Военный губернатор базы Кардеро производил впечатление генерала, который случайно застрял в республиканском лагере и ждет не дождется возможности перейти к Франко. В Картахене он особенно не мешал, а вскоре вообще был отозван для работы у Ларго Кабальеро. Кардеро мне хорошо запомнился в связи со следующим эпизодом. Как-то на совещании у Прието он, не заметив моего присутствия, выска-

зался против советских добровольцев; заметив меня, густо покраснел и смутился. Всего лишь за несколько дней до этого Кардеро в Картахене, у себя в кабинете, рассыпался передо мной в комплиментах по адресу волонтеров из СССР!.. Впоследствии Кардеро был разоблачен как предатель.

Сейчас, когда пишутся эти строки, многое стало ясно. Иное дело тогда, в первые месяцы гражданской войны. Некоторые оставшиеся верными республиканскому правительству офицеры флота руководствовались в то время не столько искренним желанием бороться с Франко, сколько боязнью быть уничтоженными в качестве его сторонников. И лишь немногие являлись сознательными и искренними противниками фашизма и готовы были идти против него до конца. Пока чаша весов колебалась, офицеры раздумывали, как бы не прогадать, и не знали, какую им занять позицию. Внешне все старались подчеркнуть свою лояльность по отношению к правительству Народного фронта. По мере того как дела Республики ухудшались, а народные массы требовали решительных преобразований внутри страны, офицеры все больше склонялись на сторону Франко. Классовые интересы и кастовость брали верх. В 1937 г. колеблющиеся офицеры под влиянием общего настроения проводили операции по обеспечению коммуникаций, обстрелу побережья, занятого мятежниками, и не раз выходили на поиск эскадры противника. В 1938 г. положение изменилось. Среди офицеров все чаще стали наблюдаться профашистские настроения и нежелание воевать. Это выразилось в прямом срыве некоторых операций, в частности в срыве высадки крайне важного десанта в районе Мотриля. По мере ухудшения положения на сухопутных фронтах и увеличивающегося разброда в правительственных кругах, а также под влиянием международной пропаганды (Англии и Франции) в пользу Франко кое-кто стал подумывать о капитуляции. Такие, как

М. Урбиэта, сбросили маску и начали заигрывать с Франко. Даже не вызывавший в начале событий никакого сомнения командующий флотом М. Буиса (который после временного ухода с поста в 1939 г. снова стал командовать флотом) на совещании у Негрина высказался за капитуляцию, считая положение безнадежным.

Есть все основания полагать, что некоторые из флотских руководителей были связаны с полковником Касадо — возглавившим заговор против республиканского правительства. В таких условиях стал возможен фашистский мятеж в Картахене 4 марта 1939 г.

Флот, имевший все возможности быстро подавить этот мятеж, предпочел выйти в море, болтаться там несколько дней и затем интернироваться в Бизерте, у французов. Если вспомнить, что Буиса высказывался на совещании военных и морских руководителей в феврале 1939 г. за капитуляцию, напрашивается вывод, что он и привел в исполнение это свое решение, пользуясь тем, что моральный дух личного состава был уже надломлен.

Можно представить себе, какой трагедией для матросов, унтер-офицеров и небольшой части офицеров, оставшихся верными своему народу, являлся уход флота в иностранный порт, когда борьба еще продолжалась. Как теперь известно, часть флотских офицеров-изменников обратилась к Франко с письмом, в котором они просили о пощаде, уверяли в своей верности даже в дни гражданской войны, ставя себе в заслугу недостаточную активность республиканского флота. Враг показал свое лицо, когда уже не было нужды маскироваться. Однако пусть это не оскорбляет чувства преданности Республике основной массы личного состава, включая и некоторых офицеров.

Конечно, в дни мятежа выдвинулся целый ряд унтер-офицеров и матросов, отличавшихся своей активностью

и политической зрелостью. Из них в дальнейшем, несмотря на все препятствия, создаваемые морским министром и старыми офицерами, вышли способные артиллеристы, минеры, штурманы, даже командиры кораблей. Этим людям, к сожалению, часто не хватало знаний и опыта, что, разумеется, неблагоприятно отражалось на эффективности республиканского флота. Здесь надо искать одну из важных причин некоторых его ошибок и неудач.

Однако прежде чем перейти к описанию боевой деятельности республиканского флота, полезно в двух словах рассказать о его составе перед мятежом.

Корабли и базы испанского флота

Всего Испания имела перед мятежом 2 старых линкора, 7 крейсеров разного типа и 17 эсминцев. Кроме этого, было несколько не представлявших ценности небольших миноносцев водоизмещением около 180 тонн.

К боевому составу также относилось 5 канонерских лодок и около 20 маленьких кораблей береговой охраны.

Подводный флот Испании состоял из шести подводных лодок типа «С» (более новых) и шести подводных лодок типа «В».

Как видно из приведенных выше данных, Испания обладала значительным флотом. К началу мятежа он находился в разной степени боевой готовности: заканчивалась постройка двух крейсеров типа «Канариас», некоторые корабли находились в доках или в ремонте.

Тяжелое экономическое положение страны сказывалось на сроках строительства кораблей, ремонт производился несвоевременно, и материальная часть содержалась не всегда в удовлетворительном состоянии.

Самыми крупными военно-морскими базами в Испании были Эль-Ферроль и Кадис на западном побережье и Картахена на восточном побережье Пиренейского полуострова. Более современной базой был Эль-Ферроль. Эта база имела самые крупные доки и судостроительные верфи.

Важной базой являлся также Кадис, где с давних времен базировались корабли испанского флота и где находилось много учебных заведений и полигонов. Кадис являлся для испанского флота своего рода культурным центром и реликвией, напоминающей морякам о былом морском могуществе Испании. О стратегическом значении этой базы говорит ее непосредственная близость к Гибралтарскому проливу.

Наконец, крупной военно-морской базой на Средиземном море являлась Картахена. Верфи Картахены были рассчитаны на строительство эсминцев и подлодок. Когда во время войны туда потребовалось поставить крейсер «Сервантес», док несколько месяцев удлиняли.

Кроме главных баз, испанский флот имел много небольших: на севере — Бильбао, на западе — Виго, в Гибралтарском проливе — Сеута и Альхесирас, в Средиземном море — Маон и Малага. Помимо того, Испания располагала большим числом торговых портов по всему побережью и на островах; в случае нужды они также могли служить местом стоянки и базирования военных кораблей.

Личный состав испанского флота и его подготовка

Испанский флот и армия создавались, особенно в последние десятилетия, не столько для борьбы с внешним врагом, сколько для борьбы с врагом внутренним. Именно

этим объясняется тщательный отбор военнослужащих всех категорий, в частности, для службы на кораблях флота.

Привилегированный офицерский состав можно разделить на две основные группы.

Первая группа — командный состав кораблей, офицеры штабов и командование баз. Это были строевые офицеры — опора монархии. Поэтому в данную группу особенно тщательно отбирались представители аристократических семей и придворной знати. Такое положение складывалось на флоте сотнями лет. Революция 1931 г. не внесла существенных изменений: те же адмиралы и офицеры остались командовать кораблями. Ничто не изменилось и к моменту мятежа в 1936 г.

Ко второй группе относились офицеры, занимавшие технические должности на кораблях, в арсеналах и базах. Эта группа в основном состояла из офицеров среднего ранга. Нежелание аристократов заниматься «черновой» работой заставило допустить на должности инженеров, конструкторов, механиков представителей средней и мелкой буржуазии. Вторая группа в большинстве своем поддерживала республиканское правительство, нередко выражая открыто недовольство аристократической группировкой в министерстве и на флоте.

Обе группы составляли офицерский корпус флота, который резко отличался по своему правовому и материальному положению от старшин и рядового состава.

Старшины, т.е. унтер-офицеры, которые отбирались из рядового состава и проходили специальное обучение и воспитание, состояли главным образом из представителей мелкой буржуазии. Однако среди них были и выходцы из рядов пролетариата, особенно там, где знание специальности являлось основным требованием. Большой процент сверхсрочников и длительные сроки службы были харак-

терны для данной группы. На подводных лодках число сверхсрочников достигало 65—70 %. Однако офицерам плохо удавалось «приручение» старшин. Большинство из них были республиканцами, социалистами или анархистами. Матросы и старшины срочной службы приходили в основном из промышленных районов, с фабрик и заводов и являлись представителями пролетариата на флоте. В ходе войны многие старшины и матросы стали сторонниками коммунистов.

Отношения между офицерским составом, с одной стороны, и старшинами и матросами — с другой, были напряженно-враждебными. Офицеры считали себя вправе возлагать основную работу на старшин и матросов. Профессиональная подготовка офицеров находилась на низком уровне. В порядке выслуги они получали высокие должности и ранги, но, командуя кораблями, не умели самостоятельно выходить из гаваней и, как правило, пользовались лоцманами и буксирами. Это, конечно, не способствовало укреплению их авторитета среди команд.

Оставшись нейтральной в войне 1914—1918 гг. и не имея боевого опыта, монархическая Испания очень медленно перестраивала свой флот в соответствии с опытом и техническим уровнем Первой мировой войны. Испанский флот в основном ограничивался походами в своих водах, уделяя много внимания парадной части, а не настоящей боевой подготовке.

Боевая подготовка отдельных соединений кораблей не координировалась. Подводные лодки были построены лишь для того, чтобы не отстать от моды, и ими мало занимались. На учениях они не взаимодействовали с надводными кораблями, материальная часть их находилась в запущенном состоянии. Малочисленная гидроавиация к тому же не была органически связана с флотом.

Все сказанное выше и объясняет уровень оперативно-тактической подготовки офицерского состава испанского флота и корабельных соединений перед мятежом.

Требования к подготовке рядового состава были сравнительно невысокие. Большой процент сверхсрочников обеспечивал плавание кораблей и проведение несложной боевой подготовки.

Начало мятежа

Переходя к описанию действий флота в период мятежа, нельзя не сказать о политической обстановке в Испании.

Революция 1931 г. оказала большое влияние на личный состав флота. Сторонники различных партий стали более открыто высказывать свои взгляды. В то время как почти все офицеры флота оставались и при Республике монархистами, весь рядовой состав перешел на сторону Республики; это еще больше подчеркнуло непримиримые противоречия между офицерами и матросами испанского флота. В феврале 1936 г., когда к власти пришло правительство Народного фронта, офицеры стали еще более открыто выражать свое враждебное отношение к Республике. Стремясь уберечь рядовой состав испанского флота от влияния революционных элементов на берегу, от «политики», командование все более загружало матросов различными учениями.

Республиканским правительством были произведены некоторые организационные мероприятия на флоте: несколько адмиралов и офицеров, известных всему флоту своим грубым отношением к матросам, были уволены в отставку; в военно-морские училища формально был расширен доступ молодежи из рядов средней и мелкой бур-

жуазии; было несколько улучшено положение рядового состава на кораблях как в материальном, так и в правовом отношении (в виде облегчения службы, увольнения на берег и т.п.).

Однако эти изменения были слишком незначительны для того, чтобы создать на флоте действительно новую обстановку; к тому же командиры судов их всячески саботировали. Когда же в конце 1933 г. к власти пришли правые буржуазные партии, адмиралы и офицеры на судах повели атаку на те завоевания рядового состава, которые были достигнуты при республиканско-социалистическом правительстве первых двух лет революции. Февральские выборы 1936 г. в кортесы, принесшие победу Народному фронту[1], ясно показали, что революция в Испании не умерла, что имеются все условия для ее дальнейшего развития. Отчаявшись в возможности задушить революцию на путях конституционной легальности, реакция во главе с генералами и адмиралами сделала ставку на вооруженный мятеж против Республики.

Помощь мятежникам должны были оказать фашистские Германия и Италия, с которыми реакционная испанская военщина уже давно установила контакт. В штабах Германии и Италии были даже созданы специальные отделы, которые занимались подготовкой и планированием мятежа в Испании. Однако левобуржуазное республиканское правительство не предпринимало эффективных шагов для подавления назревавшего заговора.

---

[1] В избирательный блок партий Народного фронта входили: буржуазная левая республиканская партия, социалистическая, коммунистическая и др. Наиболее многочисленная группа депутатов в избранных 16 февраля 1936 г. кортесах (парламенте) принадлежала к партии левых республиканцев, которая и сформировала однопартийное правительство М. Асаньи.

Генерал Франко, уличенный в подготовке мятежа, на следующий день после победы Народного фронта был в порядке «наказания» переведен генерал-губернатором на Канарские острова, а его сообщники — генералы и офицеры — уволены с полными окладами и могли продолжать подготовку заговора против Республики на казенный счет. На территории Португалии мятежники создали склады необходимых запасов оружия. Корабли Германии — линкор, несколько крейсеров и эсминцев — летом 1936 г. все время находились в портах Испании, готовые оказать нужную помощь мятежникам.

В подготовку к мятежу было постепенно вовлечено большинство офицеров, и под различными предлогами проводилась «обработка» личного состава гарнизонов армии, авиации и кораблей испанского флота.

Деятельность офицеров флота за несколько недель до мятежа была в основном подчинена его подготовке.

На специально устроенных банкетах офицеры армии и флота открыто выступали за «спасение родины», а на Канарских островах генерал Франко демонстративно отказался произнести тост «За Республику».

За несколько дней до мятежа командир крейсера «Республика», находившегося в капитальном ремонте в Кадисе, сообщил министру о готовящемся перевороте. Он не осмелился доносить об этом через своих офицеров, а воспользовался помещением и связью гражданского губернатора Кадиса. Полученную радиограмму в министерстве обсуждали секретно, без участия Морского штаба, потому что трудно было определить, на кого можно положиться. Однако даже и теперь ничего серьезного для предотвращения готовящегося мятежа не было сделано.

В ночь с 17 на 18 июля 1936 г. мятеж вспыхнул во всех гарнизонах Испании. Правда, расчет на быстрый и одно-

временный по всей стране переворот не оправдался. Несмотря на неподготовленность правительства, гнев и воля к борьбе широких народных масс были настолько велики, что стихийно возникшие рабочие отряды Народной милиции подавили мятеж как в столице, так и в большинстве промышленных районов. Кроме Марокко, только в нескольких районах Севера и Юга мятежникам удалось захватить власть. Но, разделенные на две части, они оказались в критическом положении.

Что же происходило в это время на кораблях флота?

Еще до мятежа команда обратила внимание на активность офицерского состава, на необычные совещания офицеров по каютам и в базах. Проходившие через радистов радиограммы стали достоянием команд и раскрыли истинное положение дел. Установленное за командами наблюдение (неувольнение на берег и другие подобные меры) вызывало еще больше подозрений и восстанавливало матросов против офицеров.

В последние дни на кораблях уже открыто говорили о готовящемся перевороте и необходимости принять надлежащие меры против мятежников. Попытки офицеров ввести в заблуждение рядовой состав различными лживыми сообщениями о непорядках в стране результата не дали. На кораблях имелось немало активных членов различных партий Народного фронта, которые призывали матросов к бдительности. И когда 18 июля был дан сигнал к восстанию, мятежникам удалось обмануть и повести за собой рядовой состав нескольких сухопутных гарнизонов, команды же кораблей остались верны Республике.

Все корабли, находившиеся в море или могущие выйти из баз, остались верны Республике. Подавив сопротивление мятежных офицеров, команды кораблей уведомили правительство о своей готовности защищать Республику.

На отдельных кораблях, находившихся в море, происходили вооруженные столкновения офицеров с командой, кончавшиеся, как правило, уничтожением части офицеров. Таким образом, реакционный мятеж на флоте не удался. Из кораблей, находившихся в состоянии боевой готовности, только эсминец «Веласко» оказался на стороне Франко.

Трагически сложилась судьба кораблей, находившихся в Эль-Ферроле. Это касалось прежде всего двух новых недостроенных крейсеров типа «Канариас», линкора «Эспанья» (стоял в доке) и крейсера «Сервера» (находился на текущем ремонте).

Рядовой состав этих кораблей был на стороне правительства и в первые дни мятежа упорно сопротивлялся мятежникам. Не имея возможности вывести корабли из базы, матросы сначала захватили в свои руки территорию базы, арсенал и завод. Кровопролитные бои происходили на улицах и в гавани, но судьбу базы Эль-Ферроль решил сухопутный гарнизон под командованием фашистских офицеров. База была захвачена войсками гарнизона и жандармерией, а вместе с ней в руки мятежников попали в находившиеся там корабли.

В результате на стороне правительства остались линкор «Хайме I», легкие крейсеры «Либертад» и «Сервантес», старый легкий крейсер «Мендес Нуньес», эсминцы «Лепанто», «Диес», «Санчес», «Феррандес», «Чуррука», «Гальяно», «Валь-Аес», «Антекера», «Травина», «Эсканьо», «Сискар», «Хорхе Хуан», «Улоэ», «Алседо», «Лассага», все подводные лодки.

В руках мятежников оказались: линкор «Эспанья», недостроенные крейсеры «Канариас» и «Балеарес», легкий крейсер «Сервера», старый легкий крейсер «Республика», эсминец «Веласко» и все канонерские лодки, за исключением одной.

Позже Италия «продала» мятежникам четыре эсминца: «Сеута», «Теруэль», «Мелилья» и «Уэска», а германские и итальянские подводные лодки нередко оказывали «дружеские услуги» Франко.

Интересны некоторые подробности того, что происходило на кораблях в момент мятежа. Заверения морских адмиралов и офицеров, что они поведут за собой команды кораблей, дали основание главарям мятежа поручить флоту важную задачу: обеспечить перевозку войск с африканского берега на полуостров.

В штабе морского министра все руководство было вовлечено в мятеж и готово было отдать нужные приказания на корабли для поддержки мятежников. Однако обстоятельства сложились так, что несколько лейтенантов-связистов оказались верными республиканскому правительству и, вместо радиограмм с приказанием присоединиться к мятежу, послали на корабли, находящиеся в море, сообщения о том, что Франко поднял мятеж и что мятежники намерены немедленно перебросить иностранный легион на полуостров. Эти сообщения были получены прежде всего на крейсерах «Либертад» и «Сервантес». Радисты на крейсере «Либертад», получив такое сообщение, передали его не командованию корабля, которому оно было адресовано, а своим политическим руководителям из команды, которые и призвали личный состав не подчиняться мятежникам.

В первые дни мятежа радиорубка крейсера «Либертад» превратилась в своего рода командный пункт флота. Пока на мостике и по каютам шла борьба с сопротивляющимися офицерами, из рубки раздавались призывы ко всем кораблям остаться верными законному республиканскому правительству и не верить офицерам, которые пытаются обмануть команды, утверждая, будто бы власть перешла в руки Франко.

Флаг командующего эскадрой был поднят на крейсере «Сервантес». Личный состав крейсера, получив сообщение с крейсера «Либертад», прежде всего блокировал, если можно так выразиться, все командование эскадры и по пути в Гибралтар разбирался в обстановке. Почти все офицеры были арестованы, и команда решила вместо Альхесираса зайти в Танжер. Тем временем положение в Мадриде складывалось в пользу республиканского правительства, и радио сообщило об этом. Очевидцы рассказывали, как командующий, адмирал М. Миер, после провалившейся попытки вовлечь в мятеж свои корабли ходил по мостику в бессильной злобе. Он якобы сначала колебался, но когда перед ним был прямо поставлен вопрос, готов ли он командовать эскадрой на стороне республиканского правительства, ответил отказом и решил присоединиться к своим единомышленникам по мятежу. Вскоре он был арестован.

После получения радиограммы с крейсера «Либертад» упорное сопротивление республиканцам оказали офицеры на линкоре «Хайме I», где дело дошло до пулеметной стрельбы с мостика и суровой расправы с офицерами.

А вот еще один эпизод, рассказанный активным участником событий с эсминца «Лепанто». Сразу после получения известий о мятеже республиканское правительство направило флотилию эсминцев в составе «Лепанто», «Санчес» и «Вальдес» в Мелилью (Африка) с заданием не допустить перевозки войск мятежников на полуостров. Однако из трех командиров эсминцев двое оказались мятежниками, и только командир «Лепанто» Валентино Фуэнтес остался верен республиканскому правительству. «Мои офицеры восстали», — обратился дон Валентино, как его звали на флотилии, к команде и предложил арестовать мятежников. Его приказание было выполнено.

По-иному сложилась обстановка на «Санчесе» и «Вальдесе». Оживленные переговоры между командирами этих кораблей и подозрительная связь с берегом заставили команду принять решительные меры против своих офицеров.

Активный мятежник — командир «Санчеса» — Бастарехе прыгнул на борт эсминца «Вальдес» якобы с телеграммой в руках и пробовал призывать личный состав к мятежу; он заявил, что в стране произошло восстание и Франко обратился к патриотам с призывом спасти родину.

Назвал Бастарехе и главных внутренних врагов своего «отечества» — масонов и коммунистов, против которых прежде всего борется Франко.

Это, однако, не помогло.

Машинист Хевара прервал его репликой: «Мы хотим знать, кому вы подчиняетесь и от кого получили приказ». Командир сначала растерялся, но затем ответил: «Подчиняюсь приказу генерала Франко — спасителя родины». «Мы не можем подчиняться никакому приказу, кроме приказа правительства, установленного законным путем», — ответил машинист.

«Мы не должны подчиняться приказу правительства, — настаивал командир "Санчеса", — по этому приказу мы должны открыть огонь против своих братьев в Мелилье. У кого из нас поднимется рука на это?» Но сильный голос машиниста Роча прервал его: «В Астурии в 1934 г. тоже были наши братья, однако вы их безжалостно обстреливали».

«Да что с ними говорить!» — не выдержав, воскликнул командир-мятежник.

Это решило судьбу эсминцев.

«Да здравствует Республика! — закричала команда. — Требуем возвращения в Испанию. Не будем принимать участия в мятеже!»

С большими трудностями, с помощью буксира эсминцы вышли из мятежного порта и вернулись в Картахену. Однако корабли подходили к этому порту с большой осторожностью, так как не знали, в чьих он руках. У мыса Палое долго выясняли обстановку. Только на следующий день, после того как кончились запасы топлива и продовольствия, вошли в гавань. Картахена осталась верна республиканскому правительству. Личный состав базы и рабочие города приветствовали входившие суда.

Так, один за другим корабли, получая сведения из Мадрида и с крейсера «Либертад», расправлялись с мятежными офицерами и присоединялись к республиканскому флоту. Картахена как-то стихийно стала центром его сосредоточения, а потом и главной базой на все время войны.

Из военных офицеров на флоте лишь очень немногие остались верны Республике. Вот любопытные данные[1], доказывающие это:

Чин	Общее число	Остались верны Республике
Адмирал	19	2
Капитан 1-го ранга	31	2
Капитан 2-го ранга	65	7
Капитан 3-го ранга	128	13

Республиканский флот в борьбе за Гибралтар

Закрепившись в начале мятежа в Африке и в южной части Андалусии, мятежники одновременно захватили все порты и базы в Гибралтаре. Оба берега пролива оказались в их руках. Кадис и Альхесирас на полуострове, а Сеута

[1] *Benavides.* La escuadra la mandan los cabos. Mexico, 1949.

и Мелилья на африканском берегу являлись опорными пунктами Франко для контроля над проливом.

Республиканский флот оказался не в состоянии предотвратить эти действия мятежников. Верные Республике корабли прежде всего должны были заняться подавлением мятежников у себя на борту. Комитеты, как мы знаем, взяли на себя управление кораблями и их охрану. Скрытые сторонники мятежников имелись на всех судах, и их необходимо было разоблачить. Нужно было разобраться в обстановке, определить, куда можно следовать для базирования и пополнения топлива, и получить соответствующие указания.

Нельзя не учитывать и того, что мятежники длительное время готовились к выступлению, разрабатывали детальные планы, и все руководители знали, что им следует делать по сигналу о мятеже. Новые же руководители флота — комитеты и выбранные командиры кораблей — с обстановкой в стране, сложившейся после начала мятежа, были знакомы плохо. Получаемые по радио данные были противоречивы. Только в базе можно было получить достоверные сведения о происходящих в стране событиях.

Так, крейсеры «Либертад» и «Сервантес» вынуждены были зайти в международный порт Танжер, чтобы уточнить, какие базы и порты находятся в руках республиканского правительства. Линкор «Хайме I», находившийся на пути в Гибралтар, едва не зашел в Кадис, уже находившийся в руках мятежников, и только информация от крейсера «Либертад» позволила команде правильно ориентироваться и присоединиться к республиканскому флоту.

Фактически флот был предоставлен самому себе. Правительство Республики, застигнутое врасплох событиями, не подготовленное к подавлению мятежа, оказалось в первые дни неспособным контролировать события. Тем

более ему было не под силу решать такие сложные вопросы, как захват одного из портов в проливе, например Алхесираса, без чего нельзя было добиться господства в проливе, но это требовало комбинированных действий флота и сухопутных войск. Между тем в распоряжении правительства почти не осталось регулярных войск: боевые действия планировали и вели добровольческие отряды народной милиции, сформированные партиями и профсоюзами, которые зачастую руководствовались чисто местническими соображениями. Так, например, каталонские организации при поддержке флота высадили десант в направлении, совершенно противоположном тому, которое было жизненно важным для Республики. Этот десант на острове Мальорка — после месяца бесплодных усилий — был снят в конце августа. Тогда еще можно было организовать высадку десанта в Гибралтаре, опираясь на превосходство сил республиканского флота и возросшую силу правительственных войск. Но и на этот раз местнические соображения появились в самом правительстве; руководствуясь ими, морской министр И. Прието — депутат от Бильбао — направил весь флот из Средиземного моря на север, в Бискайский залив. К сожалению, и Морской штаб не обладал авторитетными и компетентными специалистами, которые могли бы со знанием дела руководить боевыми операциями флота.

Когда флот в середине октября вернулся в Средиземное море, соотношение сил на море уже изменилось, да и почти вся африканская армия Франко была перевезена на полуостров.

Ближайшим к проливу портом, оставшимся в руках республиканцев, была Малага, где и сосредоточились в конце июля республиканские корабли — линкор, крейсеры, семь эсминцев и несколько подводных лодок. Задачей

республиканского флота в сложившейся обстановке было не допустить перевозки оставшихся войск из Марокко на полуостров.

Установив постоянное наблюдение эсминцев и подводных лодок за проливом, 23 июля крупные корабли произвели первый боевой выход и обстрел Сеуты. В этой операции принимали участие крейсеры «Либертад» и «Сервантес» и линкор «Хайме I». Обстрелу подверглись береговые батареи противника и порт.

Мятежники отвечали огнем береговых батарей, а затем атаковали с воздуха республиканские корабли.

25 июля то же соединение республиканских кораблей обстреляло порт Мелилья, где, по имеющимся сведениям, сосредоточивались войска и транспорты для перевозки на полуостров частей иностранного легиона. Эсминцы и подводные лодки усилили охрану пролива и не допускали никакого движения транспортов мятежников между Марокко и портами на полуострове. Систематическое наблюдение велось за портами Мелилья, Сеута и Ларача, где постоянно дежурили эсминцы и подводные лодки.

Мятежники не имели возможности противодействовать операциям республиканского флота. Действующих крупных кораблей в это время у них еще не было, а налеты авиации на республиканские корабли не имели большого успеха, но вскоре на помощь Франко пришли немецкие и итальянские военные суда. Немецкий линкор «Дойчланд» уже при первой бомбардировке Сеуты своим маневрированием мешал действиям республиканских кораблей. Затем в этом районе уже постоянно находились немецкие и итальянские крейсеры и эсминцы, которые ограничивали боевую деятельность республиканцев.

До конца июля республиканские корабли успешно блокировали пролив, и мятежникам за это время удалось

перебросить на полуостров не более двух тысяч человек, да и то главным образом на самолетах.

3 августа линкор «Хайме I», крейсер «Либертад» и эсминец «Вальдес» вновь обстреляли Сеуту. В порту были отмечены крупные пожары, однако в ночь с 4 на 5 августа мятежники провели первые транспорты из Сеуты в Альхесирас, прикрывая их своими канонерками. Эсминцы «Лепанто» и «Тальяно», находившиеся в дозоре, не справились со своей задачей и пропустили транспорт.

5 августа крупное соединение республиканского флота в составе линкора, двух крейсеров и нескольких эсминцев вошло в бухту Альхесираса и обстреляло порт; была потоплена канонерская лодка «Дато», несколько транспортов получили повреждения, однако перевезенные накануне войска были, видимо, уже вне порта. Кроме Альхесираса, республиканские корабли обстреливали Сеуту, Тарифу, Кадис и Ла-Линеа, где произошли большие пожары. Опыт войны на море показывает, что одними обстрелами решительных успехов добиться невозможно. Только высадка десанта и захват одного из внешних портов или базы могли вернуть республиканцам контроль над Гибралтаром. Это возможно было сделать только при тщательном планировании всех операций против мятежников. Мы не раз обсуждали этот вопрос в свете упущенных возможностей, но всегда приходили к выводу, что легче рассуждать задним числом, когда все карты раскрыты. «Да, если бы не интервенция, мы и без этого одолели бы фашистов», — сказал мне однажды Педро Прадо и был в известной степени прав. Но что было, то было.

Авиация мятежников, сосредоточенная в районе пролива, интенсивно бомбила корабли, причем был поврежден линкор «Хайме I». Дальнейшее пребывание республиканского флота в проливе становилось затруднительным.

Стало опасным и плавание дозорных эсминцев, блокада пролива стала ослабевать. В августе мятежники перевезли морем более 7 тысяч, а в сентябре уже свыше 10 тысяч человек и значительное количество грузов.

Корабли республиканского флота, постоянно находясь в море, требовали ремонта. В сентябре они сосредоточились в Картахене, а линкор «Хайме I» стал на ремонт в Альмерии.

Так закончился первый месяц борьбы республиканского флота за Гибралтар. Команды кораблей, несмотря на отсутствие офицеров, показали, что они могут действовать и готовы вести до конца борьбу с противником.

Перевозка войск, столь необходимых Франко на полуострове, была полностью прервана на две недели, и этим была оказана большая помощь Республике.

До конца сентября республиканский флот продолжал нести систематическую дозорную службу в проливе и контролировал Гибралтар. К сожалению, эти недели не были использованы на Центральном фронте. Отряды милиции, плохо вооруженные и без опытных командиров, могли храбро идти в бой, но удержать противника и тем более перейти в наступление были не в состоянии.

Северный поход республиканского флота

В первые месяцы войны особого внимания заслуживает операция, связанная с переходом всего флота в сентябре 1936 г. из Средиземного моря в Бискайский залив, на север Испании, и его возвращение в Картахену.

Какие же обстоятельства заставили республиканское правительство предпринять столь рискованную операцию, при выполнении которой корабли флота вынуждены были

дважды прорываться через узкий, к тому времени уже захваченный и укрепленный мятежниками Гибралтар и дважды проходить вдоль берегов, занятых противником?

Решающим моментом была обстановка, сложившаяся тогда на сухопутных фронтах. Первые недели мятежа для Франко были критическими: в значительной части гарнизонов мятеж был подавлен, большая часть авиации и флота оказалась на стороне Республики; районы, занятые мятежниками на Севере и на Юге, были разъединены лежавшей между ними полосой республиканской территории.

В сентябре северные и южные районы, занятые мятежниками, были объединены с помощью Германии и Италии. Около 50 тысяч надежных войск было переброшено Франко из Марокко в Испанию.

На Северном фронте мятежники захватили города Сан-Себастьян и Ирун, отрезав тем самым Астурию и Басконию от Франции, коммуникации с которой были очень важны для снабжения населения Севера продовольствием и боеприпасами. В ответ на настойчивые просьбы басков и астурийцев о помощи правительство отправило в Бискайский залив большую часть военно-морского флота. Это было одно из тех плохо продуманных решений, которые, как указывалось выше, вытекали из неопытности и недостаточной компетентности морского руководства Республики. Дальнейшие события полностью подтверждают такую оценку северного похода.

В самом деле, помощь, которую флот мог оказать и действительно оказал Северному фронту республиканцев, свелась к обстрелу занятого мятежниками побережья, доставке 2—3 тысяч винтовок и временной моральной помощи населению. Эта помощь не смогла предотвратить потери Севера в 1937 г. А между тем северный поход, связанный с большим риском для флота, стоил ему потери

одного и длительного выхода из строя другого эсминцев. Однако гораздо важнее было то, что мятежники получили возможность перебазировать свои крейсеры на Юг и окончательно закрепить за собой район Гибралтара[1].

Если стратегическая целесообразность северного похода чрезвычайно сомнительна, сам поход как морская операция был очень удачен и заслуживает того, чтобы о нем вспомнить.

В середине сентября флот получил приказ о выходе на Север.

Эскадра в составе линкора «Хайме I», крейсеров «Либертад» и «Сервантес», эсминцев «Вальдес», «Диес», «Антекера», «Миранда», «Эсканьо» и «Лепанто», получив приказ и обсудив его на комитетах кораблей, как было принято в то время, подготовилась к операции и 20 сентября сосредоточилась в Малаге, самом южном республиканском порту Средиземного моря.

Республиканским флотом командовал Мигель Буиса, а командиром флотилии эсминцев был Висенте Рамирес.

Центральный комитет флота вместе с командирами кораблей обсудил план перехода и особенно детально разобрал время, строй и курсы соединения при прорыве через Гибралтар. Настроение у всех было боевое.

Решили, что соединение выйдет из Малаги во второй половине дня, чтобы подойти к Гибралтару уже в темноте: корабли, идя в строе кильватера, сначала приблизятся как

---

[1] Немалую роль в принятии решения о посылке флота на Север сыграло то обстоятельство, что этот район с давних пор являлся опорой испанских социалистов, а его нужды были особенно близки сердцу Индалесио Прието, занимавшего пост морского министра. Прието неоднократно избирался в кортесы от города Бильбао. Политическое руководство Астурии находилось в руках социалистов — сторонников Прието.

можно ближе к английскому Гибралтару, а затем повернут к африканскому берегу, чтобы избежать обстрела альхесирасских батарей и налета авиации из Кадиса.

Дальнейший план состоял в том, чтобы за ночь уйти в море как можно дальше и тем самым затруднить поиски флота авиацией мятежников на следующий день, а затем, обогнув Пиренейский полуостров, подойти днем к портам Астурии и Басконии.

Наиболее вероятное место встречи с противником — район базы Эль-Ферроль — намечалось пройти днем. Встречи с кораблями мятежников не искали, но и не боялись.

Стоянка на рейде Малаги проходила спокойно, если не считать двух небольших и безуспешных налетов вражеский авиации (бомбы упали не на рейде, а в городе, хотя бомбили с высоты не более 800 метров).

Во время этой стоянки в Малагу вошел и присоединился к республиканскому флоту крейсер «Мендес Нуньес», который находился в момент мятежа в Рио-де-Оро. Личный состав крейсера твердо решил прорваться в Средиземное море и воевать на стороне республиканского правительства; предварительно все офицеры, сторонники Франко, были отпущены с корабля. Никто не упрекал команду за такой поступок. Мне рассказывали, что многие офицеры с «Мендес Нуньес» потом воевали на «Канариасе» против своего крейсера.

Громкое «Вива ла Република!» со всех кораблей было наградой команде крейсера «Мендес Нуньес». Его приход поднял дух экипажей кораблей, идущих на операцию. Когда на рейде выстроились 10 крупных кораблей и 12-дюймовые орудия линкора «Хайме I» придали определенную солидность всей эскадре, настроение личного состава, естественно, поднялось еще больше.

Вечером 21 сентября крупные корабли эскадры построились в кильватерную колонну и под охраной эсминцев вышли на операцию.

Впереди шел крейсер «Либертад», за ним — линкор «Хайме I», замыкал колонну крейсер «Сервантес». Эсминцы днем несли охрану крупных кораблей, следуя впереди, а при подходе к проливу, с наступлением темноты, заняли место в кильватере эскадры. В боевую готовность корабли были приведены с выходом в море, машины были готовы дать самый полный ход. Корабли сильно дымили, и поэтому трудно было думать о какой-то секретности передвижения.

Сведения об установлении в Сеуте и Альхесирасе батарей крупного калибра беспокоили командующего. Вскоре появился немецкий крейсер, который явно следил за движением эскадры, двигаясь параллельно республиканской эскадре.

Когда корабли в темноте приблизились к самой узкой части пролива — между Сеутой и Альхесирасом — и прожектора береговых батарей скользили по ним, на мостике крейсера «Либертад» воцарилась тишина. Казалось, должен последовать залп, когда луч прожектора на несколько секунд остановился на одном из кораблей, но батареи молчали: корабли проходили вне досягаемости орудий или оставались незамеченными.

М. Буиса нервно ходил по мостику, озабоченный больше другими кораблями, чем крейсером «Либертад».

Вот за кормой эскадры остался ярко освещенный английский Гибралтар. Удаляясь от Альхесираса, моряки почувствовали облегчение: Сеута была уже позади, а батареи Альхесираса меньше беспокоили командующего. Напряженное состояние постепенно улеглось. Корабли шли на запад. Берега Африки и полуострова удалялись.

Впереди была ширь Атлантического океана. Можно представить себе, как тяжело было республиканским морякам проходить мимо своих баз и особенно Кадиса. Ведь еще так недавно они были там желанными гостями. В Кадисе у всех были знакомые, а у некоторых и семьи. И вот теперь как раз оттуда приходилось ожидать появления вражеских самолетов.

Кадис для всех испанских моряков не просто военно-морская база. С этим городом связано развитие военного флота и расцвет Испании в XVI в. Из Кадиса дважды выходил Колумб в свои далекие плавания за неведомый океан. Туда прибывали богатые караваны с драгоценностями из Америки. Не случайно первый меридиан проходил через Сан-Фернандо около Кадиса (позднее Англия проложила первый меридиан через свой Гринвич). Из Кадиса выходили галерные и парусные суда в годы величия испанского флота. Оттуда вышла и знаменитая Непобедимая армада в 1588 г., разбитая потом у берегов Англии, скорее штормами, чем противником. Но история уже работала против феодальной Испании, и последняя попытка воспрепятствовать развитию флота промышленной Британии в 1805 г. кончилась поражением при Трафальгаре. Наполеон никогда не любил и не ценил флота, может быть, поэтому Вильнёв, возглавлявший франко-испанскую эскадру, был наголову разбит смелым Нельсоном.

В описываемое время Кадис был реликвией испанского флота, а также учебным центром и прекрасной базой.

На следующий день, 22 сентября, эскадра находилась уже вдали от берегов и оживленных морских путей сообщения. Мертвая зыбь от прошедшего где-то шторма покачивала корабли, шедшие в строю под охраной эсминцев. Линкор был в центре соединения, вызывая гордость и восхищение участников похода. Его активная боевая деятель-

ность в первые дни мятежа и огромные 12-дюймовые орудия создали ему заслуженный авторитет на флоте. Правда, большинством личного состава недоучитывалась его устарелость, неприспособленность к современному морскому бою и бесполезность в случае встречи с быстроходными крейсерами. Быстроходные корабли — крейсеры и эсминцы — были бы значительно боеспособнее без линкора в этом походе, но моральный фактор взял верх. Робкие предложения оставить его в Картахене были отвергнуты самым решительным образом. Анархисты, которых было довольно много на «Хайме I», резко выступали против подобных намерений.

Весь день 22 сентября корабли спокойно шли намеченным курсом. Самолеты не появлялись, а кораблей противника в тот период совсем не боялись.

К вечеру эскадра повернула на север, и Кадис снова был на правом траверзе, теперь уже на большом расстоянии от эскадры.

Чем ближе подходила эскадра к базе мятежников Эль-Ферроль, тем серьезнее становился командующий Мигель Буиса, тем больше движения можно было наблюдать у пушек и приборов. Унтер-офицер Ф. Мира, исполнявший обязанности старшего артиллериста крейсера «Либертад», почти постоянно находился на своем посту наблюдения.

Прошли Виго — в то время небольшую военно-морскую базу мятежников, а некогда знаменитый военный порт, в котором стоял весь испанский флот, соперничавший с англичанами. В Виго нередко заходили русские корабли, направляясь из Балтики в Средиземное море, и иногда долго стояли там, занимаясь боевой подготовкой, устраняя неполадки и пополняя необходимые запасы. Население этого города привыкло к русским морякам, как к своим, а русские в шутку называли его не Виго, а Вигуйск.

Сейчас Виго, как и Эль-Ферроль, находился в руках мятежников. Над республиканскими моряками была учинена здесь жестокая расправа.

К вечеру прошли Эль-Ферроль. Предстояло повернуть на восток, огибая мыс Эстака-де-Барес, чтобы на следующий день зайти в Хихон и Сантандер.

Наступление ночи и рассвет для командующего соединением в море всегда являются наиболее ответственным временем: нужно принять решение на ночь, исходя из обстановки, перестроить корабли и проверить боевую готовность.

Ночные встречи с противником в море происходят молниеносно и чреваты серьезными последствиями. Каждая минута промедления может решить судьбу корабля. Но когда кончается ночь, рассвет готовит новые неожиданности, и командующий должен принимать соответствующие решения. В эти вечерние и предрассветные часы командующий обычно бывает на мостике, внимательно изучает обстановку.

Нормальное несение службы, к которой уже привыкли за прошедшие спокойные дни, неожиданно было нарушено криком сигнальщика: «Авионес!(Самолеты!)» Боевая тревога подняла весь личный состав. Один за другим корабли приводились в полную боевую готовность. Зенитные орудия быстро вращались, ища цель.

Самолет-разведчик, не приближаясь к кораблям, пересекал их курс, чтобы установить направление эскадры. Открывать огонь было бессмысленно. Вскоре самолет скрылся за кормой, получив нужные ему данные о движении республиканского флота.

Трудно было предсказать, что последует за этой разведкой. Надвигавшиеся сумерки теперь еще больше беспокоили командующего, и он нервно ходил по мостику,

осматривая корабли своего соединения. Горизонт становился все темнее — противник мог появиться с любого направления.

Проходили самый опасный район и наиболее вероятное место встречи с мятежниками. Прошло уже время поворота в Кантабрийское море, но пока окончательно не убедились, что самолет улетел, эскадра шла на северо-восток.

Совсем стемнело, когда корабли, следуя в более тесном строю, повернули на восток. Полная боевая готовность сохранялась на всех кораблях, пока окончательно не улеглось волнение, вызванное появлением вражеского самолета.

На мостике крейсера «Либертад», где размещался Центральный комитет флота — верховный орган управления флотом в те дни, царило особое оживление. Высказывались различные предположения о событиях наступающей ночи. Все имели право говорить, и никто не имел права остановить говорящих. Меньше всех говорил командующий М. Буиса. Он только вставлял иногда замечания, к тому же не настаивая на их одобрении.

Всех беспокоили возможные налеты авиации, потому что ходили слухи о получении Франко большого количества новых самолетов «капрони» из Италии. Но так как это было возможно только на следующий день, потому что в то время самолеты еще редко появлялись над кораблями ночью, то постепенно разгоревшиеся страсти стали остывать.

Эскадра постепенно удалялась от опасного района и главной базы Эль-Ферроль, где находились крейсеры и линкор мятежников.

Вот и Кантабрика. Ночь прошла спокойно, ждали появления гор Астурии. Первым портом, куда должны были зайти все корабли, кроме нескольких эсминцев, являлся Хихон. Эскадра легла на курс, ведущий в гавань.

В дни похода мне удалось ближе познакомиться с командующим, членами Центрального комитета флота и отдельными унтер-офицерами. Как и в бытность на «Антекере» — почти месяц тому назад, — я убеждался, как много энтузиазма у личного состава. Но невольно у меня возникали опасения, что этот энтузиазм может не дать должного эффекта, если на флоте не будет твердого порядка, а у его руководства достаточных знаний. Ведь стреляют люди, а не пушки, и скорее попадают в цель те, которые лучше подготовлены.

«Прекрасный унтер-офицер», — сказал мне как-то Буиса, показывая на проходившего мимо Миру. Он исполнял обязанности артиллериста. А на мой вопрос, умеет ли он управлять огнем, Мигель развел руками: дескать, ему никогда не приходилось.

Поражало меня многое. У себя на крейсере я счел бы чрезвычайным событием курение во время перегрузки боезапаса, а тут я встретил курящего маринеро, на плече которого лежал снаряд. Но свой устав в чужом монастыре нужно предлагать осторожно, и пока я молчал, что еще я мог сделать?!

От Хихона до Бильбао

Все корабли эскадры, кроме трех эсминцев с «Лепанто» во главе, под командованием Валентино Фуэнтеса, проследовавших прямо в Сантандер, едва разместились в маленьком порту Хихон. Даже в солнечный ясный сентябрьский день город выглядел мрачным. Он чем-то напоминал Картахену. В нем нет высоких светлых домов или широких бульваров, как в Валенсии и Аликанте. Серые здания здесь довольно однообразны. Очевидно, невозможно сохранить яркие цвета там, где много угольной пыли.

Причалы порта и прилегающие к нему улицы заполнены народом. На севере Испании люди более спокойно относятся к событиям. Это чувствовалось и теперь. Все были явно довольны и оживленно беседовали, но никто не кричал и не бросался на корабли, как это было в Малаге. К тому же близость фронта накладывала свой отпечаток, а с приходом кораблей появились слухи о возможной бомбежке города.

На «Либертад» прибыли представители местной власти: Белармино Томас, социалист из рабочих горняков, и вместе с ним комиссар Гонсалес Пенья. Командующий еще не успел покинуть мостик, и беседа происходила там. После приветствий и поздравлений с благополучным завершением похода местные представители власти и члены Центрального комитета флота перешли к деловым разговорам. Среди различных тем две вызвали особое оживление: доставка в Астурию оружия и уверенность, что в ближайшие дни удастся занять окруженную с трех сторон столицу Астурии — город Овьедо. «Это нужно сделать до осенних дождей», — заявил Гонсалес Пенья, который как комиссар руководил осадой Овьедо. Уже несколько раз назначался срок занятия города, но пока они все срывались. Положение осажденного города было действительно тяжелым, и командующий обороной полковник Аранда даже доносил генералу Франко, что он вынужден будет капитулировать, если не получит подкрепления. Положение астурийцев не вызывало тревоги. У них было достаточно оружия и боеприпасов, и жаловались они только на недостаток отдельных видов продовольствия, которое Астурия раньше получала из Кастилии и Арагона. Однако республиканцам не хватало военных знаний и организации, чтобы сомкнуть кольцо блокады и заставить мятежников капитулировать, а те упорно сопротивлялись, выжидая улучшения обстановки.

Узнав, что я «компанеро русо», Пенья подошел ко мне, крепко пожал руку и заговорил о помощи Советского Союза астурийцам. Я многого тогда не понял и только догадывался, что речь шла о предоставлении убежища астурийским горнякам после расправы в 1934 г. Он пригласил меня в тот же день приехать к Овьедо и посмотреть, как на самой окраине города идет борьба, которая должна скоро закончиться победой. Не откладывая в долгий ящик, мы действительно отправились туда в сопровождении Белармино Томаса и Пеньи. М. Буиса отказался оставить корабль, пока не разгрузили доставленное оружие, а мы с П. Прадо решили воспользоваться приглашением. Нам советовали обязательно надеть сапоги и плащи: сапоги нужно иметь потому, что в окопах грязно, а плащи для маскировки. Ничего этого на корабле не оказалось, и нам обещали все достать в комендатуре, когда мы будем пересаживаться на машины, приспособленные для езды по плохим дорогам.

От Хихона до Овьедо около 30 километров. По пути мы по карте знакомились, где проходит линия фронта, откуда астурийцы собираются наступать и как обстреливается единственная дорога, соединяющая гарнизон Овьедо с территорией мятежников. Вскоре мы остановились около небольшого серого домика, где расположена комендатура. Переоделись, пересели на другие машины и двинулись дальше. Чтобы попасть в предместье Лугонес, откуда лучше всего был виден Овьедо и где находился штаб командования, нам предстояло проехать несколько сот метров по открытой местности, находившейся под обстрелом. Дорога сначала шла ущельем. В долине же применялась «военная хитрость». Зная, что после усиления огня наступит затишье, машины останавливались, а затем, по приказанию старшего, выбрав подходящий момент, полным ходом проносились,

пересекая опасное место. Естественно, никакая поломка мотора в это время не предусматривалась. Когда обе машины были в безопасности, разрывы снарядов наблюдались почти там, где мы только что проехали. Но, говорят, жертв здесь никогда не было.

Отсюда, из Лугонеса, Овьедо просматривался отлично. Был виден высокий собор и ряд зданий в центре города. Мы пешком прошли ближе к крутому обрыву, где в здании с толстыми стенами был организован наблюдательный пункт. В бинокли и подзорные трубы, вставленные в узкие щели, мы могли рассмотреть не только улицы и отдельные дома в Овьедо, но и людей, которые в одиночку быстро перебегали от одного укрытия к другому. Простреливаемый со всех сторон город уже приспособился к условиям длительной осады. Лишнее население было эвакуировано, стены и окна домов, обращенные к фронту, заделаны и укреплены, город выглядел пустым. Между тем в нем продолжалась жизнь. Несколько линий окопов с той и другой стороны отчетливо обозначали линию фронта. Гонсалес Пенья рассказал нам, что мятежники здесь на северном участке не наступают — не позволяет местность; не проявляют здесь активности и республиканцы. Зато на западе фашисты уже не раз пытались захватить небольшой городок Трувия — в нем известный оружейный завод и различные мастерские. Город уже на всякий случай эвакуирован, чтобы завод не попал в руки мятежников.

Мы поблагодарили за гостеприимство и стали собираться обратно в Хихон. При выходе из здания произошло следующее: Педро Прадо неосторожно вышел на открытую площадку, и пока его оттащили за рукав, несколько пуль уже просвистело около него. «Здесь простреливается каждый дюйм, — сказали нам, — и выходить на открытое место днем нельзя». А вместе с тем, проехав две-три сот-

ни метров, мы заметили беспечно играющих детей. Они находились под прикрытием горы. Здесь все привыкли к звукам орудийных залпов и к разрывам снарядов. Жители предпочли остаться в своем доме и не уехали. Здесь же мы встретили солдат, которые приходили отдохнуть из сырых окопов и траншей. Совсем рядом, в низине, все дома были разрушены и гражданское население эвакуировано.

В конце сентября на этом участке фронта было затишье. Горячие бои разыгрались здесь немного позднее — в десятых числах октября. Республиканцы, наступая, ворвались в город, и казалось, победа была уже обеспечена. Но атака захлебнулась, республиканцы перешли к обороне, а позднее оставили занятые позиции. Непосредственными свидетелями этого неудачного наступления были М. Кольцов и Р. Кармен. Кое-что услышать об этом мне довелось от самого Кольцова, когда несколько месяцев спустя мы вспоминали с ним, будучи в гостях у В.А. Антонова-Овсеенко, о северных провинциях. Михаил Ефимович был удивлен, узнав, что я участвовал в походе кораблей на Север, проехал от Хихона до Бильбао двумя неделями раньше его и, так же как и он, летел в Мадрид через всю территорию, занятую Франко (о своем пребывании в Хихоне и Овьедо Кольцов интересно рассказал в «Испанском дневнике»).

Вернувшись из Овьедо, я долго находился под впечатлением виденного там. Вспоминал об этом и позднее, когда получал сведения о происходивших на Севере упорных боях. Разделенные траншеями и колючей проволокой, стояли друг против друга рядовые испанцы. Что двигало их на междоусобную войну? Чем объяснить такое упорство сторонников Франко? Энтузиазм республиканцев был понятен. Под давлением широких масс была свергнута монархия. В 1934 г. народ выступил против попыток реакции восстановить старые порядки. Перед испанским народом

стояла определенная и ясная цель, он был полон энтузиазма и решимости довести революцию до конца. Однако, как выявилось в самые первые дни войны, одного энтузиазма было недостаточно, требовалась еще организация и дисциплина, нужно было оружие и умение применить его в бою. Именно этого и недоставало республиканцам. Вот почему Овьедо, окруженный с трех сторон, оставался в руках мятежников.

Иная картина наблюдалась у мятежников. Широкие массы оставались на стороне республики, они не хотели поддерживать фашистов. Это целиком подтверждается и тем, что команды кораблей, попавших в руки Франко, не вступали в бой с республиканцами, даже при явном превосходстве сил. Потребовалось время, чтобы с помощью немецких инструкторов и лживой пропаганды изменить положение. Низкое политико-моральное состояние борющегося на стороне Франко рядового состава приходилось компенсировать техникой и инструкторами из Германии и Италии. Без открытой интервенции мятеж быстро был бы подавлен.

В этой борьбе на стороне мятежников были почти все генералы и офицеры. У них были знания и умение воевать. Нельзя забывать и о допущенных республиканцами ошибках, которые помогали Франко вести пропаганду против правительства Народного фронта. Анархисты сыграли здесь свою отрицательную роль; их непоследовательность и необдуманность решений относительно обобществления земли и имущества или инкаутации промышленных предприятий без достаточной подготовки к этому отпугивали народные массы. Этим умело пользовались мятежники.

Север Испании даже в сентябре изобилует дождями, ночи прохладные, и окопная война здесь значительно неприятнее, чем на Юге. Извилистые горные дороги, при-

жатые к морю, небольшие города и селения, укрывшиеся в ущельях с перевалами, и, наконец, влажный морской климат — все это напоминало мне поездки по дорогам нашего Кавказа, где-нибудь в районе Сухуми и Батуми, в дождливые месяцы.

Тем же путем мы возвращались обратно, простившись с нашими фронтовыми хозяевами. «Аста луего! (До свидания!)» — сказали мы друг другу, но встретиться нам больше не пришлось. На следующий день я с членом Центрального комитета флота Хативой выехал в Сантандер и Бильбао, где и должен был ознакомиться с положением дел на Севере и поговорить с некоторыми представителями местной власти.

На ночь мы остановились в маленьком отеле в Хихоне. Он был забит беженцами из Овьедо, и мы вдвоем разместились в комнате на первом этаже. Настроение жителей Хихона к вечеру заметно упало. Ждали воздушного налета. Крупных налетов Хихон еще не испытал, и пришедшая сюда эскадра доставила одновременно радость и беспокойство. Мы решили отправиться в небольшой ресторанчик поужинать и отведать знаменитый астурийский сидр. Нам подали мясо, рыбу и немного хлеба. С продовольствием становилось с каждым днем труднее. Высокий астуриец поставил на стол три большие кружки. «Смотрите, смотрите», — обратился ко мне Хатива, кивнув в сторону служителя, который, взяв одну кружку в левую руку, правой поднял бутылку с сидром выше головы и ловко пустил тонкую струю напитка в кружку. «Зачем это?» — недоумевая, спросил я. Оказывается, сидр в бутылке еще своего рода полуфабрикат, а вот после того, как струя с большой высоты ударится о край стакана или кружки, сидр становится пенистым и окончательно готовым для питья. Напиток оказался, вопреки моим ожиданиям, довольно крепким.

Две выпитые кружки давали себя знать, и мы забыли о возможном налете авиации. К счастью, налета так и не последовало.

Рано утром, едва забрезжил рассвет, мы вышли на улицу, чтобы ехать в Сантандер. Город спокойно спал после всех треволнений прошедшего дня.

В гавани порта стояли военные корабли. Они готовились провести ряд операций по обстрелу фланга неприятельской армии восточнее Бильбао и обеспечить движение транспортов с продовольствием и топливом. Когда мы проезжали мимо гавани, сигналы «побудки» раздавались на кораблях — было 6 часов утра.

«Мерседес» старого образца, некрасивый, но просторный, «взял курс» на Сантандер. Нам предстояло проехать около 200 километров. Дорога то крутыми поворотами поднимается вверх, то бежит по ровному плато вдоль моря. Пустынные места в гористой местности сменяются живописными уголками с пуэблос и небольшими городами. Хатива плохо говорил по-французски, а я еще совсем мало понимал по-испански, и, «поговорив» час-другой, оба, устав, на время замолкли. Потом все начинается сначала. Мне все равно нужно осваивать испанский язык, и я, не стесняясь своих ошибок, задаю собеседнику один вопрос за другим. Не всегда понимаю его ответы и снова пытаюсь узнать что-нибудь, довольный, когда мне это удается.

Вот и Сантандер. Первое впечатление, будто мы приехали в другую страну. Привычное глазу по Картахене и Хихону моно с молнией и берет вдруг сменились изысканными костюмами и шляпами. День выдался солнечный, и на улицах было оживленно. Несмотря на приближающиеся сумерки, никто не боялся воздушной тревоги, и гулянье на набережной продолжалось. По широкой косе, ведущей к бывшему дворцу короля, мчатся машины и идут пешеходы.

В порту стоят три эсминца. Они готовятся уйти в Бильбао. К ним привлечено внимание публики, но корабли здесь встретили совсем недружелюбно, как будто они нарушили тот неписаный нейтралитет в войне, которого придерживался город. «Может быть, сначала обстрелять Сантандер, а потом уже идти в Бильбао», — шутили моряки, но в этих шутках проскальзывало и то серьезное недовольство, которое у них вызывала эта богатая, сытая и к тому же еще шокированная их прибытием публика.

На одном из эсминцев находится наш советский товарищ Н.П. Анин, и я предлагаю отправиться к нему, чтобы договориться о дальнейших совместных действиях.

По трапу поднимаемся на борт «Лепанто». Уже хорошо знакомый мне маленький сухой Валентино Фуэнтес стоит на верхней палубе и осматривает море в бинокль. Он проделал весьма характерный для многих офицеров республиканского флота путь. После мятежа он остался на стороне правительства. Неплохо вел себя в первый год войны, подхваченный общей волной антифашистской борьбы. Хотя Фуэнтес и не обладал нужными качествами, Прието назначил его командовать флотом в Кантабрике. Это было уже весной 1937 г. При наступлении мятежников в сентябре —октябре 1937 г. дон Валентино растерялся, начал колебаться, не зная, что выбрать. Но это все в будущем. Пока же он командовал эсминцем, был достаточно опытным командиром и пользовался уважением команды за свои заслуги в первые дни мятежа. Он явно доволен своим пребыванием в Сантандере. Этот город оживил в его памяти годы молодости, когда он в чине тениенте (лейтенанта) не раз участвовал в увеселительных походах кораблей, сопровождавших королевскую свиту в летнюю резиденцию; в то время флотские офицеры в расшитых мундирах больше занимались балами, чем серьезной бое-

вой подготовкой. Он надеялся на победу над фашизмом и, видимо, искренне хотел этого. Однако он довольно своеобразно представлял себе Республику. Ему казалось, что кончится война и в стране установятся почти старые порядки, а он по-прежнему будет занимать привилегированное положение. О реформах, которые, как знамение времени, уже стучались в дверь Испании с ее феодальными пережитками, он не задумывался.

Как и большинство офицеров, да и не только офицеров, он не был подготовлен к большим социальным сдвигам. Позднее, увидев, как далеко может зайти революция, Фуэнтес отшатнулся от нее.

«Ола, дон Николас[1]», — приветствовал он меня, взяв под козырек.

Гостеприимством дон Валентино отличался всегда, знал тонкости этикета и не случайно представлял флот на различных церемониях, о которых он любил рассказывать.

За ужином я переговорил с «компанеро русо» Аниным.

Решили продолжать путь на следующий день. Шофер жаловался на мотор своего драндулета, да и мы устали, проведя более семи часов в машине.

В роскошной гостинице нам неохотно предоставили два номера, и как-то косо присматривались к моему товарищу в моно и с пистолетом за поясом. Я выглядел более мирным человеком. Штатский серый костюм, правда, с натяжкой, но все же соответствовал требованиям фешенебельного отеля.

Удивительны были нравы этого города в тот период, да и не только этого города. Подобно тому как команда

---

[1] Испанцы, да и наши советники знали Н.Г. Кузнецова под именем Николас, официальные же документы и донесения подписывались им «Лепанто». — *Ред.*

крейсера «Мендес Нуньес», стоявшего в Рио-де-Оро, позволила оставить корабль всем офицерам-мятежникам и без всяких инцидентов сойти на берег (а те немедленно отправились в лагерь Франко), здесь, в Сантандере, вместо того чтобы навести порядок среди явных монархистов, им предоставили выбор: либо Республика, либо заграничный паспорт. Странно, но факт. Эти богачи, связанные с Лондоном, получали паспорта, визы на выезд в Англию и спокойно перебирались на британские пассажирские пароходы, которые, по их желанию, везли их в Англию или в Виго, т.е. прямо к мятежникам. Так продолжалось еще несколько месяцев. В сентябре 1936 г. такой публики собралось в Сантандере особенно много. Еще со времен Альфонса XIII они предпочитали проводить лето на этом курорте и были застигнуты здесь событиями. Они не скрывали своих взглядов, а местные власти смотрели на все сквозь пальцы.

Когда мы спустились вечером в ресторан, нас поразил грубый тон лакея и нескрываемая враждебность публики. Сначала я не понимал, что назревает скандал, и спокойно сидел, ожидая, когда камареро подаст меню. Но меню не подавали. Оказывается, кто-то из посетителей заявил протест против присутствия здесь моряка (речь шла о Хативе) в моно, да еще с пистолетом за поясом. Только по тону и решительным жестам с угрожающим похлопыванием по кобуре я понял, что дело зашло далеко. Попытался, во-первых, узнать, в чем дело, а во-вторых, просил избежать конфликта в моем присутствии. Мне в положении атташе это было ни к чему. Посетители соседнего с нами столика демонстративно вышли, а прибежавший хозяин уговаривал Хативу успокоиться, обещая немедленно все подать. Громкий разговор на этом прекратился, а мы под общие неодобрительные реплики, не торопясь, закончили ужин

и вышли. По словам Хативы, венесуэльский консул потребовал вывести нас из ресторана, но хозяин не решился, так как Хатива угрожал позвать матросов и «навести порядок» в ресторане. «Если бы не вы, я выгнал бы со своими маринерос всех этих фашистов», — уже спокойнее, но еще зло продолжал моряк, бывший старшина-машинист, а теперь член комитета флота.

Возмущенный порядками в Сантандере, Хатива предложил пройтись по набережной. Вся жизнь в городе к вечеру переместилась в кафе, рестораны и увеселительные заведения. Играла музыка, и мало что напоминало о войне. А ведь всего в 300 километрах отсюда мы только вчера наблюдали, как астурийские горняки в окопах, по колено в воде, осаждали Овьедо и жители были готовы отдать последнее одеяло, чтобы согреть бойцов. Но таких контрастов в Испании в первые месяцы войны было сколько угодно.

Утром мы двинулись дальше. Погода испортилась, и накрапывал мелкий дождь. Высокие Иберийские горы по мере приближения к Бильбао вырисовывались все ближе справа от нас. Здесь больше зелени и больше воды. Как-то неожиданно подъехали к контрольному посту в Бильбао. Показали свои «салвокондуктос» (пропуска) и двинулись дальше.

Это уже была столица Басконии. Некоторые сведения о ней вызывали определенный интерес. Говорили, что язык, на котором говорят баски, похож на грузинский. Почему? Никто не мог дать ответа. Расположенная в горах, Баскония сохранила свою самобытность, несмотря на нашествие карфагенян, римлян и арабов. Она уже давно добивается автономии, и только сейчас со дня на день ожидается решение правительства по этому вопросу[1].

---

[1] Решение было принято 1 октября 1936 г.

Фронт проходит восточнее Бильбао, километрах в шестидесяти. После взятия мятежниками Ируна и Сан-Себастьяна наступило затишье. Только итальянские «капрони» беспокоят город, но сильных бомбежек еще не было. Город напомнил мне Ленинград. В Бильбао, в отличие от других крупных городов Испании, нет высоких зданий. Много мостов через реку Нервион, что, возможно, и заставило меня подумать о Ленинграде, да и погода такая же пасмурная, с нависшими над крышами домов облаками и мелким, неделями идущим дождиком. Доминирует черный цвет: черные моно, черные береты, женщины одеты в черное, в черных косынках. Это не траур, а обычная одежда басков. Корабли еще не пришли, и мы ищем убежища в гостинице. Как и в Хихоне, здесь много беженцев, но из Ируна и Сан-Себастьяна, все гостиницы переполнены, и нас устраивают в одной небольшой комнате с условием, что мы долго не задержимся. Генеральный секретарь компартии басков — Хуан Астигарравия, с которым я хотел встретиться, отбыл из города. Он занят формированием частей и выехал на фронт. Нет и губернатора Агирре. Нас принимает один из его заместителей, невысокий плечистый баск, и рассказывает о положении в городе. Он оживленно говорит о той помощи, которую могут оказать корабли, если противник перейдет в наступление. Сами баски пока думали только об обороне Бильбао. У них много людей, но совсем мало оружия. Английские и французские транспорты вывозят руду, но не привозят оружия и даже продовольствия. Владельцы рудников отправляют свою продукцию, а капиталы оставляют в лондонском банке (вспоминаю Сантандер). Утром мы узнали, что ночью прибыли три эсминца, и поехали в порт. Огромная гавань с доками и верфями. Много транспортов стоит на приколе: испанские боятся выходить, а иностранные вывозят только то, что в их интересах.

Я почти ничего существенного в Бильбао не узнал. А жаль, ведь здесь не было еще ни одного советского товарища. Занес в блокнот некоторые данные о положении на фронте. Полного впечатления об огромном городе не было. О нем довелось узнать более подробно позднее, и, находясь в Картахене, я только мысленно представлял, с каким упорством дрались баски за свою столицу, добившись в начале октября 1936 г. автономии. Дрались в сложной международной политической обстановке. От католиков до коммунистов — все объединились в борьбе с фашизмом, но общее положение Севера, отрезанного от ресурсов всей страны, не имеющего возможности получить помощь (после ухода флота) морем, было тяжелое, и республиканцы, отстаивая каждый город, все же отходили.

В дождливый день мы возвращались в Сантандер. Там появилась возможность вылететь в Мадрид. Имея твердые указания «при первой возможности» прибыть в Мадрид, я решил лететь над территорией мятежников.

Над территорией мятежников

«При первой возможности вам надлежит вернуться в Мадрид», — говорил мне М.И. Розенберг, когда я готовился к походу на Север. О возвращении флота в Средиземное море тогда еще не было речи. Поэтому в Хихоне, а также в Сантандере и Бильбао я искал случая вернуться в столицу. Самый короткий путь — воздушный. Из Бильбао от случая к случаю летали самолеты в Барселону через Францию, а иногда и прямо, но это было редко. Иногда, пользуясь высотой и облачной погодой, пассажирские «дугласы» рисковали прокладывать курс из Сантандера на Мадрид через провинции, занятые мятежниками. Мне повезло. Хатива

сообщил, что вчера прилетел из Мадрида самолет, который через день возвращается обратно. Он также собирался лететь и спрашивал моего мнения. «Что может быть лучше, чем лететь прямым путем и с хорошим приятелем», — пошутил я и, конечно, согласился. Вечером в гостинице он уточнил время вылета — 8 часов утра. Я привел в порядок кое-какие записи, необходимые для доклада Гореву, и мы с Хативой отправились в город.

Не гулялось. Мысли уже были в пути. «Завтра будет облачно и дождь, это хорошо», — сказал Хатива, посматривая на небо. Мы об этом уже говорили. В случае облачности все казалось просто. Самолет поднимется на большую высоту и под прикрытием облаков незаметно пролетит над территорией мятежников. К сожалению, в сентябре в этом районе дождь явление редкое, но нам, возможно, повезет. Vamos a ver, как говорят испанцы. Поживем — увидим.

На следующий день, едва мы успели проснуться, как какой-то представитель местной власти явился в гостиницу и доложил, что самолет вылетает вовремя и машина для нас готова. По пути на аэродром убеждаемся, что облака низко висят над городом, а море неприветливо катит свои волны на берег, и серый горизонт сливается с морем где-то совсем близко от нас. «Кажется, пролетим под прикрытием облаков», — говорю я, ободряя себя и угадывая мысли товарища.

«Сегуриссимо (Наверняка)», — отвечает он и жестом показывает, как мы взлетим, быстро наберем высоту, а потом, пролетев «дос орас», т.е. два часа, сделаем посадку в Мадриде.

Аэродром покрыт высокой зеленой травой. Бетонной дорожки нет, и взлетное поле упирается прямо в море. Единственный «дуглас» стоит у самого аэродромного домика, но около самолета незаметно обычного перед выле-

том оживления. Мы приехали рано. Команда завтракала, а остальные пассажиры еще не приехали.

Нас пригласили выпить кофе в небольшой комнате начальника аэродрома. Здесь же мы встретились с членами экипажа. Знакомимся друг с другом и, связанные единой судьбой на ближайшие два-три часа, ведем себя как старые знакомые. Запомнилась только фамилия Гарсиа, Хуан Гарема. Закончив завтрак, люди шумно поднимаются и направляются к самолету. Высокий человек в кожаной куртке и форменной фуражке, летчик, догадываюсь я, обменивается несколькими фразами с Хативой и садится вместе с ним за столик.

Из услышанного делаю вывод, что речь идет о погоде, высоте полета и той опасности, с которой мы можем встретиться. Вижу, как по разложенной небольшой карте летчик карандашом показывает путь самолета, который над морем наберет высоту, затем пересечет горный хребет, отделяющий территорию республиканцев от мятежников, и возьмет курс на Мадрид, обходя крупные города, занятые Франко. От Сантандера до Мадрида около 400 километров, и, стало быть, через два-три часа мы будем на месте. Летчик предполагал подальше обойти Бургос, лежащий как раз на нашем пути. На случай встречи с истребителями противника в самолете установили несколько пулеметов. Летчик предупредил, что на высоте пять тысяч метров будет холодно и следует потеплее одеться.

Облака немного поднялись, но по-прежнему закрывали все небо, — это успокаивало нас. В последний момент подъехали остальные три пассажира. Лица у всех серьезные. Перелет сопряжен с определенным риском.

На аэродроме ни одного самолета и никакой стартовой команды. «Дуглас» разбегается, долго катится по зеленой

траве и почти у самого берега отрывается от земли. Видно, как небольшие волны бьются о берег.

Вскоре самолет вошел в облака; теперь только по альтиметру можно было узнать, что летчик быстро набирает высоту — 400, 500, 700 метров. Разворот, и самолет ложится курсом на юг. На стекле появляются мелкие капли. Раздумываю: дождь это или просто влага от облаков. Лететь в облаках над территорией Франко безусловно безопаснее, но тоскливо от неизвестности, где ты находишься, и приходится полагаться только на приборы да расчеты штурмана. Неожиданно ослепительное солнце залило кабину, а под нами, как вата, расстилались белые облака. Впереди показались Кантабрийские горы, в которые, казалось, врежется самолет, если не успеет набрать высоту. На самом деле до них еще далеко, и мы, не меняя курса, летим вперед. Становится прохладно, и я с удовольствием пользуюсь предложенным мне кожаным пальто. На полке лежит мой небольшой чемодан, а в нем все записки. В голову приходят мрачные мысли: а что, если сделаем вынужденную посадку на территории Франко? Не уничтожить ли ненужные бумаги? Что я скажу, если меня, единственного русского, спросят, как я оказался в этом самолете? Ответа не нахожу и стараюсь прогнать эти невеселые мысли. К нашему огорчению, прогноз погоды не оправдался. Когда пролетели горы, облачность как обрезало, а под нами уже территория мятежников. Вместо зелени, которой так богат весь приморский север Испании, потянулись выжженные солнцем равнины или угрюмые, как в Картахене, горы. Моторы надрывно гудят, делая максимальные обороты. Все смотрят вниз, но с такой высоты трудно что-либо увидеть. Стараемся разговаривать и перекричать шум моторов, но это трудно сделать. За натянутыми шутками чувствуется общее беспокойство. Хатива знакомит меня с одним из

пассажиров. Это баск по имени Эчеварриа. Он занимает высокий пост в Басконии и летит, чтобы добиться от центрального правительства реальной помощи оружием и продовольствием.

«Мы будем драться за Бильбао до последнего человека, — с жаром убеждает он, — но у нас мало оружия и плохо с продовольствием». Он возмущается тем, что Франция не оказывает поддержки Республике, в то время как немецкие и итальянские самолеты открыто участвовали в наступлении на Ирун и Сан-Себастьян. «Эти города заняли не испанские мятежники, а интервенты», — возмущается баск. Разговор прерывается. Приходит штурман и показывает на карте место нахождения самолета. Справа остается Бургос, а слева виднеются Иберийские горы. Мы летим почти на восток и обходим опасные места. Время тянется удивительно медленно. Каждый занят своими мыслями. Хатива достает флягу и предлагает выпить коньяку. Все соглашаются и немного отвлекаются. Снова появляется штурман и, показывая на карту, несколько раз громко повторяет: «Сориа, Сориа». Значительная часть пути уже позади. Теперь слева долина и справа Кордильеры. Через полчаса мы будем над республиканской территорией. Для бодрости повторяем процедуру с коньяком, закусывая ветчиной. Так неделю назад было и на мостике «Либертад», когда на траверзе Эль-Ферроля нас обнаружил самолет противника. Вместо трезвого суждения о возможной встрече с кораблями мятежников все умышленно громко беседовали о посторонних вещах. Но не будем судить строго. Все относительно, в том числе и опасность. Когда штурман объявил, что мы летим над своей территорией и летчик резкими виражами то вправо, то влево пошел на снижение, все оживились, как будто полет уже закончен. Между тем мы только проходили линию фронта в районе Гвадалахары. Мадрид был уже буквально не за горами, и не-

большие холмы в его окрестностях ясно виднелись под крылом самолета. На аэродроме Алькала-де-Энарес мы тепло попрощались с пассажирами, как со старыми знакомыми, несмотря на то что провели вместе всего два часа необычного воздушного пути над территорией противника.

По Валенсийскому шоссе мы въехали в Мадрид. Встретивший меня представитель посольства передал, что Толедо занят мятежниками. Надвигались решительные ожесточенные бои на подступах к столице.

Возвращение эскадры

С первых же дней пребывания эскадры на Севере корабли столкнулись с определенными трудностями: с недостатком топлива, теснотой базирования, с отсутствием зенитного прикрытия во время налетов вражеской авиации. Корабли могли рассчитывать только на свои собственные зенитные пушки. Истребительной авиации также не было, и самолеты противника безнаказанно летали и днем и ночью.

Появление в конце сентября в Гибралтаре, а затем в Средиземном море крейсеров мятежников, потопление эсминца «Феррандес» и обстрел некоторых портов Средиземного моря, куда шли теперь основные коммуникации республиканцев, — все это заставило правительство пересмотреть вопрос о базировании флота. Была осознана ошибочность его посылки на Север, и корабли, не проведя там ни одной серьезной операции, стали готовиться к обратному переходу.

В первых числах октября флот получил приказание вернуться в Средиземное море.

Обстановка для обратного перехода флота была значительно сложнее, чем во время пути на Север. В конце

сентября крейсеры противника находились в районе Гибралтара и, базируясь на Кадис и Сеуту, представляли значительную опасность для республиканской эскадры с тихоходным линкором.

Теперь уже не было никаких шансов на внезапный проход через Гибралтар. Флот мятежников был в состоянии подготовиться и нанести удар, выбрав место и время, выгодные для него. Противник имел также возможность использовать авиацию против республиканских кораблей на всем протяжении их следования.

Личный состав кораблей был готов к обратному переходу, так как все понимали, что флот нужен в Средиземном море.

Оставив на Севере эсминец «Диес», к которому позднее присоединился эсминец «Сискар», республиканский флот 10 октября вышел из Кантабрийского моря и взял курс на запад. Предстояло еще раз пройти мимо главной базы мятежников — Эль-Ферроля, затем, повернув на юг, прорываться через Гибралтар в Средиземное море.

Противник вел более интенсивную разведку, и над кораблями часто появлялись самолеты мятежников.

12 октября республиканские корабли приближались к Гибралтару и ожидали решительных действий со стороны фашистов. Казалось невероятным, чтобы они не попытались нанести удар по республиканской эскадре. Предполагалось, что удар этот будет нанесен в районе пролива, когда корабли не смогут маневрировать.

Во второй половине дня действительно последовали налеты авиации, правда безрезультатные, так как самолеты бомбили с очень большой высоты. Огонь по самолетам открыли прежде всего крейсеры «Либертад» и «Сервантес», имевшие более сильное зенитное вооружение, остальные суда, увеличивая ход, маневрировали при бомбометании.

Крейсеры мятежников не осмелились выйти в море и в бой с республиканским флотом не вступали. На республиканских кораблях высказывались предположения, что видно, ненадежность личного состава удерживала мятежное командование от попыток атаковать эскадру, однако истинные причины пассивности противника на море остались неизвестны.

Гибралтар эскадра прошла засветло, подвергаясь большей опасности, чем при переходе на Север. Маневрирование кораблей не всегда было грамотным, иногда только случай помогал избегать столкновений между своими кораблями.

Все вздохнули с облегчением, когда Сеута осталась за кормой и эскадра вошла в Средиземное море.

13 октября 1936 г. крейсеры и эсминцы направились в Картахену, а линкор «Хайме I» — в Альмерию.

Личный состав и механизмы нуждались хотя бы в кратковременной стоянке в базе.

Так закончился смелый по своему замыслу, но не обоснованный с военной точки зрения переход республиканского флота на Север и обратно.

Сведения с фронтов в день прибытия кораблей в Картахену были неутешительные — африканские войска мятежников, двигавшиеся к Мадриду, находились на расстоянии 50 километров от столицы.

Вместо Севера на Юг

Доложив о положении на Севере, я просил разрешения у М.И. Розенберга и В.Е. Горева при первой возможности вернуться обратно.

В Мадриде моряку делать было нечего. После первого перелета через территорию Франко теперь это уже не

казалось таким опасным. Ожидая оказий, я продолжал знакомиться с обстановкой на море, изучал испанский язык и по вечерам беседовал с нашими журналистами, лучше всех знакомыми с обстановкой на фронтах и в тылу. Так прошла неделя, а когда появилась возможность вылететь на самолете в Бильбао или Сантандер, обстоятельства изменились. Меня пригласил наш посол и рассказал, что в ближайшие дни из Советского Союза должны поступать транспорты с оружием и на меня возлагается обязанность принимать их в Картахене или в другом порту. «Это приказание Москвы», — добавил он. «Как быть с поездкой на эскадру?» — спросил я Владимира Ефимовича Горева, своего непосредственного начальника по военной линии. «Вы знаете, что эскадра не сегодня завтра уйдет оттуда, а встретить первый транспорт, пожалуй, важнее», — ответил он. Так получилось, что вместо Севера мне пришлось отправиться на Юг. Как выяснилось немного позднее, первый транспорт с оружием уже грузился в Севастополе и готовился выйти в Испанию. Тогда, естественно, встал вопрос: где лучше его разгружать? Выбора не было. Единственным военным портом, защищенным с моря и с воздуха, была Картахена. К тому же там можно было рассчитывать хоть на какую-то секретность. Мой отъезд в Картахену случайно совпал с днем выхода эскадры из Кантабрийского моря в Средиземное.

Действия флота в Кантабрике

На Север выбраться мне так и не удалось, но интерес к событиям на том участке фронта как на суше, так и на море у меня не пропал. Что же произошло в Кантабрике в последующие месяцы? Упорная борьба на суше и на море

продолжалась, но с оставшимися в Бильбао одним эсминцем и подводной лодкой многое сделать было трудно. Морской министр Прието требовал по возможности усилить кораблями этот участок фронта. Поэтому в разное время были направлены в Бильбао, где сосредоточился республиканский флот, еще один эсминец и две подводные лодки. Одновременно принимались меры по укреплению берега батареями, ставились минные заграждения и усиливалось наблюдение за морем. Так, к весне 1937 г. в Кантабрике уже действовали два новых эсминца: «Хосе Луис Диес» и «Сискар» и один небольшой старый миноносец № 3[1]. Три подводные лодки: С-2, С-4 и С-6 сосредоточились также на Севере. Значительное число мелких кораблей и катеров было приспособлено для сторожевой службы, траления и охраны рейдов. Кроме Бильбао, Сантандера и Хихона, были осмотрены и оборудованы небольшие бухты, такие как Кастро-Урдиалес, Сантонья и Авилес, для временной стоянки кораблей и небольших транспортов.

Торпед было мало; закупленные еще в 1928 г. у итальянцев были ненадежны. Иногда выпущенные торпеды уклонялись от заданного им направления или, попадая в цель, не взрывались. Так, например, в июле 1937 г., когда в Сантандер прибыл подводник Н.П. Египко на смену И.А. Бурмистрову, командовавшему подводной лодкой С-6, чтобы лучше ознакомиться с подлодкой С-6 и обстановкой на море, они вместе вышли на позицию и, идя на рассвете в надводном положении, обнаружили крейсер «Сервера» и атаковали его, то из двух выпущенных торпед ни одна не пошла по заданному направлению. Не лучше

---

[1] Боеспособность кораблей республиканского флота Северной Испании была крайне низкой. На эсминцах после падения Бильбао осталось лишь 50 % топлива, 25 % артиллерийского боезапаса. См.: Мы — интернационалисты. М., 1986. С. 196. — *Ред.*

было положение с торпедами на эсминцах, особенно после близких от кораблей взрывов бомб противника. Формуляры торпед отсутствовали. Требовалась организация пристрелочной станции и пристрелка торпед, что и было сделано в Картахене под руководством нашего советника С.Д. Солоухина[1]. Это впоследствии дало свои положительные результаты. Торпедами эсминцев 6 марта 1938 г. был потоплен в Средиземном море фашистский крейсер «Балеарес», но на Севере положение с торпедами оставалось прежним. Обстановка усложнилась еще и тем, что в мае 1937 г. профашистски настроенные командующий флотом Кантабрики Наварро и его начальник штаба на миноносцах сбежали во Францию, где были интернированы. После этого республиканскому правительству с большим трудом удалось уговорить правительство Франции возвратить эсминцы в Бильбао.

Командовать флотом в Кантабрике был назначен Валентино Фуэнтес. Как-то, будучи в эти дни в Валенсии у Прието, я узнал, что Фуэнтес срочно отправляется в Бильбао. Мне хотелось с ним увидеться до отъезда, чтобы договориться об использовании нескольких советских добровольцев, посылаемых в его распоряжение. Возвращаясь в Картахену и проезжая город Дению, мой шофер случайно обратил внимание на флотскую машину, стоявшую около гостиницы. Оказалось, дон Валентино, уже сдав эсминец «Лепанто», направлялся в Валенсию, чтобы явиться к министру и получить новое назначение. О Фуэнтесе я говорил выше и не буду повторяться. Мне хочется отметить только, в какой сложной обстановке ему пришлось работать на новом месте и какой для этого требовался сильный характер.

---

[1] Подробнее см.: Ленинградцы в Испании. Л., 1978. С. 84. — *Ред.*

Мы встретились с Фуэнтесом в ресторане, и он с громкими восклицаниями: «Омбрэ! Ола, дон Николас» — пригласил меня составить ему компанию. Он был в отличном настроении. Ему импонировало назначение командующим флотом Кантабрики прямо с должности командира эсминца, где он засиделся очень долго. Я поздравил его с высоким назначением, и мы выпили за успехи. «Вива ла Республика!» — громко ответил Валентино, привлекая внимание других посетителей. Мне кажется, ему в этот момент хотелось, чтобы все видели и знали, что это он, дон Валентино, едет на ответственный участок борьбы и не кем-нибудь, а командующим флотом. Когда я завел разговор относительно «компанерос русо», которые будут ему помогать, он встал, подал мне руку и, крепко пожав, начал уверять в искренности своих чувств по отношению ко всем русским, и мне кажется, в данном случае он не кривил душой[1].

Когда мы вышли на улицу, машины были готовы продолжать поездку: одна на Север — в Валенсию, а другая на Юг — в Картахену. Я пожелал доброго пути новому командующему. После этого я больше никогда не видел Фуэнтеса. Обстановка все больше приковывала меня к Картахене. О действиях кораблей на Севере я узнавал от

---

[1] Советником к нему по рекомендации Н.Г. Кузнецова был назначен А.П. Александров, прибывший в Испанию с должности начальника Военно-морской академии, а начальником штаба флота Кантабрийского моря — молодой советский офицер А.В. Крученых, слушатель академии, который был хорошо известен Кузнецову по совместной службе на крейсере «Красный Кавказ» Черноморского флота. Указанная расстановка советских морских добровольцев на Севере облегчала новому командующему флотом руководство действиями флота и в какой-то степени предотвращала возможность повторения предательства, подобного тому, какое совершило бывшее командование флотом. — *Ред.*

своих добровольцев (пока был в Испании) и из прессы, когда вернулся на Родину. События там развивались следующим образом.

До мая 1937 г. как на суше, так и на море было сравнительно спокойно. Мятежники после разгрома под Гвадалахарой решили замедлить темпы общего наступления на Центральном фронте и перенести центр тяжести борьбы на северные провинции. Один из крупных кораблей мятежников постоянно находился у побережья с целью блокировать республиканцев, не допуская подвоза оружия и продовольствия и обстрела городов. Республиканские корабли приводились в порядок в предвидении решительных схваток и проводили небольшие операции в помощь сухопутному флангу, а также по обеспечению движения транспортов и обороне побережья.

Война на море на этом участке происходила в своеобразных условиях. Кроме воюющих сторон, здесь находились корабли нейтральных государств — Англии, Франции и Германии. Нейтралитет немцев уже давно был фикцией. Англия и Франция на этом этапе борьбы формально оставались нейтральными. Они не хотели помогать республиканцам и тем самым фактически играли на руку мятежникам. Много транспортов с грузами, с эвакуированным населением шло под английским или французским флагом. Эти корабли были в безопасности в испанских территориальных водах, а выйдя оттуда, немедленно брались под охрану военными кораблями, чей флаг развевался у них на корме. Это были, как правило, английские или французские суда. Республиканский флот был в состоянии проводить их или встретить на границе территориальных вод, а корабли мятежников не осмеливались так близко приближаться к берегу. На этой почве происходило немало острых эпизодов. Выходит,

скажем, из Бильбао или Хихона английский транспорт, на борту которого дети и гражданское население, а крейсер мятежников «Сервера», не считаясь с флагом, пытается увести его в свой порт, угрожая людям расправой. Тогда на сцене появляется эсминец, крейсер, а иногда и линкор английского флота с требованием освободить захваченный корабль. В отдельных случаях дело доходило до наведения пушек на крейсер мятежников и посылки ультиматума об освобождении захваченного судна. Иногда транспорты некоторых нейтральных государств доставляли различные грузы — вооружение, продовольствие в порты Сантандер и Хихон. Входить им в порт не давали блокирующие корабли мятежников, но, видимо, не желая осложнять взаимоотношения с нейтральными государствами, они не трогали эти транспорты, если последние не заходили в территориальные воды Испании. Только отдельные смельчаки, капитаны транспортов, ночью самостоятельно прорывались в заблокированные порты, а в большинстве случаев, когда на рейде скапливалось по нескольку транспортов нейтральных стран, штабом флота предпринимались различные операции по отвлечению блокирующих кораблей противника и проводке транспортов с грузами в порты. Так, в начале июня 1937 г. прибыл в Бильбао транспорт из Южной Америки, на котором было 10 тысяч винтовок, пулеметы и автоматы. Встречавшие его эсминцы отвлекали крейсер «Сервера» на себя, пока транспорт, пользуясь темнотой, добирался до порта.

Транспорт «Хабана» занимался эвакуацией испанских детей и женщин из Бильбао. Известно героическое поведение экипажа этого корабля. Мне рассказывали очевидцы, какими драматическими эпизодами сопровождалась каждая погрузка людей в Бильбао, особенно в начале июня

1937 г., когда мятежники уже наступали на город и бомбили порт.

Я запомнил операцию по эвакуации женщин и детей в Советский Союз. Происходило это в мае и июне. Несколько пароходов типа «Сьюдад де Кадис» — небольших, но удобных для пассажиров, забирали в Картахене испанских детей и уходили в море. Прежде всего это были дети погибших и беженцев, укрывшихся от зверств фашистов. Их провожали испанские товарищи и с большим вниманием встречала команда кораблей. Отправлять такие пароходы без обеспечения не хотелось, попасть в лапы Франко они боялись больше всего. Мы применяли такой способ: либо приурочивали их выход к очередному выходу эскадры в море, либо командующий предоставлял эсминец, который и провожал пароходы с детьми до территориальных вод Африки в районе Алжира. Даже в те времена, когда опасность быть захваченными франкистскими или итальянскими военными кораблями возросла, у нас не было ни одного случая с печальным исходом.

Но вернемся к Стране Басков.

С июня и до конца октября длилась трагедия неравной борьбы храбрых, но плохо вооруженных и наспех подготовленных борцов за Республику против многочисленной немецко-итальянской авиации и бронечастей, наступающих с востока на запад. Корпус басков, до тех пор стойко сопротивлявшийся, не выдержал, и противник в первой половине июня начал бои в непосредственной близости к Бильбао, прорвав Синтурион, — пояс обороны, от которого зависела судьба столицы Басконии. Сотни тысяч беженцев заполнили в эти недели шоссе, ведущее в Сантандер. К тому времени мятежники сосредоточили на этом участке фронта весь флот и установили более тесную блокаду портов. Республиканский флот вынужден был перебазиро-

ваться в Сантандер, где не было запасов топлива, зенитной обороны и ремонтных средств. «Диес» и «Сискар» в меру своих сил охраняли берег от десанта. Они не раз выходили в море, но днем были слабы, чтобы сразиться с крупными надводными кораблями мятежников, а ночью были заняты конвоированием многочисленных судов, двигавшихся в Хихон. Несмотря на превосходство сил мятежников, эсминцам удавалось неоднократно прорывать блокаду и обеспечивать приход транспортов с продовольствием и топливом. Иногда они шли на хитрость: один эсминец вступал в бой с крейсером, увлекая его за собой, а другой тем временем конвоировал транспорт в порт. Если на кораблях не было еще должного порядка и умения грамотно воевать, то в храбрости личному составу отказать невозможно. Подводные лодки отважно, хотя и безуспешно не раз атаковали «Серверу», заставляя его покидать район маневрирования.

После падения Бильбао положение на сухопутном фронте в течение двух месяцев оставалось стабильным, что давало возможность подводным лодкам и надводным кораблям действовать более активно. Подводные лодки затрудняли фашистскому крейсеру «Сервера» осуществлять эффективную блокаду республиканских портов, а надводным кораблям удалось за это время провести в Сантандер и Хихон порядка семи-восьми транспортов, принадлежавших нейтральным странам, с вооружением, бензином и продовольствием, столь необходимыми для нужд фронта и местного населения. В этот же период в Сантандер прибыл из Картахены танкер «Валлетта» с топливом и артиллерийскими снарядами для эсминцев. Танкер прошел через Гибралтар под флагом нейтральной страны. В конце августа 1937 г. под давлением превосходящих сил противника, наступавших от Бургоса на Сантандер, его пришлось

оставить, а республиканские войска, отошедшие в Сантандер, на отмобилизованных рыбачьих судах перебросить в Хихон. В этот период подводная лодка С-6 под командованием Н.П. Египко вывезла группу советских добровольцев, в том числе и Горева, некоторых офицеров штаба фронта и часть гражданского руководства из окруженного Сантандера в Хихон. В полночь при выходе из Сантандера подводная лодка С-6 была атакована противником, но ее командир, своевременно обнаружив противолодочный катер мятежников, несущийся на большой скорости на пересечку курса подводной лодки, скомандовал срочное погружение, С-6 ушла на глубину и изменила курс, благодаря чему избежала атаки противника и благополучно доставила своих «пассажиров» и грузы в Хихон, куда к тому времени отошла основная часть республиканских войск Северного фронта, до 21 октября защищавших рубежи республиканского Севера. До последней возможности действовали и корабли.

Подводная лодка С-6 в середине октября 1937 г. в результате попадания авиационной бомбы противника стала непригодной для использования и была затоплена своей командой. Эсминец «Сискар» до последнего момента оставался в Хихоне для эвакуации командования фронтом и руководства Астурии, но 21 октября 1937 г. был потоплен авиацией в порту Хихон. Эсминец «Диес» и подводные лодки С-2 и С-4 ушли во Францию. После этого эвакуацию разрозненных групп республиканских бойцов и местного населения производили на мелких рыболовецких судах. В тот же день северные провинции перешли в руки мятежников.

БЛИЖЕ К ФЛОТУ

В Картахене

10 октября 1936 г. я вылетел в Картахену. По просьбе республиканского правительства из Советского Союза намечалась отправка первых партий военного груза. Накануне я посетил И. Прието. Беседа состоялась у него на квартире поздно вечером. За чашкой кофе с коньяком дон Индалесио разговорился и, как мне показалось, хотел подчеркнуть неофициальность нашего разговора. Он с похвалой отозвался о переходе флота из Средиземного моря в порты северных провинций, хотя и не предложил распить обещанную в свое время бутылку шампанского.

К этому времени Прието уже был министром авиации и флота и прочно сидел в этих двух креслах одновременно. Осведомленный больше, чем я, он понимал, что коммуникации с Советским Союзом приобретают особое значение. Война принимала затяжной характер. Организация Народной армии и комплектование интербригад зависели от поступления оружия. Кое-что удавалось получать из Франции, Мексики и других стран, но этого было явно недостаточно. К этому времени уже стало очевидным, что базирование флота в Кантабрике затруднено; к тому

же он выполнял только частные задачи, не оказывающие решающего влияния на ход гражданской войны в целом. «Я принял решение вернуть флот в Средиземное море», — начал разговор дон Индалесио. Это мне было уже известно. Мы обменялись мнением о том, что обратный переход будет, очевидно, труднее, что пройти Гибралтар внезапно, как это мы сделали в сентябре, уже не удастся, да и флот мятежников пополнился новым крейсером «Канариас», который при смелом и инициативном командовании мог доставить много неприятностей эскадре с тихоходным линкором «Хайме I». Прието считал теперь желательным мое присутствие в Картахене.

«Я говорил с вашим послом Розенбергом, и он обещал дать нужные указания», — закончил министр. Мне ничего не оставалось, как выразить свою готовность сделать все от меня зависящее. Наш посол действительно указал мне на необходимость выехать в Картахену и все внимание сосредоточить на обеспечении приемки грузов. Когда вышел первый транспорт с оружием, вопрос обеспечения его в море республиканским флотом еще не стоял, а организация выгрузки в порту не представляла большой трудности. «А как быть с переходом эскадры, куда я обещал вернуться?» — спросил я у посла. Однако выход кораблей уже мог фактически состояться в день нашего разговора, а лететь туда так, как мы это сделали две недели тому назад, через территорию мятежников, возможности не было. С командующим флотом М. Буисой оставался наш советник Н.П. Анин.

Мой вылет в Картахену был назначен на раннее утро. С аэродрома Алькала-де-Энарес, расположенного в 25 километрах от Мадрида по шоссе на Валенсию, вылетал рейсовый самолет, идущий на Аликанте. Оттуда до базы менее двух часов на машине. В назначенный час 15 пассажиров

разных национальностей разместились в стареньком «потезе». Небольшой городок Алькала-де-Энарес был известен прежде всего тем, что в нем родился писатель Сервантес, а теперь на его долю выпало базировать истребители с советскими летчиками-добровольцами и защищать Мадрид от «юнкерсов» и сопровождавших их «хейнкелей» и «фиатов».

Мы улетали в глубокий тыл, и многие пассажиры, видимо, были довольны. Мадрид превращался во фронтовой город, мятежники готовили мощное наступление, окружив столицу с трех сторон. Испанское население не хотело покидать город, но многочисленные иностранцы и посольства предпочитали перебраться в тыл, распространяя слухи о скорой и неминуемой победе Франко.

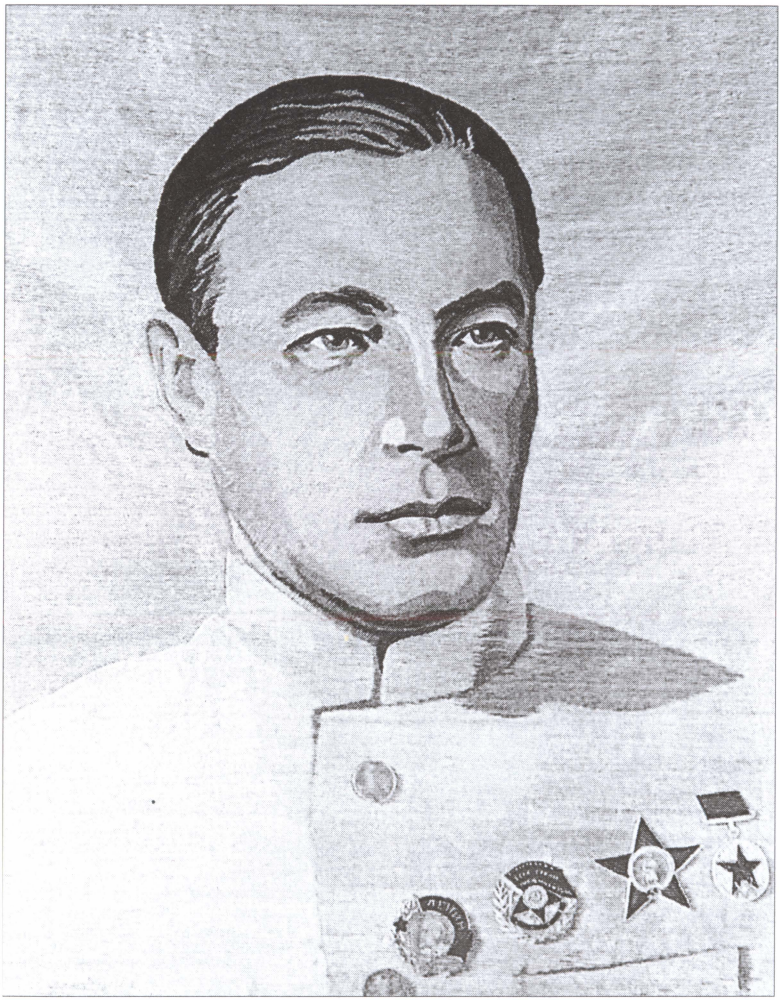
Сильная болтанка в горном районе доставляла большие неприятности. Она прекратилась, как только миновали горы, и самолет быстро начал снижаться; впереди открылась синева моря. Началось обычное перед посадкой оживление. Стюардесса попросила всех застегнуть ремни. Я не был уверен, будет ли машина из Картахены, но это меня уже не смущало. К моему удовольствию, еще из самолета я заметил серую «испано-суизу» и небольшого роста, плотного шофера-моряка Мартинеса: значит, все в порядке. Только от быстрого снижения немного болели уши, и после сильной болтанки все покачивалось вокруг, как на палубе корабля во время шторма. Два часа езды по красивой прибрежной дороге, и мы уже проезжали аэродромы Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер. Вот и Картахена. Гавань пуста, и нет обычного оживления в городе. Это знакомое моряку положение, когда флот ушел в море и база, временно осиротев, ждет его возвращения. А вот и здание с небольшой вывеской: «Висе-Альмиранте, Хефе де ла Басе де Картахена (Вице-адмирал, командир базы

Картахена)». Антонио Руис приветливо встречает меня и приглашает в свои апартаменты. Он рад моему приезду, но, как мне думается, не потому, что предстоит большая и полезная работа. Он еще не знал, что через несколько дней по городу пройдут первые советские танки и народ будет восторженно причать: «Вива Руссиа!», что именно эти добровольцы будут участвовать в отражении яростных атак на Мадрид в начале ноября. Ему приятно поболтать с новым человеком, не задумываясь о высоких материях. Я тоже доволен, что имею возможность, пока нет переводчика, объясняться с ним на французском языке; я знаю, что Антонио охотно поедет со мной и покажет базу, ее древние сооружения, оставшиеся от римлян и мавров. Все это хорошо и полезно, но есть и другие вопросы, более насущные и сложные. Ведь за прошедшие два месяца мне удалось со многим познакомиться, составить более полную картину происходящего и подумать о той роли республиканского флота, которую он должен будет играть, если война затянется. А конца ее не видно. Франко уже не сможет быстро одержать победу, даже если ему удастся захватить Мадрид, а республиканцам трудно было рассчитывать в короткие сроки подавить мятеж.

Флоту нередко доводится выполнять тяжелую, но малозаметную работу, от которой зависит успех на сухопутных фронтах. Эта работа временами бывает настолько незаметной для простого наблюдателя, что флот упрекают за его бездеятельность, и только выдержка командования в этом случае обеспечивает его нормальную боевую деятельность. Говорят, у японского адмирала Того в Русско-японскую войну сожгли дом из-за того, что он недостаточно активно, по мнению публики, действовал, выжидая более благоприятной обстановки. Известно также, что, когда в Первую мировую войну немецкий флот производил отдельные

налеты на Британское побережье, командующий адмирал Джелико подвергался резким нападкам, хотя он ни с каким флотом не мог полностью гарантировать Англию от ночных набегов флота противника. Общественное мнение не всегда разбирается в тонкостях войны на море. Так было и в данном случае. Республиканской эскадре предстояла тяжелая малозаметная работа. Забегая немного вперед, можно вспомнить, как с ноября 1936 г. и до марта 1937 г. эскадра непрерывно выходила в море и обеспечивала доставку нужных армии грузов, а кажущаяся бездеятельность флота вызывала нарекания, и в апреле флот в угоду общественному мнению провел специальную операцию, использовав в ней даже старый линкор «Хайме I» с риском потерять корабль без большого боевого эффекта. Ничего не поделаешь!

«Видимо, не один транспорт вам придется принимать в Картахене и поэтому рассчитывайте на длительное там пребывание», — советовал мне наш военный атташе Горев перед отъездом. Становилось очевидным, что республиканскому флоту и базе следовало приготовиться к борьбе с мятежниками против надводных кораблей, подводных лодок и авиации. В день моего прибытия флот был еще в Кантабрике и в базе было спокойно. Уже несколько недель не было ни одного налета, и вся деятельность мятежной эскадры была сосредоточена в районе Гибралтара. Даже затемнение перестали соблюдать, и по вечерам, как в мирное время, на главной улице Калья-Майор были открыты все рестораны и кафе. Посетители за столиками, вынесенными прямо на мостовую, засиживались до позднего вечера, и только беспокойные «пистолерос» (в основном анархисты) иногда нарушали тишину города. Кроме грузов, ожидалось прибытие и добровольцев. Я с нетерпением ждал это пополнение из моряков-добровольцев. Одному работать



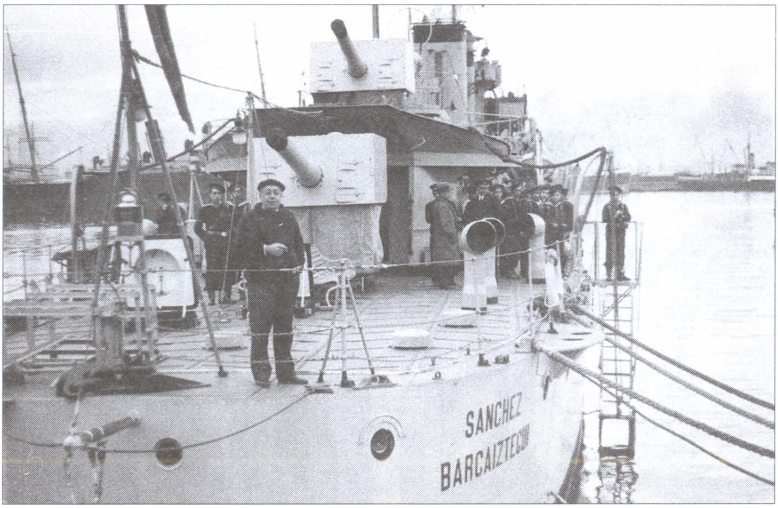
Николай Герасимович Кузнецов по возвращении из Испании



Мадрид в 1936 г.



Вид на Картахену. Аэрофотосхемка. 1930-е гг.



Мануэль Асанья на эсминце «Санчес Баркаистеги». 1930-е гг.



Индалесио Прието. 1936 г.



Ларго Кабальеро. 1930-е гг.



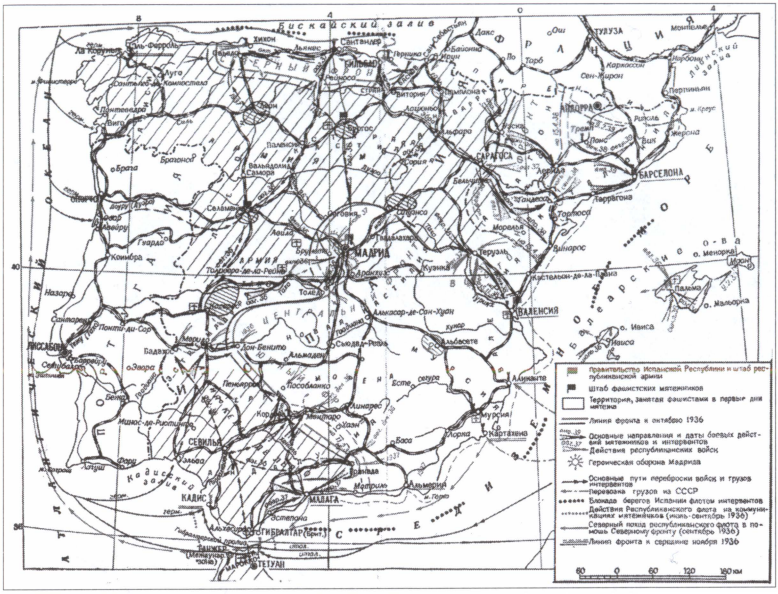
Командующий республиканским флотомМигель Буиса. 1930-е гг.



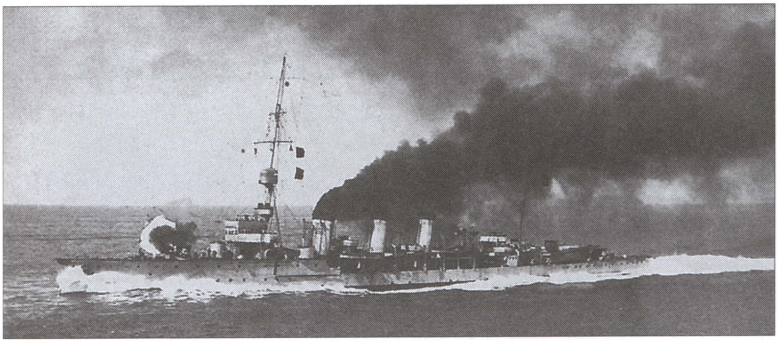
Командующий ВВС республики Игнасио де Сиснерос. 1930-е гг.



Гибралтар в 1936 г.



Карта военных действий в период Гражданской войны в Испании в 1936—1939 гг.



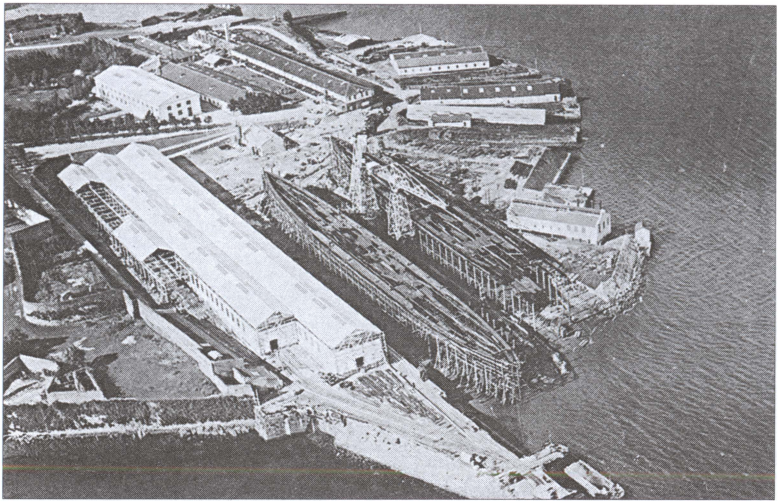
Тяжелый крейсер «Мендес Нуньес». 1930-е гг.



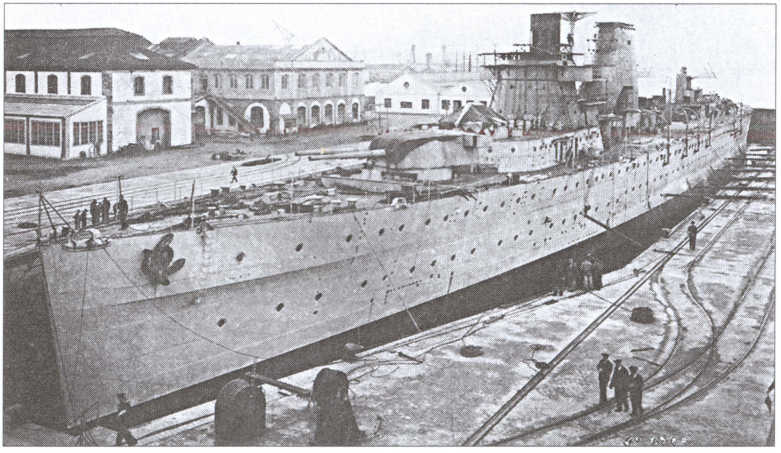
Порт Сеуты. 1930-е гг.



Вид на порт Кадиса. 1820-е гг.



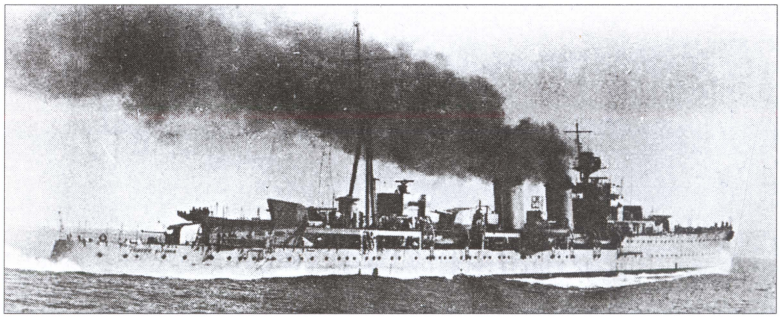
Военно-морская база Эль-Ферроль. На стапеле судостроительной верфи — крейсера «Канариас» и «Балеарес». 1930-е гг.



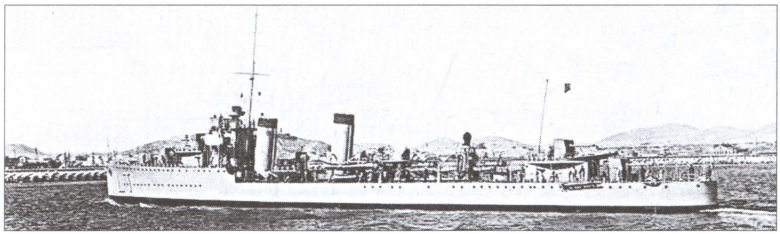
Достройка крейсера «Канариас» в Эль-Ферроле. 1936 г.



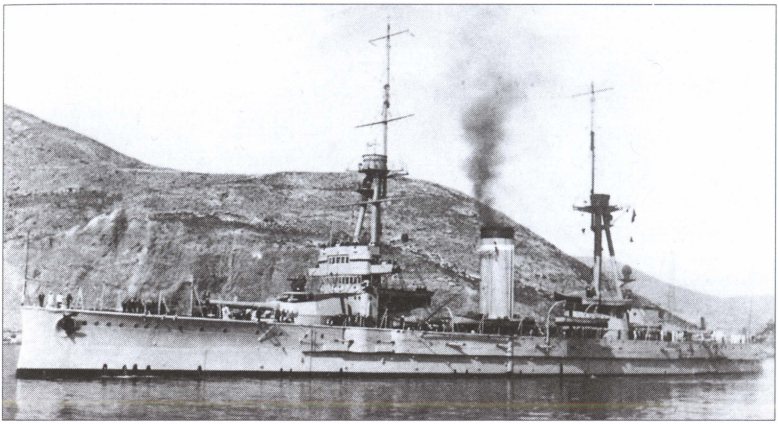
Крейсер «Мигель де Сервантес» (слева у причала). 1930-е гг.



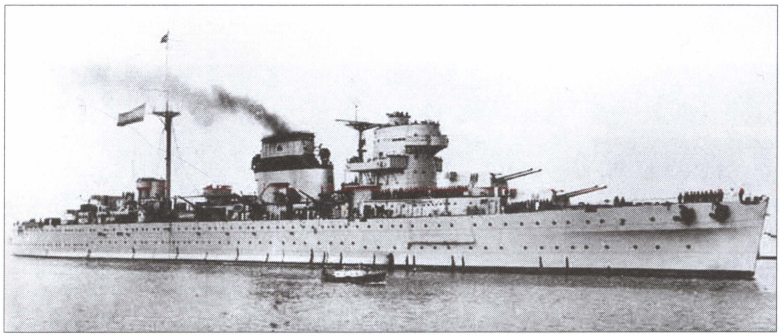
Крейсер «Либертад».1927 г.



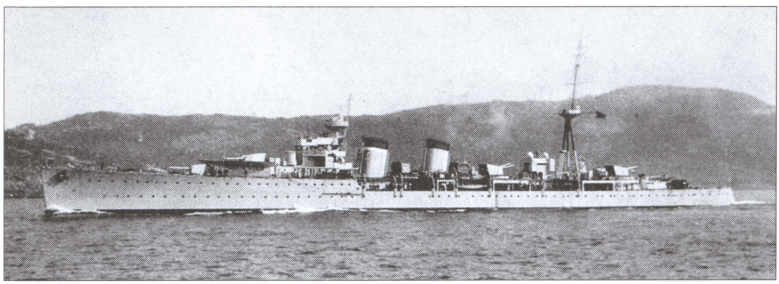
Эсминец «Лепанто». 1929 г.



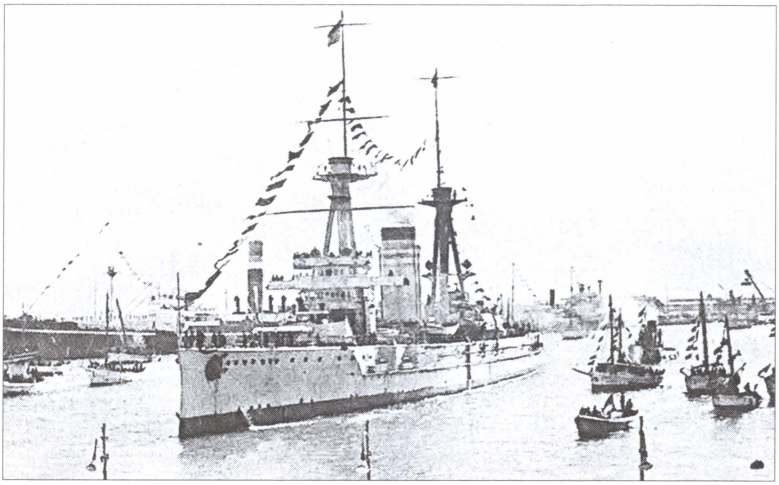
Линкор «Эспанья» в Картахене. 1930-е гг.



Крейсер «Балеарес». 1930-е гг.



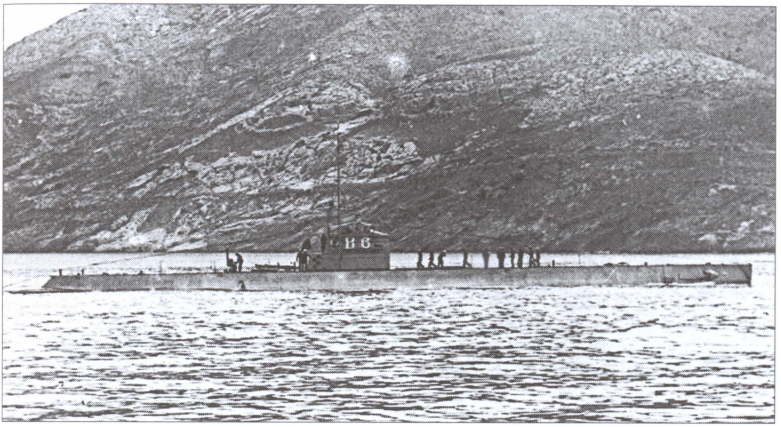
Крейсер «Амиранте Сервера». 1930-е гг.



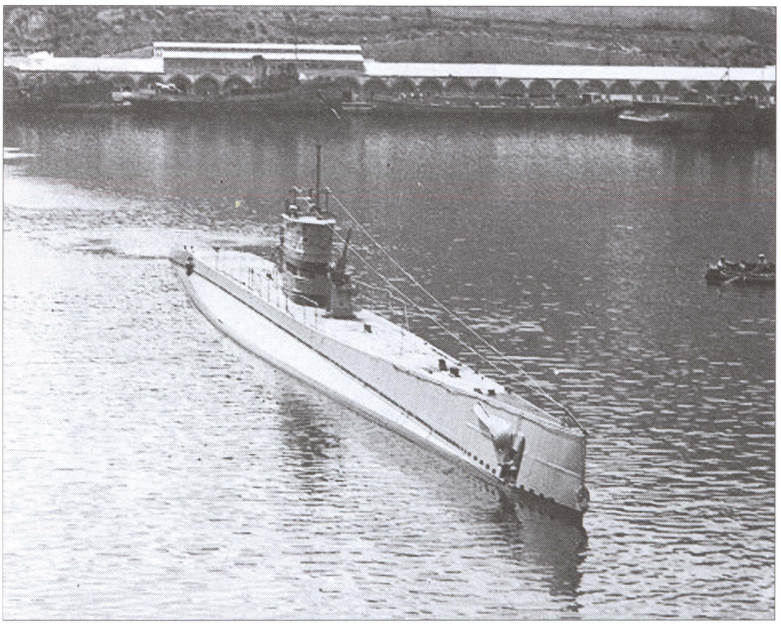
Крейсер «Хайме I» входит в порт Валенсии. 1933 г.



Команда республиканского крейсера «Хайме I». 1937 г.



Подводная лодка класса B



Подводная лодка класса C



Итальянский бомбардировщик Savoia-Marchetti SM.81 над Мадридом. 1936 г.

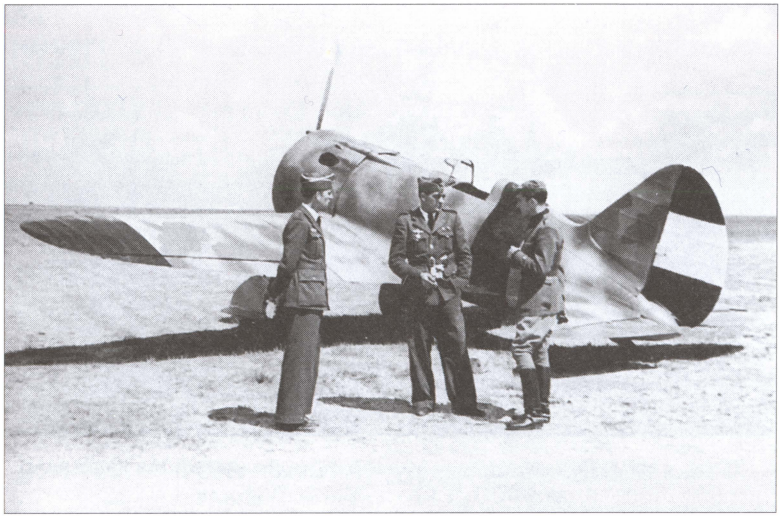


Разбомблённый Мадрид. Декабрь 1936 г.

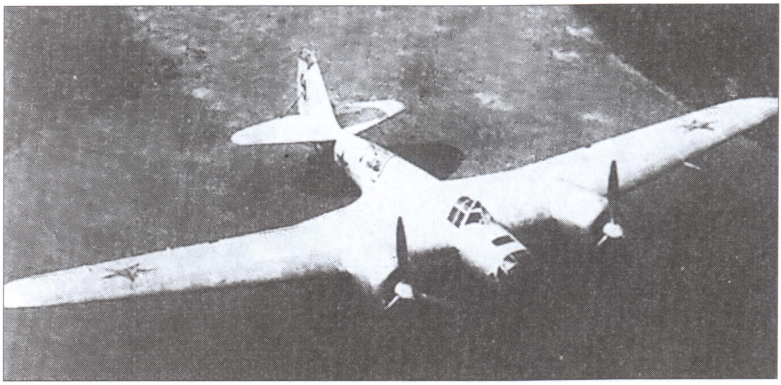




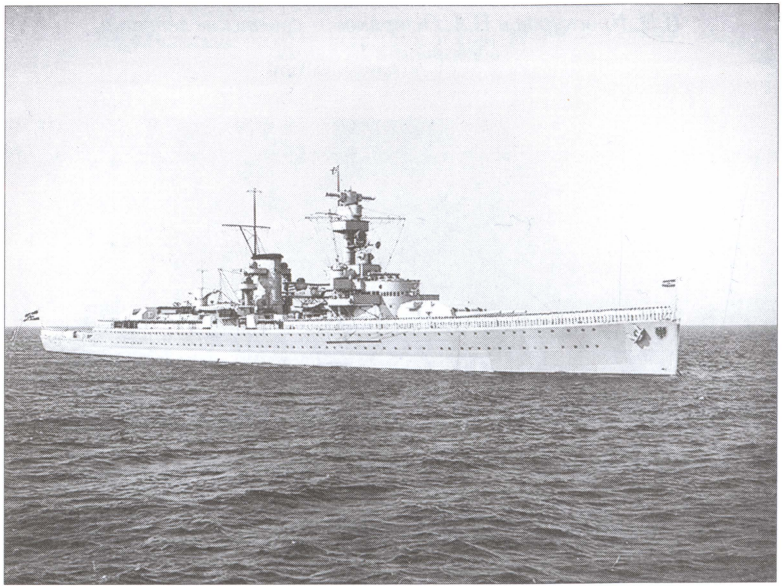
И.И. Проскуров и Н.А. Остряков — советские летчики, воевавшие в Испании



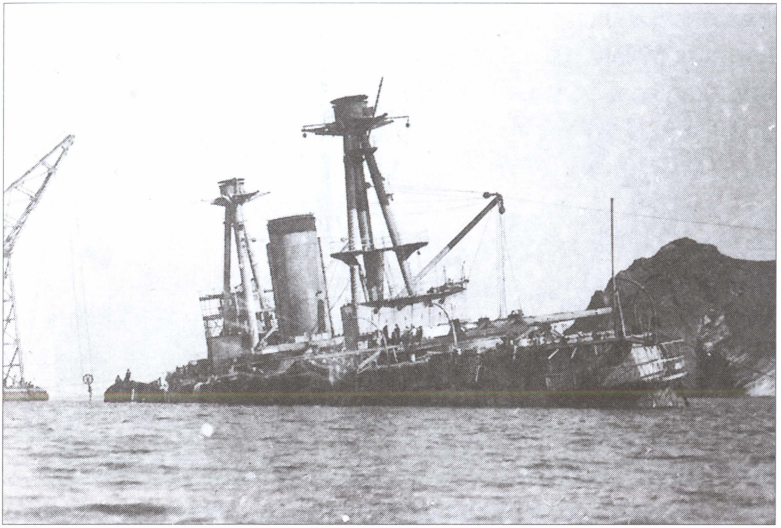
Истребитель И-16 и летчики республиканских ВВС. 1936—1939 гг.



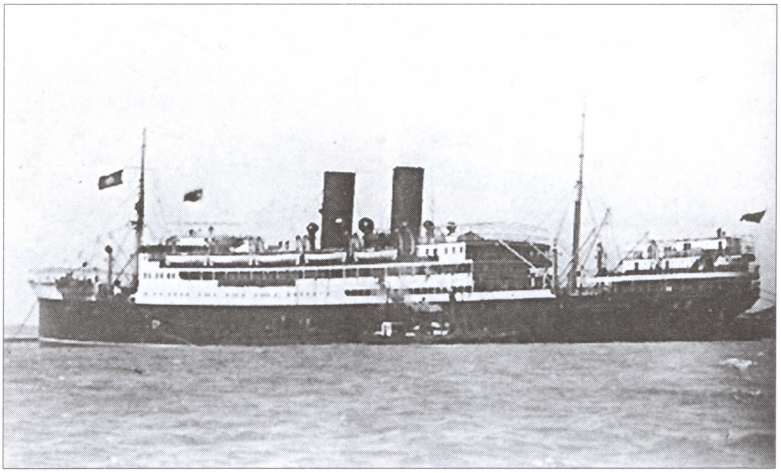
Советский бомбардировщий АНТ-40. С такого самолета были сброшены бомбы на крейсер «Дойчланд»



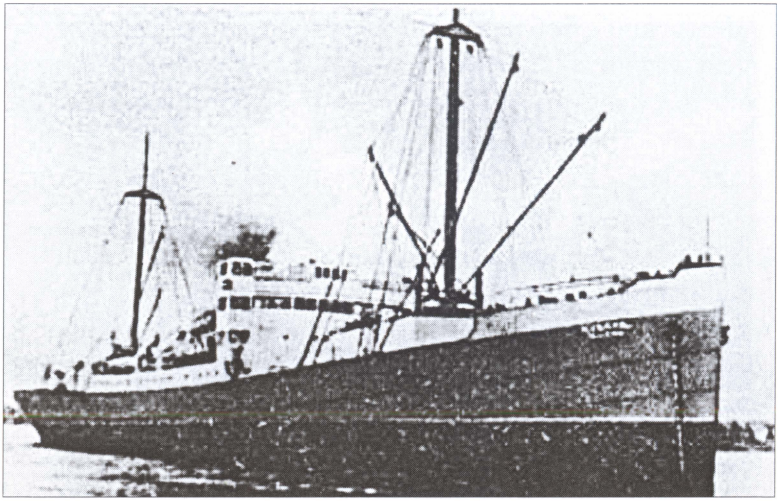
Германский крейсер «Дойчланд». 1935 г.



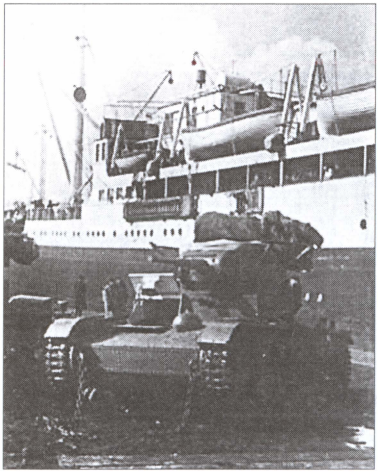
Крейсер «Хайме I» после взрыва. 1937 г.



Транспорт «Магальянес», осуществлявший перевозку грузов и людей между Испанией и СССР. 1930-е гг.



Советский теплоход «Кубань», совершавший рейсы из Одессы в Испанию



Разгрузка советских танков в порту Картахены. 1936 г.



Дети республиканцев готовятся к эвакуации

было трудно. Свободные дни я использовал для детального ознакомления с базой: ее береговой артиллерией, зенитной защитой, противолодочной обороной и готовностью порта к приемке груза. Без командира базы ничего не сделаешь с транспортом, и расшевелить дона Антонио являлось моей первой и основной задачей.

«Война, видимо, затягивается, и правительство правильно поступает, серьезно занимаясь организацией Народной армии», — начал я, чтобы затем объяснить роль флота и базы, а особенно задачи, которые выпадают на его долю.

«Но пуеде сер (Не может быть)», — с легкомыслием и чрезмерным оптимизмом ответил мне Руис, сразу разрушая мои планы. «Мятеж или удается сразу, или обречен на провал», — философствовал он. По его словам, Республика очень популярна в народе, и фашисты не имеют поддержки. «Но военная сила пока на их стороне», — возразил я и напомнил ему о падении Бадахоса, Талаверы и о продвижении мятежников к Мадриду. «Я также уверен в победе республиканцев, но для этого нужно упорно и организованно вести, если потребуется, длительную борьбу», — агитировал я, стремясь настроить его на деловой лад. Мне хотелось даже немного припугнуть дона Антонио победой мятежников, но он отнесся к этому довольно спокойно. Впоследствии мне довелось наблюдать за поведением многих офицеров, оставшихся на стороне правительства, и только немногие из них решительно и до конца были против Франко. Большинство колебались, сомневались и долго не могли сделать определенного выбора. Слишком многое связывало их со старым строем. К тому же Антонио Руис был офицером, способным только плыть по течению и совсем не приспособленным к бурным событиям, которые переживала Испания.

«Для армии потребуется много оружия, и откуда бы мы его ни получили, оно, вероятно, прибудет морем и обязательно в Картахену», — делал я прозрачные намеки. Антонио оживился. Он догадывался, что мой приезд связан с какими-то планами, и внимательно слушал, что я скажу дальше.

«Давайте посмотрим по карте, как это может выглядеть на деле», — сказал я и пригласил Антонио Руиса к столу, где лежала целая стопа морских карт Средиземного моря. Выбрав одну из них, на которой было все Средиземное море, я пустился в рассуждения о возможных коммуникациях и тех опасностях, которые могут возникнуть при движении транспортов в море и нахождении в базе.

С первого взгляда становилось ясно, что две линии коммуникаций — из Советского Союза и из Франции — приобретут наибольшее значение, если война примет затяжной характер. Какие грузы пойдут из Франции, я ясно не представлял. Комитет по невмешательству к этому времени приостановил даже посылку оборудования для республиканских кораблей и авиации из Англии и Франции, и только отдельные товары после «хорошей смазки» удавалось там приобретать. Линия коммуникаций шла из Черного моря через Дарданеллы, пересекала Средиземное море с востока на запад, с конечным портом в Испании. Эта линия приобретала особое значение. Транспорты, идущие по этому пути, вынуждены будут проходить около Мальты, Сицилии, Бизерты и вдоль африканского берега пробираться к Пиренейскому полуострову. Мятежники владели Гибралтаром и островом Мальорка, недалеко от Картахены, и, стало быть, имели возможность перехватывать эти транспорты в случае отсутствия республиканского конвоя. Руис слушал меня внимательно. Как бы желая предвосхитить его вопрос, я сказал, что республиканский

флот скоро вернется в Картахену и безусловно справится с этой задачей. «Муй буено, муй буено (Очень хорошо, очень хорошо)», — обрадовался он и спросил, не знаю ли я о дне возвращения кораблей. Обещая ему сразу сообщить все, что мне будет известно, я перешел к вопросам о готовности базы в предвидении большого потока военных грузов. «Если не секрет, расскажите мне, что будет делать ваша база, если несколько транспортов прибудут сюда», — осторожно, желая не задеть его самолюбия, обратился я к Антонио.

«Омбрэ!» — воскликнул мой собеседник и тут же приказал принести ему планы порта.

Оказалось, порт, вывозивший ранее фрукты и свинец, не был приспособлен для крупногабаритных грузов, хотя и имел довольно много небольших кранов. Одновременно могли стоять и разгружаться 3—5 транспортов, если найдется достаточно грузчиков. Узким местом были средства вывоза грузов из порта: автомашины и железная дорога. Не хватало открытых платформ и вагонов, почти совсем не было в его распоряжении автомашин, и тем более с прицепами, для перевозки огромных ящиков с самолетами.

Антонио тут же отдавал распоряжения о вызове нужных ему людей. «Позовите ко мне сеньора Матео», — приказал он, стараясь придать строгое выражение лицу. Матео я уже немного знал. Это был полковник интендантской службы, ведающий всеми хозяйственными делами базы. Высокий худощавый старик с печальными глазами оказался впоследствии незаменимым тружеником. Он пользовался авторитетом у всего личного состава. Матео пережил личную трагедию. В начале мятежа анархисты убили его единственного сына, когда последний пытался помешать расхищению оружия. Оставшись одиноким, он целиком отдавался службе, будучи преданным законному прави-

тельству. Прослужив в Картахене много лет, он знал все подробности хозяйства базы и не раз выходил из самых затруднительных положений. Я не хотел вмешиваться в разговор Антонио с его подчиненным и поэтому, когда Матео вошел в кабинет, отошел в сторону, рассматривая висевшие на стене картины из времен галерного флота. «Возможно, на одной из таких галер выходил из Картахены и Сервантес», — подумал я.

Получив какие-то приказания, Матео почтительно вытянулся и со словами: «Си, сеньор» — приложил руку к головному убору.

Мы продолжали начатый разговор.

Я знал, что дон Антонио является приверженцем Прието, и поэтому счел полезным упомянуть о своем разговоре с министром и сообщить, какое значение Прието придает последним операциям с транспортами. Но не в обычаях базы, даже во время войны, было работать до позднего вечера, и Антонио просиял, когда маринеро доложил: «Комида листа (Обед подан)». Я был тоже доволен, так как мы договорились рано утром начать знакомство с положением дел на месте.

Свой обход мы начали с Арсенала, который вместе с судоремонтными мастерскими и доками являлся главным флотским объектом военно-морской базы. Арсеналом называлась маленькая гавань, которая раньше была достаточна по размерам для всего галерного флота, а в настоящее время принимала только эсминцы и подводные лодки. Более крупные корабли до мятежа не базировались на Картахене, а теперь они становились у мола Курро, в большой гавани, не так давно сооруженной для увеличения акватории порта. Вокруг бассейна малой гавани, куда мы проехали, располагались здания мастерских, складов и администрации. Нас встретил начальник Арсенала Па-

трицио Касадо, секретарь Арсенала Мелиа и председатель местного профсоюза комитета рабочих Арсенала (он же начальник корпусного цеха) Артахо. Этот своеобразный треугольник, говоря нашим языком, дружно работал и многое сделал для обеспечения боевой деятельности флота в последующие годы. У причалов гавани не было никаких больших кораблей. Только у мастерских стояли два недостроенных эсминца — «Хорхе Хуан» и «Уллоа» — да две начатые крупные подводные лодки типа «Д». Сейчас было не до них, и все средства базы были брошены на ремонт боевых кораблей.

Здесь мне довелось узнать любопытные факты из жизни республиканского флота. «Конструктора Наваль» — компания, которая строила испанский флот, оказывается, была собственностью англо-испанского акционерного общества, управлялась из Лондона и зависела от английских поставок. Принимая участие в постройке эсминцев и крейсеров, англичане издавна контролировали строительство испанского флота. Теперь это выражалось в задержке поставок самых необходимых механизмов и материалов, которые даже были оплачены. Вода для боевых и бытовых нужд — и та была в руках англичан. Получаемая из Мурсии, она шла по водопроводу, который обслуживался английской компанией, а основным владельцем был не кто иной, как британский консул в Картахене. Случайно или нет, но Картахена вдруг стала получать мало воды, а насосы, от которых якобы это зависело, требовали замены. Они ожидались из Лондона, но тот же пресловутый Комитет по невмешательству временно запретил их отправку в Испанию. Англо-испанская компания, имея свои филиалы в Эль-Ферроле, который оказался в руках мятежников, и в республиканской Картахене, играла на два стола. В Эль-Ферроле она достраивала крейсера «Канариас» и «Балеарес», а в Кар-

тахене эсминцы «Хорхе Хуан» и «Уллоа». «Конструктора Наваль» оставалась «вне политики», когда дело касалось прибылей. Любопытно, что не только британский консул зависел от этой компании, но и дон Патрицио — начальник Арсенала — считал сёбя больше подчиненным Лондона, чем Мадрида. Если к этому добавить, что телефонная компания — «Унион телефоника» — была также в зависимости от иностранцев, а линия связи нередко проходила через территорию, занятую мятежниками, то составится полная картина того сложного положения, которое переживала Картахена с военной точки зрения.

«Соедините меня с Лондоном», — говорил Касадо секретарше, совершенно не задумываясь над секретностью переговоров.

«Сию минуту», — отвечала она и, возвратившись, докладывала, что заказала разговор на 16 часов, правда, телефонистка не ручается за точность, так как связь работает ненадежно.

Порядки эти изменить было трудно, и нашей задачей являлось сделать все возможное, чтобы в этих условиях помочь республиканцам в их борьбе. В описываемый момент меня прежде всего интересовала безопасность идущих грузов.

Мне представлялось, что Арсенал, обнесенный высокой стеной, явится лучшим местом для разгрузки транспортов. Патрицио указал мне на причал, где обычно стояли эсминцы, теперь он был свободен. Решили проехать на место и посмотреть. Именно здесь через несколько дней и разгружался «Комсомол», доставивший первые танки и группу волонтеров.

Я поинтересовался, намерено ли начальство Арсенала достраивать «Хорхе Хуан» и «Уллоа», на первый взгляд почти готовые эсминцы. «Все зависит от поставок из Ан-

глии, — ответил Касадо, — сейчас работы свернуты, так как мастерские загружены ремонтом боевых кораблей». Тогда не верилось, что гражданская война затянется на три года и многое изменится в самом Арсенале, а эти эсминцы — достроенные — еще примут участие в боях.

Простившись с Патрицио, мы с Антонио выехали на 15-дюймовую береговую батарею. Две такие батареи, из орудий корабельного образца, некогда построенные для английских линкоров, были установлены для обороны базы. Дорога шла зигзагами, круто поднимаясь вверх. Сколько труда потребовалось, чтобы затащить тяжелые башни на такую гору, зато батарея стала почти неуязвимой со стороны моря, и ни один корабль не осмелился приблизиться к ней.

«Горы без зелени», — говорят испанцы о Картахене. Зелени здесь действительно мало. Ранней весной она появляется на склонах гор, но горячее солнце в июне—июле ее безжалостно выжигает, и только в отдельных местах зелень сохраняется круглый год. Резким контрастом с серым городом и его окрестностями выглядит море. Голубое, оно сливается на горизонте с таким же небом, и на него можно часами смотреть, рассуждая о бренности человеческого существования. «Мар син пескадо (Море без рыбы)», — говорят жители Картахены и довольствуются моллюсками, изготовляя отличный арос де ла пола (плов из риса и съедобных моллюсков). Когда мы остановились у батареи, начальник артиллерии капитан Мира отрапортовал Антонио и представил командира батареи. «Море без рыбы» было спокойно. Зеркальная штилевая светлая поверхность только местами темнела там, где ветер вызывал мелкую рябь. Город, казалось, слился с окружающей однообразной серой местностью, и только бухта блестела, зажатая среди высоких гор. Отсюда легче всего было оценить по достоин-

ству древний Новый Карфаген, как счастливое сочетание глубоководных подходов и укрытых от всех ветров гаваней. Это делало порт очень ценным во времена галерного флота и сегодня, в дни авиации и подводных лодок.

Командир приказал пробить боевую тревогу.

Недавно установленные башни батареи береговой обороны пришли в движение, а жерла пушек, задранные вверх, говорили о силе и боеспособности береговой обороны.

Капитан Мира предложил пройти на командный пункт и, кажется, собирался сделать пробный выстрел, пользуясь присутствием командира базы. «Я уверен и без этого, что в случае нужды батарея будет хорошо стрелять», — сказал я посмотревшему на меня Антонио. Такая нужда для нее пришла через несколько месяцев, когда «Канариас» и «Балеарес» в погоне за республиканским эсминцем приблизились к Картахене, и батарея Синеса, спасая эсминец, выпустила несколько снарядов крупного калибра. С береговой обороной в Картахене было на самом деле благополучно. Некоторые батареи, правда, были настолько устаревшими, что их нельзя было принимать в расчет, но и крейсеры противника не представляли для них серьезной угрозы.

Меня интересовала одна из зенитных батарей 3-дюймового калибра, расположенная неподалеку. Нападение с воздуха представляло реальную угрозу. Четырехорудийная зенитная батарея оказалась явно несовременной. Старые пушки не были снабжены средствами обнаружения, а приборы управления рассчитаны на огонь по визуальной цели. Отражать налеты самолетов ночью такие батареи не могли. Я отметил для себя необходимость усиления средств противовоздушной обороны, но, чтобы не обижать личный состав, похвалил командира. «А сус орденес (К вашим услугам)», — бодро ответил он, и мы уехали.

Я тогда не знал, что Картахена будет моим постоянным местом жительства, а Валенсию, куда переедет правительство, мне придется посещать только для докладов в свободное от операций время.

Действия флота мятежников

Первыми кораблями мятежников, начавшими боевые операции против республиканцев, были крейсер «Сервера» и эсминец «Веласко». Они были использованы на Севере для блокады побережья и обстрела Бильбао, Сантандера и Хихона.

В конце августа вступил в строй крейсер «Канариас». Вместе с крейсером «Сервера» он уже принимал участие в обстреле побережья, когда сухопутные части мятежников наступали на Ирун и Сан-Себастьян.

Так как на Севере у республиканцев тогда не имелось никаких кораблей, кроме старого миноносца № 3, корабли мятежников действовали там безнаказанно. Только в сентябре на Севере появились три республиканские подводные лодки, которые ограничили действия кораблей мятежников у берега, однако они не могли им серьезно противодействовать.

19 сентября 1936 г. эсминец мятежников «Веласко» потопил подводную лодку республиканцев В-5 около Сантандера. Лодка, застигнутая в надводном положении, почему-то не могла погрузиться, и подошедший эсминец уничтожил ее вблизи берега и расстрелял пытавшуюся спастись команду.

В конце сентября, когда республиканский флот перешел на Север, корабли мятежников «Канариас» и «Сервера» перебазировались на Кадис. 29 сентября они напали

на дозорные корабли республиканцев, потопив эсминец «Феррандес» и нанеся повреждения эсминцу «Травина». Затем мятежные крейсеры, перебазировавшиеся на Кадис и Сеуту, начали обстреливать малозащищенные порты и населенные пункты республиканского побережья. В результате одного такого обстрела были уничтожены нефтяные резервуары в Альмерии, что ограничивало и без того малые запасы топлива у республиканцев.

13 октября республиканский флот вернулся в Картахену. У мятежников на Севере остались линкор «Эспанья» и эсминец «Веласко», пытавшиеся блокировать республиканское побережье.

Так закончился 1936 г. После активных и напряженных месяцев борьбы (июль — октябрь) наступило временное затишье, так как флот той и другой стороны требовал ремонта.

Первой крупной операцией Франко в 1937 г. было наступление на Малагу. В этой операции активно участвовал значительно усилившийся к тому времени флот мятежников.

Три крейсера мятежников — «Канариас», «Балеарес» (вступивший в строй в январе 1937 г.) и «Сервера», базировавшиеся на Сеуту и Кадис, — активно содействовали сухопутным войскам при наступлении на Малагу.

14 января 1937 г. все 3 крейсера с 2 канонерскими лодками «Кастиль» и «Лаурия», сопровождаемые тральщиками, обстреливали Эстепону на подступах к Малаге с юга и затем неоднократно появлялись в этом районе, поддерживая свой сухопутный фронт.

7 и 8 февраля, когда происходили решительные бои за Малагу, крейсеры мятежников непрерывно обстреливали город и подступы к нему. Следует отметить неплохое взаимодействие в этой операции сухопутных, воздушных и морских сил мятежников.

Вечером 8 февраля Малага была захвачена франкистами. Попытки республиканского флота противодействовать крейсерам мятежников успеха не имели, так как поблизости угрожающе маневрировали немецкие корабли, а итальянские крейсеры неоднократно показывались на горизонте, вводя в заблуждение командование республиканского флота и отвлекая корабли от действительного противника.

Активное участие Германии и Италии в войне на стороне Франко не было секретом с первых дней мятежа. Эта помощь возросла после провала плана мятежников быстро покончить с республиканским правительством. Любопытны некоторые данные. По признанию бывшего правительства фашистской Италии, мятежникам за время гражданской войны было доставлено: 2 тысячи орудий, 10 тысяч автоматов, 240 тысяч винтовок, 324 млн различных патронов, 8 млн артиллерийских снарядов, 12 тысяч грузовых машин, 700 танков, 800 самолетов, 17 тысяч авиабомб, 2 подводные лодки и 4 эсминца[1]. Мне думается, эти цифры если и страдают неточностью, то только в сторону преуменьшения.

Участвуя в разработке плана мятежа, фашистская Германия смогла выступить на стороне мятежников с первых же дней борьбы. К началу мятежа у берегов Испании уже находилась немецкая эскадра в составе двух линкоров типа «Дойчланд», трех крейсеров типа «Нюрнберг» и флотилии эсминцев.

Итальянская авиация перебрасывала войска из Марокко на полуостров, а Гитлер уже в августе предоставил Франко транспортные самолеты «Юнкерс-52» и истребители. Когда стало ясно, что предстоит длительная борьба, Гитлер

---

[1] Военно-исторический журнал. 1960. № 12. С. 118— 120.

приказал создать специальный авиационный легион «Кондор». В августе 1938 г. в этом легионе насчитывалось уже более 400 истребителей и около 300 бомбардировщиков[1].

Я много думал: можно ли было удержать Малагу? Без сомнения, можно. На Малагу наступали те же части Муссолини, которые потом были биты под Гвадалахарой. О наступлении было известно по крайней мере за месяц. Оборона, как правило, всегда требует сил в два, три, а то и в четыре раза меньше, чем наступление. Значит, не ослабляя кольцо защиты столицы до неразумных размеров, легко можно было оттянуть часть сил на юг.

К сожалению, достаточного внимания Южному фронту уделено не было. Генерал Асенсио, главный советник Кабальеро и фактический руководитель военными операциями, оказался не на высоте. Компартия решительно потребовала удаления Асенсио, но сделано это было уже после катастрофы в Андалусии. Возможно, еще в январе следовало не ограничиваться докладом Боливара — комиссара в Малаге — Л. Кабальеро и поставить вопрос в правительстве более решительно, чем это было сделано. Что же касается республиканского флота, он свободно мог выделить часть кораблей и базировать их на Малагу. Пребывание там двух-трех эсминцев сделало бы затруднительным подход к городу мятежной эскадры. Но сделать это должно было центральное правительство. Сухопутная оборона, авиация и флот под единым командованием могли защитить Малагу.

---

[1] Гитлер за первые два года гражданской войны (по июнь 1938 г.) послал мятежникам 650 самолетов, 200 танков, 700 артиллерийских орудий. Численность итальянских солдат и офицеров, действовавших в составе армии мятежников, составляла порядка 150 тысяч, а германского авиационного легиона «Кондор» — 50 тысяч человек. См.: Солидарность народов с Испанской республикой. М., 1972. С. 7. — *Ред.*

И так как для этого не требовалось больших оперативных познаний, то трудно сказать, где кончается халатность и беспечность и начинается предательство.

После взятия Малаги мятежники надежно завладели Гибралтарским проливом, а республиканский флот вынужден был ограничивать деятельность своих кораблей районом Средиземного моря восточнее Малаги.

Закончив наступление на андалусском направлении, мятежники активизировались на Севере.

В апреле развернулось наступление на Бильбао. Два крейсера и линкор мятежников постоянно действовали там, блокируя побережье и обстреливая порты и прибрежные дороги. Республиканцы к этому времени имели на Севере два эсминца — «Диес» и «Сискар» — и три подводные лодки. Этому отряду республиканского флота было трудно что-либо сделать против крейсеров и линкора мятежников. Но и в этих тяжелых условиях они добивались успеха. Так, в августе 1937 г. на подходах к Хихону находились танкер «Валлетта» с 8,5 т топлива и несколько транспортов с продовольствием, около Сантандера стояли транспорты также с продовольствием и другими грузами. Республиканские моряки предприняли рискованную операцию: два эсминца одновременно вышли в море, решив вступить в неравную борьбу с крейсером, чтобы отвлечь внимание неприятеля на один из эсминцев, предоставив другому возможность провести транспорты в республиканский порт. Это было 11 августа; в этот день в Сантандер удалось провести танкер «Валлетта» и несколько транспортов нейтральных стран с вооружением и продовольствием. Однако помощи, поступавшей морем, было недостаточно. Перевес сил был на стороне мятежников, и действия кораблей ограничивались охраной побережья от обстрелов и высадки десантов. С начала марта и до конца октября, когда пал Хихон, проис-

ходит упорная борьба за Север. Эсминец «Диес» в октябре ушел во Францию, где с огромным трудом отремонтировался, и вписал еще одну славную страницу в борьбу при попытке прорваться в Картахену. После неравного боя он был интернирован в Гибралтаре.

В апреле 1937 г. подорвался на мине и погиб линкор мятежников «Эспанья». Занимая большинство баз, мятежники, смотря по обстановке, сосредоточивали крейсеры то на Севере, то в Средиземном море.

Основной задачей крейсеров мятежников в Средиземном море являлась борьба на коммуникациях, идущих с востока вдоль берегов Северной Африки в порты республиканцев, прежде всего в Картахену.

Так, 6 и 7 сентября 1937 г. произошло столкновение конвоя республиканских транспортов с крейсерами «Канариас» и «Балеарес», в результате которого транспорты вынуждены были вернуться в Алжир.

В октябре 1937 г., после падения Хихона и ликвидации Северного фронта, все морские операции обеих сторон сосредоточились на Средиземном море. К этому времени силы мятежников превосходили силы республиканцев, тем не менее республиканцы смело выходили в море, а ночью искали противника, чтобы, используя свои эсминцы, нанести ему удар. В марте 1938 г. произошло столкновение республиканцев и мятежников в районе мыса Палое, закончившееся потоплением флагманского корабля мятежников крейсера «Балеарес». К этому сражению мы еще вернемся, оно явилось последним крупным столкновением на море.

Обосновавшись в Картахене, я часто выезжал для решения различных вопросов в Мадрид, а затем в Валенсию, куда в ноябре 1936 г. переехало испанское правительство и наше посольство. Тесную связь мне пришлось поддержи-

вать с морским министром И. Прието и руководившим нашими добровольцами на сухопутных фронтах Г.М. Штерном (Григоровичем). Я предпочитал лучше лишний раз лично доложить морскому министру, чем пользоваться для конфиденциальных разговоров радио или телефоном. Морской министр знал, какие важные грузы шли морским путем из Советского Союза, и давал указания командующему флотом своевременно выполнять все мои заявки по обеспечению встречи и разгрузки транспортов.

Г.М. Штерн был крайне заинтересован в своевременной доставке грузов. Он понимал, что по телефону не подобает вести разговоры относительно поступления вооружения, но все же иногда звонил мне в Картахену, чтобы узнать, как у меня идут дела.

— Когда ты приедешь к нам в Валенсию? — начинал он обычно свой разговор. Это означало: к какому сроку транспорт будет уже разгружен?

— Завтра же выеду, — отвечал я ему, стараясь побыстрее закончить опасный разговор. Мы прекрасно сработались с Г.М. Штерном и с полуслова понимали друг друга. После возвращения из Испании судьба снова свела нас на Дальнем Востоке, и у меня остались самые лучшие воспоминания о нашей совместной работе.

В связи с поездками в Мадрид и Валенсию вспоминаю несколько эпизодов.

Возвращаясь как-то из Мадрида, я не устоял против соблазна проехать по «пути» Дон Кихота.

«Вот та самая молино де вьенто (ветряная мельница), — говорит мой собеседник, знаток испанских достопримечательностей Хуан Лопес, — где останавливался и беседовал с прекрасной Дульсинеей идальго Дон Кихот». Это была дорога, по которой считали обязательным проехать все почитатели таланта Сервантеса, который был не только

знаменитым испанским писателем, но к тому же и храбрым солдатом — участником боя при Лепанто. В один из вечеров, когда низкая облачность и небольшой дождь (что бывает не так часто в Картахене) не предвещали налетов, в столовой у командира базы зашел разговор о Сервантесе. Антонио Руис рассказал, что знаменитый испанский писатель участвовал в войне с турками и отличился в известном Лепантском сражении, будучи еще совсем молодым командиром взвода на одной из испанских галер. Он не был моряком в полном смысле этого слова. Будучи в Италии, Сервантес поступил солдатом в формирующиеся там испанские части и с ними попал на галеры. Тогда не было еще дальнобойной артиллерии, двигателями служили тяжелые весла, а бой вели солдаты. Это была, говоря современным языком, морская пехота, вооруженная аркебузами.

Мы мысленно представляли себе, как 210 галер и 66 галиотов турок схватились с 201 галерой и 6 галиасами христиан, подойдя вплотную друг к другу. Физическая сила и личная храбрость морских солдат решали исход боя.

На одной из галер храбро сражался больной, снедаемый лихорадкой, бессмертный творец «Дон Кихота» М. Сервантес. Он находился в самых опасных местах боя и получил четыре ранения, после чего много месяцев пролежал в госпитале в Мессине. Правда, не за это его ставят в один ряд с Пушкиным, Шекспиром или Гёте, но и это заслуживает быть отмеченным в его биографии.

Бой при Лепанто был последней победой испанского флота. Шел 1571 г. Уходил блестящий для Испании XVI в., а вместе с ним уходило в прошлое и былое могущество флота. Испанцы любят вспоминать бой у мыса Лепанто и неохотно ведут разговор о Непобедимой армаде, 17 лет спустя потерпевшей поражение, которое было предвестником скорого упадка всей «империи незаходящего солнца».

Для Мигеля Сааведры де Сервантеса бой у Лепанто был тоже последним военным успехом. Несмотря на тяжелые ранения, он, правда, участвовал еще в неудачной для испанцев тунисской экспедиции. Два года спустя в походе на Алжир Сервантес попал в плен, где ему не раз грозила смерть. Только в 1580 г. его выкупили. Вернувшись на родину, он еще три года проводит в морских походах, но военная служба становится для него непосильной. Начинаются скитания в поисках куска хлеба. Потеряв руку, он вынужден был покинуть военную службу и заняться литературной деятельностью. После всего услышанного про Сервантеса-солдата хотелось еще раз повторить вымышленный путь героев знаменитого романа и более подробно познакомиться с памятниками того времени, но обстановка не позволила этого сделать. К сожалению, место, где покоится прах Сервантеса, установить не удалось, памятников ему поставлено много, и самым лучшим считается мадридский. Сколько лет прошло с тех пор, как наблюдал и описывал Испанию Сервантес, но и в годы гражданской войны черты доброго и наивного Дон Кихота можно было обнаружить у многих испанцев. Это особенно характерно для первых дней гражданской войны, когда суровая борьба против мятежников непостижимо сочеталась с удивительной наивной доверчивостью к своим непримиримым врагам.

В Валенсии я встретил много знакомых. В отеле «Метрополь» собирались в те дни писатели, журналисты и политические деятели со всего мира. Там можно было встретить А. Толстого и И. Эренбурга, Э. Хемингуэя и Мате Залку.

Ездили обычно ночью — так было быстрее и безопаснее. Шофер, матрос Рикардо, любил быструю езду. Он гнал машину со скоростью 90—100 километров в час. Как-то

по дороге в Валенсию нас сбила в кювет встречная машина. Отделались легкими ранениями, но пару месяцев я все-таки прихрамывал на левую ногу. Самое любопытное заключалось в том, что во встречной машине оказались бельгийские журналистки, с которыми я впервые встретился еще в сентябре на нашем пароходе «Нева» в Аликанте. Прощаясь тогда, они уверяли, что мы обязательно еще увидимся. «Ну, вот мы и встретились», — улыбаясь, сказала одна из них, когда я уже сидел около машины. Столкновение они объяснили невнимательностью шофера: «Мы его не раз предупреждали, а он все болтал и не смотрел вперед». Мне от этого было не легче.

До сих пор вспоминается неожиданный полет из Валенсии в Барселону в марте или апреле 1937 г. В Барселоне я получил возможность провести два вечера у нашего консула В.А. Антонова-Овсеенко, с которым был уже знаком. У него же я встретился с М. Кольцовым, только что приехавшим с Арагонского фронта. Мы сидели и вспоминали Родину. Я рассказал о положении в Картахене и на республиканских кораблях. Михаил Ефимович не терял надежды побывать и даже поплавать на кораблях испанского флота. Это были мои последние беседы как с В.А. Антоновым-Овсеенко, так и с М. Кольцовым. Их судьба трагична. Шел 1937 г.

Вернемся, однако, в Картахену.

Обеспечение морских перевозок из СССР в Испанию

Несомненно, самым ценным вкладом республиканского флота в борьбу с мятежниками было обеспечение морских перевозок в Испанию и из Испании. Поддержание комму-

никаций Республики с внешним миром, важное при любых условиях, приобрело особое значение в 1936— 1937 гг. в силу некоторых специфических обстоятельств.

Когда вспыхнул мятеж и в Испании началась война, Англия и Франция добились заключения между всеми европейскими государствами соглашения о невмешательстве в испанские дела. СССР, присоединившись к этому соглашению, продолжал активно защищать интересы республиканской Испании, разоблачая в то же время истинный смысл политики западных держав в отношении Испанской республики. Очень скоро выяснилось, что Германия и Италия, подписав соглашение о невмешательстве, нагло нарушают его, посылая Франко оружие, военных советников и даже целые армии, в то время как Англия, Франция, США отказываются продавать законному правительству Испанской республики даже противогазы. СССР тогда открыто заявил, что он не считает возможным соблюдать соглашение в большей мере, чем некоторые другие его участники (имелись в виду Германия и Италия), и стал продавать вооружение и боеприпасы Испанской республике. С этого времени основным поставщиком оружия стал Советский Союз; без его помощи испанскому народу было бы трудно продолжать борьбу против фашизма. В 1936—1937 гг. транспортировка вооружения шла преимущественно морем — из советских портов на Черном море в испанские порты на Средиземном море, в первую очередь в Картахену. Франкисты, а также фашистские Италия и Германия стремились всеми возможными способами (включая обстрел, бомбардировку и торпедирование судов) препятствовать свободным коммуникациям между СССР и Испанией. Республиканский флот должен был в любых условиях проводить суда с драгоценным грузом в Испанию. Надо прямо сказать, что, несмотря на все труд-

ности, республиканский флот справился с этой задачей. Более 20 крупных транспортов благополучно прошли из Советского Союза в Испанию до сентября 1937 г., и только активное вмешательство итальянских кораблей нарушило морскую коммуникацию с Востоком в конце 1937 г. Мне хочется здесь кое-что рассказать об этой славной странице в истории республиканского военно-морского флота.

Еще в сентябре 1936 г. советские суда «Нева» и «Кубань» прибыли из Одессы в Аликанте с продовольствием и одеждой для испанских женщин и детей, посланными советскими профсоюзами.

С октября начали приходить суда с оружием и боеприпасами. Первым таким судном был «Комсомол», доставивший танки, автомашины и небольшое количество пушек. Подобно «Неве» и «Кубани», «Комсомол» шел без всякого обеспечения со стороны республиканских военных судов. Только лоцман на катере встречал его, чтобы указать место стоянки в порту. Капитаном транспорта был Г.А. Мезенцев. На судне находилась группа добровольцев-танкистов во главе с С.М. Кривошеиным. Вскоре после этого в Испанию прибыл большой советский транспорт «Курск», который доставил первую партию самолетов-истребителей, авиабомбы и бензин. Самолеты, так же как и танки, были необходимы для борьбы под Мадридом.

С приходом этих транспортов связаны интересные воспоминания. Когда «Комсомол» отдал якорь в гавани Картахены, я на катере отправился к капитану транспорта. Мы быстро договорились с ним, с танкистами дело оказалось сложнее. С.М. Кривошеин, как старший, потребовал от меня документы, дающие мне право распоряжаться грузом. Таких документов тогда не могло быть ни у меня, ни у кого другого. Только ему одному было ведомо, какой груз и в каком количестве он доставил. Мне же было лишь из-

вестно, что этот груз нужно как можно скорее отправить в Арчену, а затем в Мадрид. Представителя испанской армии в Картахене в тот момент не оказалось, но время терять было нельзя: в любой час можно было ожидать налета франкистской авиации. Секретность в условиях Картахены являлась делом безнадежным, и я попытался убедить танкистов сразу становиться под разгрузку. Пока Г.А. Мезенцев швартовался, в Арсенал прибыл сухопутный, или, вернее, танковый, товарищ, которому Кривошеин поверил, как коллеге по специальности, хотя он мандата тоже не имел.

Первая партия танков еще стояла в Арсенале за высокой стеной, а весь город уже знал и оживленно обсуждал это событие. Когда же советские танки своим ходом направились через город в Мурсию и далее в Арчену, где им предстояло спешно приготовиться к тяжелым боям за Мадрид, ликованию населения не было конца.

— Вива Руссия, вива! — кричали из толпы и бросали вверх головные уборы.

Из Мадрида торопили, там был дорог каждый день, а франкистский генерал Кейпо де Льяно из Севильи, пронюхав о прибытии партии оружия республиканцам, уже угрожал по радио уничтожить Картахену и осыпал площадной бранью всех «красных».

Разгрузка шла медленно, но, главное, беспокоила та беспечность, с которой испанцы обращались с боеприпасами и бензином. Ящики со снарядами бросали на машину, как будто бы это были апельсины. Курение около бочек с бензином являлось вторым бичом, и дон Антонио — командир базы — несколько раз обращался к рабочим с увещеваниями, но это помогало мало. Почему же люди, готовые отдать жизнь за Республику, не понимали элементарных вещей? Мне кажется, это можно объяснить наивной бес-

печностью, столь свойственной испанцам-южанам, и отсутствием военного опыта (ведь Испания по-настоящему не воевала со времен Наполеона).

Пришлось просить танкистов и экипаж корабля установить собственную охрану на причале, хотя это делать было не совсем прилично в чужом порту. Но иного выхода не было; сами испанцы это понимали и не обижались.

Так или иначе, танки, готовые к бою и полностью укомплектованные, через несколько дней ушли по назначению. Именно эти танки в начале ноября приняли на себя удар рвущихся к столице мятежников и помогли отстоять Мадрид.

Некоторых товарищей-танкистов мне через несколько месяцев довелось снова увидеть, когда они отправлялись на отдых или лечение домой. Среди них были уже Герои Советского Союза, и, провожая их в Валенсии или Картахене, мы с удовольствием вспоминали первые шаги на этой прежде незнакомой, а теперь такой близкой земле.

В конце октября в Картахену прибыл советский транспорт «Курск». На нем находились самолеты-истребители, бомбы, бензин и значительное количество муки в трюмах. Мука предназначалась для Барселоны, а военный груз следовало принять здесь. Скопление транспортов в Картахене затрудняло немедленную разгрузку «Курска», как того требовал И. Прието. Дон Индалесио частенько звонил по телефону: «Дон Николас, как идет разгрузка важных грузов?» — интересовался он и убедительно просил ускорить ее, не особенно заботясь о секретности при разговорах по обычному проводу.

Надвигались ноябрьские бои за Мадрид, и каждый час был действительно дорог.

Несмотря на значительный риск, мы решили направить груз и транспорт в Аликанте. Этот порт был совсем не приспособлен для военных целей и плохо защищен с воздуха.

Он не отвечал самым элементарным требованиям безопасности, но что было делать? Только быстрота разгрузки и внезапность такого рискованного мероприятия могли обеспечить успех.

Огромный транспорт ошвартовался у одного из причалов, и население с любопытством посматривало на него, но затем насторожилось, когда из трюмов стали подниматься огромные ящики с «курносыми» истребителями И-15, а за ними и бомбы. Может быть, было и не очень гуманно подвергать опасности женщин и детей, но война предъявляла свои права, а Мадрид требовал помощи.

Когда основная масса грузов, привезенных «Курском», уже была на колесах или на причалах, несколько самолетов мятежников появилось над портом. Отразить их нам было нечем. Положение создалось крайне напряженное. Выручил неожиданный случай: в порту Аликанте в тот момент стоял аргентинский крейсер «25 мая». Крейсер в порядке самозащиты открыл огонь по франкистским самолетам. Это подействовало, и мятежники поспешили удалиться. Тем не менее мы сразу после этого отправили «Курск» в Барселону и больше таких экспериментов в Аликанте не повторяли.

В ноябре 1936 г. правительство переехало из Мадрида в Валенсию. Шли тяжелые бои за Мадрид.

После больших перемен на всех кораблях на флоте установился относительный порядок. Комитеты декретом правительства были заменены комиссарами, и эскадра стала управляться командующим флотом. В городе еще шли горячие споры, переходившие временами в открытые столкновения между социалистами и анархистами, но влияние анархистов явно падало. Лозунги компартии становились достоянием широких масс и пользовались популярностью.

Даже те, кто числился социалистами или анархистами, нередко поддерживали коммунистов.

Ноябрь 1936 г. был тяжелым. Положение под Мадридом временами становилось критическим. Обстановка на море ухудшилась. Крейсер «Канариас», который превосходил по скорости и вооружению все корабли республиканцев, окончательно перебазировался на Гибралтар и выходил в Средиземное море. Республиканские транспорты, следовавшие из Черного моря, требовали солидного обеспечения. Картахена подвергалась более сильным воздушным атакам. Опыт разгрузки первых «игреков» выявил массу недостатков. Работали медленно, с боезапасом обращались небрежно, а анархистские профсоюзы то и дело срывали работу в порту, увлекая за собой часть рабочих. Прибывшие на первых транспортах истребители, танки, пушки, винтовки без достаточной охраны лежали на причалах, медленно вывозились. Не лучше было и на железной дороге. Сотни вагонов, готовых к отправке, стояли из-за нехватки паровозов. Все это становилось известно мятежникам. Вместо обязанностей военно-морского атташе пришлось взяться за работу главного морского советника. В Валенсии моряку делать нечего, и только на случай приезда я сохранил номер в гостинице «Метрополь». Основной задачей на ближайшие месяцы являлась оборона морских коммуникаций, прежде всего с Советским Союзом. Трудность работы заключалась в том, что я не мог никому приказывать и в то же время должен был влиять на командующего флотом, добиваясь точного выполнения своих советов. Так, в строго назначенный день и час корабли флота должны были выйти в море, встретить где-нибудь у берегов Алжира транспорт с оружием и по строго разработанному плану доставить его в порт. Поехал в Валенсию к И. Прието. Министр незамедлительно принял меня. Он имел привычку

разговаривать на диване, подобрав под себя ноги. Его не смущали даже частые телефонные звонки; он каждый раз поднимался, шел к письменному столу и потом снова возвращался на свое место. Так было и теперь. Я рассказал о предполагаемых операциях флота и просил его дать нужные указания командующему флотом М. Буисе и командиру базы А. Руису. Прието, казалось, дремал, но я уже знал его манеру слушать.

«Я дам все нужные указания», — встрепенувшись, отвечал он и тут же вызвал своего секретаря. Тот, по обыкновению, явился с развернутым блокнотом, готовый стенографировать все приказы своего министра. Дон Индалесио продиктовал нужные указания.

«Я вас прошу лично мне докладывать о всех недоразумениях, которых, однако, я не ожидаю», — закончил он, и глаза его сверкнули из-под нависших бровей. Это был теперь тот Прието, про которого испанцы многозначительно говорили «дон Инда» и поднимали указательный палец. Внешне неповоротливый, с ленивыми движениями, он был старым и опытным политиком.

Мое личное участие в походе эскадры на Север в данном случае очень пригодилось. М. Буиса, с которым я ближе познакомился во время перебазирования флота на Север, охотно советовался со мной по всем вопросам, а я старался не ущемлять его самолюбие и, где только можно, соглашался с его рекомендациями. Ему одному я доверял сведения о времени подхода очередного транспорта, чтобы успеть подготовиться к походу флота, а он умел не разглашать секретов.

В 1936 г. в базе и на флотилии эсминцев ощущалась особая нужда в советниках. Именно в эти дни и приехали ко мне два наших волонтера С. Рамишвили и В. Дрозд. Они появились поздно вечером 10 или 11 ноября 1936 г. Услы-

шав родную речь, я выбежал к ним навстречу, и мы радостно приветствовали друг друга. Разговор затянулся далеко за полночь. Дрозд и Рамишвили наперебой рассказывали, как, стараясь не выдавать себя, они не без приключений добрались из Парижа, через Тулузу и Барселону, в Валенсию. Как там, не желая называть себя, они попали в безвыходное положение, но потом рискнули назвать мою кличку Лепанто и были без всяких трудностей направлены в Картахену. Но приятнее всего было услышать их рассказы о делах на Родине и особенно о флотских новостях. Слушая их, я думал, кого правильнее оставить советником у флегматичного Антонио Руиса и кого направить к неистовому андалусцу — командиру флотилии эсминцев Висенте Рамиресу. Будущих советников я знал по работе на Родине, учитывая черты их характера, попросил С. Рамишвили взять на себя обязанности советника у командира базы, а В. Дрозда — поработать вместе с командиром флотилии эсминцев. Как показали дальнейшие события, выбор оказался удачным. Рамишвили, знавший французский язык, быстро научился говорить по-испански, прекрасно ладил с людьми и через два месяца знал базу со всем ее огромным хозяйством не хуже дона Антонио. С раннего утра он со своим шофером и другом Хосе уже колесил по причалам порта, беседовал то с одним, то с другим должностным лицом, и все это у него получалось складно, а испанцы, видя его энергию, никогда не отказывались слушать его советы. Командир базы Руис первое время не поспевал за ним, а потом успокоился, передоверив многие вопросы дону Хуану Гарсиа (Рамишвили). Всем нашим морякам-добровольцам приходилось работать на кораблях в сложных условиях. На одних кораблях брали верх социалисты, а на других («Хайме I») сильным оставалось влияние анархистов. Все хотели участвовать в борьбе, но нередко по-разному понимали свою роль. На-

конец, не все одинаково относились и к нашим товарищам, хотя внешне старались этого не показывать. Но сложнее всего была обстановка в базе. Как в фокусе, в базе сосредоточивались все противоречия и находили выражение не только в бурных митингах или собраниях, но и в прямых стычках с оружием в руках. Анархисты, влияние которых в Мурсии было значительным, много шумели, но первыми бросали работу, когда наступали сумерки и увеличивалась вероятность налетов.

На долю дона Хуана Гарсиа выпали трудные обязанности: обеспечить разгрузку транспортов в условиях частых налетов, и в том, что мы не потеряли в Картахене не только ни одного корабля, но и ни одной винтовки, — его большая заслуга. Кроме того, он помог испанским товарищам укрепить зенитную оборону базы, организовать охрану рейдов и гавани и работу ремонтных мастерских. Энергичный, неунывающий южанин, он как-то умел находить общий язык с испанцами и заставил уважать себя. Он хорошо разбирался в людях и знал, на кого можно положиться. Вокруг дона Хуана Гарсиа даже сколотился определенный актив. Так, по делам хозяйственным он мог положиться на полковника Матео, и тот честно выполнял все его поручения. В Арсенале у него были свои друзья. Если Патрицио Касадо не всегда был лояльным, то заместитель его Франсиско Перейро, секретарь Мелиа и начальник корпусного цеха Артахо являлись надежными помощниками в любой обстановке. Заслуживает упоминания «альмиранте Лаго» (как его звали шутя), который выполнял тяжелую обязанность командира «Вихилянсии», т.е. наблюдения за водным районом базы. Выдвинутый Хуаном из младших офицеров, он всеми фибрами души ненавидел фашистов и прекрасно справлялся с выросшим хозяйством, состоявшим из разных кораблей и катеров. Именно он должен был

следить, не проберется ли какая-нибудь подлодка в базу во время бомбежки. Такие же преданные люди находились «в гвардии роха», охранявшей порядок в базе, береговой артиллерии и в профсоюзах.

Валентин Петрóвич Дрозд по своему характеру нигде не нашел бы себе лучшего применения, чем на эсминцах. Главной его заслугой было умение влиять на своего командира. Шумливый и подчас взбалмошный, Висенте Рамирес нуждался в разумном совете, и, пожалуй, ни один другой советник не мог этого сделать лучше Дрозда. Если крейсеры не всегда выходили для встречи транспорта, то эсминцы обязательно бороздили море между Алжиром и Картахеной. В таких условиях Дрозд и Рамирес быстро сдружились и даже в свободное время были всегда вместе. В.П. Дрозд не раз вызывал восхищение своим поведением. Таким мы знали Валентина Петровича и в годы Великой Отечественной войны. Смерть щадила его в Таллине и в осажденном Ленинграде, на опаснейших походах при эвакуации Ханко или на мостике крейсера «Киров» при массовых налетах на этот корабль. И вот судьба! Дрозд погиб в 1943 г. при переезде на машине из Кронштадта на Лисий Нос, попав в полынью от случайной бомбы. «Дикая смерть», — будто бы сказал он, когда автомобиль уходил под лед. Выбраться было уже невозможно.

Дон Рамон, как любил звать Дрозда Висенте, был не силен в знании языка, но умел отлично дополнять неизвестные слова жестами и вскоре уже обходился без переводчика. 15 эсминцев, находившихся в строю, требовали постоянного руководства. Опытных командиров было мало, и советники на флотилии нередко вынуждены были подменять недостаточно подготовленных штурманов, артиллеристов или минеров. Обучать каждого в отдельности было непосильно, и на флотилии раньше, чем

у других, была организована командирская учеба. Первое предложение об этом Рамирес встретил в штыки. «Вот разобьем фашистов, тогда поедем в Кадис учиться», — смеялся он, а Рамон убеждал, что без знаний и умения использовать оружие нельзя рассчитывать на успех. Тем более трудным было убедить командующего и командира флотилии в необходимости специальных выходов кораблей и соединений в море для практических торпедных и артиллерийских стрельб. Да, по правде сказать, и мы не верили, что война примет такой затяжной характер, и долгое время рассчитывали на окончание ее в ближайшие месяцы.

А время шло. Эскадра наряду с успешным конвоированием транспортов терпела неудачи в поисках и ночных атаках кораблей противника. «Бурро, Кавронес!» — кричал Рамирес, но все-таки задумывался над причинами неудачных действий кораблей. Становилось очевидным, что на одном энтузиазме строить планы нельзя, и тогда он обращался к дону Рамону за советом, как в том или ином случае поступают в Советском Союзе. Валентин Петрович хлопал своего шефа по плечу, приглашал переводчика и садился составлять план занятий или учений. «Эх, посадил бы я его под арест суток на десять, знал бы он, как готовиться к операциям», — шутил как-то наедине со мной Дрозд, но в том-то и беда, что он не мог по своему положению даже вежливо приказать. Личный пример в бою и высокие знания были единственными аргументами.

К этому времени число советских добровольцев в Испании увеличилось. Хочется вспомнить таких, как В. Алафузов, Н. Басистый, И. Елисеев, В. Гаврилов, Г. Жуков, С. Солоухин, И. Бурмистров, А. Александров, которые были в Испании еще в мою бытность. Позднее в Испанию прибыли: Л. Бекренев, Н. Египко, Н. Абрамов, Н. Пи-

терский, С. Сергеев, А. Лабудин, А. Крученых, С. Лисин, С. Сапожников, Г. Грищенко и другие.

Хочется рассказать о дальнейшей судьбе некоторых товарищей по Испании. В.А. Алафузов почти всю войну работал в Главном морском штабе, фактически являясь его начальником. Он сыграл важную роль в деле оперативной подготовки в предвоенный период и повышения готовности флотов. В последние годы Владимир Антонович, возглавляя Военно-морскую академию, много поработал над теоретическими вопросами военно-морского искусства. Скончался он в 1966 г.

И.Д. Елисеев в годы войны был начальником штаба Черноморского флота. Ему пришлось отражать в Севастополе первые натиски немцев в октябре — ноябре 1941 г. После войны в звании вице-адмирала Елисеев много лет работал в Главном морском штабе в должности заместителя начальника ГМШ. В отставке он трудился над воспоминаниями о пережитом. А ему было о чем вспомнить. Как и все побывавшие в Испании, Иван Дмитриевич никогда не забывал свое первое «боевое крещение».

Н.Е. Басистый в республиканском флоте плавал на эсминцах, вернувшись в Советский Союз, он стал командовать крейсером, а в годы войны командовал соединением кораблей на Черном море. Под руководством Николая Ефремовича наши корабли прорывали блокаду Севастополя и высаживали десант в Феодосии. После войны адмирал Н.Е. Басистый был назначен командующим Черноморским флотом и позднее первым заместителем министра Военно-морского флота. Уйдя в отставку, Басистый в группе ветеранов занимался с бывшими добровольцами-моряками.

Достойным представителем нашей страны в Испании оказался Г.В. Жуков. С Георгием Васильевичем Жуковым мне пришлось служить вместе на Черном море еще

в 1920-х гг., потом воевать в Испании и наблюдать за его работой в годы войны. Не случайно в самые тяжелые месяцы войны, осенью 1941 г., решением Ставки он был назначен командующим Одесским оборонительным районом. Под его руководством до середины октября 1941 г. моряки и войска Приморской армии доблестно защищали Одессу и ушли только после приказа Верховного командования: «Оставить город и эвакуироваться в Крым для обороны Севастополя». Героем Одессы Жуков остался в памяти всех черноморцев. Помнится, как после войны, уже будучи больным, с парализованной ногой, он просил дать ему посильную работу. Любил Г.В. Жуков вспоминать «годы молодые», и «испанский» период своей жизни он помнил всегда.

Н.О. Абрамов командовал к началу войны Дунайской флотилией; Н.П. Египко — соединением подводных лодок. Все эти товарищи старались оправдать доверие страны. Они разделяли опасность боевых походов и так же, как испанские товарищи, находились под бомбами в Картахене или на мостиках кораблей.

Вспоминается, как в зимние месяцы мне случалось выйти в море на эсминце «Лепанто». Четыре республиканских корабля производили ночной поиск крейсеров мятежников. Головным шел «Лепанто», на котором находился и командир флотилии Висенте Рамирес со своим советником, произведенным в чин капитана де фрегата испанского флота. Эсминцем командовал уже известный Валентино Фуэнтес. Он любил похвастаться, как без «колебаний» привел свой корабль в Картахену, чтобы служить родине. Однако в силу своего характера занять твердую линию во время войны он так и не смог. По мере того как республиканцам становилось труднее, он, как и многие офицеры, все больше колебался. Фуэнтес был значительно старше Рамиреса и считал его

выскочкой, а себя заслуженным офицером, по достоинству не оцененным правительством.

— Омбрэ! — вдруг раздавалось на мостике, когда разговор между командиром корабля Фуэнтесом и командиром флотилии Рамиресом переходил на высокие тона, и после этого весь мостик мог слышать приблизительно такой диалог:

— Разрешите мне самому командовать кораблем, — горячился Валентино.

— Но ваши сигнальщики плохо смотрят, и так мы не увидим противника, — уже быстрым срывающимся голосом кричал Висенте.

— Я буду жаловаться министру, — неслось в ответ, и Фуэнтес начинал нервничать.

— Кё паса? (Что случилось?) — вмешивался Рамон и спокойным голосом переводил разговор на другое.

Придавать этому большого значения не следовало. Два темпераментных южанина быстро остывали. К тому же стемнело, и мы находились в районе, где была исключена возможность встречи с мятежными кораблями.

Фуэнтес как гостеприимный хозяин предложил мне спуститься, чтобы выпить кофе, конечно, «кон коньяк» (с коньяком), потому что в походах этот напиток всегда считался лучше молока.

Уходить с мостика во время плавания для меня казалось немыслимым. Я не помню случая, когда бы оставлял мостик, если даже поход длился несколько суток. Предпочел остаться на своем месте и теперь. Еще не успели принести нам кофе «кон коньяк», как сигнальщики доложили о замеченных огнях «справа по носу».

Висенте и Рамон склонились над картой, обдумывая свои действия на случай встречи с противником. Но противник, к сожалению, не ходит с огнями, и на месте обна-

руженных огней вскоре обрисовался силуэт небольшого транспорта, беспечно идущего в южном направлении.

В строе кильватера полным ходом двигались эсминцы. Белые буруны у форштевня и пенистые волны за кормой хорошо наблюдались, показывая место кораблей. Луна еще не взошла, но ясное звездное небо увеличивало видимость, и горизонт отчетливо просматривался даже простым глазом. В назначенный час соединение повернуло на юг, чтобы пройти районом вероятного движения «Канариаса». Когда вышли на «большую дорогу», несколько пассажирских и грузовых судов пересекли нам курс, не подозревая о нашем присутствии. Снова повернули на север и, пройдя положенное время, легли курсом на базу. Это был один из многих неудачных поисков. Только в марте 1938 г. поиск увенчался успехом. Флагманский корабль мятежников «Балеарес» был обнаружен, торпедирован и потоплен.

После таких походов Рамон и Рамирес возвращались усталые и вместе, как неразлучные друзья, приходили к командиру базы или ко мне.

— Салуд и тримоторес, — обычным приветствием-шуткой объявлял о своем прибытии Рамирес.

— Дон Рамон — муй листо (т.е. умный человек), — восхищался Рамирес своим советником.

В.П. Дрозд был и на самом деле грамотным, смелым моряком, оказавшим большую услугу своим испанским друзьям.

В Валенсию по старой дороге. Полет в Барселону

Это было в конце марта 1937 г. «Салуд, дон Николас, — услышал я голос Г.М. Штерна. Он звонил из Валенсии. — У меня есть важное сообщение, не можешь ли утром быть

здесь?» — продолжал он. Было уже поздно, но если выехать через час-два, то я успею на рассвете приехать в Валенсию и явиться к нему на Альборайя, 8, где размещается штаб нашего главного советника. Уволенный домой шофер Рикардо явится только утром, и я попросил С. Рамишвили отпустить со мной его Хосе.

Не прошло часа, как мой помощник А.П. Коробицын (Нарцисо) доложил: «Коче листо (Машина готова)», и мы спустились вниз. После первых месяцев пребывания в Картахене я категорически отказался от охраны, и моим постоянным спутником теперь был только переводчик-помощник Нарцисо. Замечательный работник и хороший товарищ, долго живший в Аргентине и прекрасно знавший испанский язык, он заменил двух маринерос из анархистов, приставленных ко мне командиром базы. У входа в Капитанию стоял небольшой «Плимут», а Рамишвили давал шоферу последние наставления.

«Асус орденес (К вашим услугам)», — громко отрапортовал Хосе и вытянулся по-военному, докладывая о готовности машины.

«Вамос! (Трогай!)», — и машина покатила по знакомым улицам в полной темноте, не зажигая фар. В периоды частых бомбежек затемнение строго соблюдалось. Жителей в домах на ночь оставалось мало, зато бездомных кошек на улицах было много. Их зеленые глаза сверкали в темноте, что производило какое-то неприятное впечатление.

Хосе был разговорчив. Уроженец Севильи, он любил свой город. О чем бы он ни говорил, при всяком удобном случае разговор переводил на Севилью, расхваливая ее на все лады. Так случилось и теперь. Едва машина отъехала от здания командира базы, как Хосе начал сравнивать извилистые дороги Картахены с прямыми и прекрасными дорогами в Севилье.

«Quen no ha viso Sevilla, no ha visto maravilla!(Кто не видел Севильи, тот не видел чудес!)» — гласит испанская поговорка. Я вспомнил нашу Одессу. О любви местных жителей к ней ходит масса анекдотов.

Проехав предместье Санта-Лючия с его узенькими кривыми улицами, шофер включил синие фары, и мы помчались по знакомой прибрежной дороге на Аликанте. Эта дорога, обычно не загруженная даже днем, была совсем пустынной в ночное время. В порядке предосторожности мой Рикардо имел обыкновение, проезжая по ней в поздние часы, доставать из багажника автомат и класть его рядом с собой на сиденье. Делал он это с тех пор, как двое неизвестных остановили нашу машину и попросили подвезти их до ближайшего пуэбло. Не подозревая ничего плохого, я тут же согласился, и мне казалось, это были самые мирные люди. Но Рикардо уверял потом меня, что это «пистолерос», т.е. анархисты, от которых можно ожидать всяких гадостей. С тех пор вопрос о том, брать ли попутчиков, решал сам Рикардо, а он имел обыкновение прибавлять газу, если кто-нибудь поднимал руку, желая остановить машину. Ночь была светлая, и лунная дорожка тянулась далеко по морю. Редкие селения были пусты и мрачны. Ставни закрыты, и только какой-нибудь прохожий с фонариком в руке изредка появится на дороге и немедленно исчезнет.

— Жаль, что вы не были у нас на юге, — продолжал свой рассказ Хосе, повернувшись назад, чтобы убедиться, что мы не дремлем и в состоянии его слушать. Он говорил о том, как до мятежа изъездил там все дороги между Севильей и Малагой, между Кадисом и Гранадой, когда занимался перевозкой фруктов и вина, чем так богаты южные провинции Испания. Ему не нравилась серая пыльная Картахена и мрачные дороги в горах. «Монтаньяс син агуа,

мар син пескадо (Горы без воды и море без рыбы)», — не раз повторял он известную поговорку. «А какая Гранада?» — спросил его Нарцисо. Хосе ответил шуткой: «Кьен но а висто Гранада, но а висто нада», т.е. «Кто не видел Гранады, тот не видел ничего».

Он помнил множество поговорок, иногда удивительно метких, характеризующих испанские города. Знал он и высказывание в стихах насчет Картахены. Там говорилось, что здесь горы без зелени, море без рыбы, небо без облаков. Все шоферы любят поговорить, а испанские вдвойне. И это было бы неплохо, если бы они не пытались совместить веселую болтовню с быстрой (по-испански) ездой и не попадали так часто в кюветы.

Так незаметно мы въехали в Аликанте и, выключив фары, замедлили скорость. Хосе попросил разрешения остановиться около гостиницы, чтобы осмотреть машину перед длинным перегоном до Валенсии, а нам предложил пойти выпить кофе и размяться. В маленькой машине ноги действительно уставали, а я все еще не отделался от последствий автомобильной аварии и после длительной поездки не мог сразу разогнуть левую ногу — колено сильно отекало. Город жил, в отличие от Картахены, спокойной, мирной жизнью, а на рейде всегда стояло какое-нибудь военное или торговое судно с полным освещением. Так было и теперь. На всякий случай стоя подальше от порта, покачивался небольшой корабль; судя по силуэту, это был военный эсминец, занятый контролем поступающих грузов по инструкциям Комитета по невмешательству.

При выезде из Аликанте слева от нас виднелся темный силуэт старой крепости, почти такой же древней, как и Картахена. Клонило ко сну, да к тому же и Хосе, чем-то недовольный, молчал.

Дорога была знакома. Уже много раз довелось ездить по ней, и мы знали все крупные города или пуэбло. Это и насторожило нас. Прошло не менее получаса, а мы не встретили ни одного населенного пункта. Под колесами хрустели мелкий щебень и галька, что тоже показалось подозрительным.

«А вы по той дороге едете?» — спросил я Хосе.

«Сегурисимо (Нет никакого сомнения)», — ответил он. Учить шофера казалось мне неудобным, но я все-таки спросил, ездил ли он когда-нибудь в Валенсию. «Много раз, правда, давно», — ответил он. Продолжаем путь. На редкость ровная дорога из мелкой гальки и ни одной встречной машины. Что-то неладно, подумал я, но решил пока молчать.

Проехав еще полчаса, я снова спросил Хосе, уверен ли он в правильности выбранной им дороги.

«Сегуро (Уверен)», — но уже без превосходной степени ответил он и разъяснил, что эта дорога значительно короче той, по которой теперь обычно ездят. «Но почему же никто ею не пользуется, если она короче?» — спросил его Нарцисо. «Здесь немного опаснее, потому что дорога уходит в горы, где почти нет селений», — объяснил Хосе, показав жестом, что нам-то бояться нечего, мы вооружены. Снова едем и снова ни одной встречной машины или хоть какого-нибудь селения. Не будь я уверен в честности и преданности Хосе, я немедленно приказал бы вернуться, а тут еще ложный стыд за чрезмерное опасение, и мы продолжали путь в неизвестность. Но вот, наконец, и пуэбло. Мы с радостью остановились и послали Хосе выяснить, где находимся. От одного дома к другому переходит Хосе, стучит в окна — и все напрасно. Село как вымерло. Внешне все выглядело нормально и как будто говорило о том, что здесь живут люди, но почему не открывают двери?

Загадочно! На окраине села находим дорожный знак со стрелкой и надписью: «Алькой». Это хорошо, хоть какой-то ориентир есть.

У армейского товарища обязательно при себе находилась бы подробная карта местности, и он запросто разобрался бы в дорогах и расстояниях.

Правда, есть известный анекдот, что когда два сухопутных офицера на каком-то перекрестке вылезли из машины и стали осматриваться, развернув карту, находившиеся рядом мальчишки заметили: смотри, Петька, сейчас дорогу спрашивать будут.

Мы, моряки, доверившись шоферу, отправляясь по знакомой дороге, имели, да и то случайно, простую географическую карту для туристов. По ней было видно, что из Аликанте на Валенсию идут две дороги: более старая и когда-то, видимо, единственная шла прямым путем, а другая, построенная при Примо де Ривера и отвечающая требованиям туристов, проходила ближе к морю вдоль построенных там туристских баз, ресторанов и курортов. Наш Хосе хорошо знал только старую дорогу и не решался ехать ночью по новой. Но война внесла свои коррективы. Одна дорога оказалась совсем заброшенной и, видимо, не из-за опасности езды в пустынной местности, а из-за отсутствия там должного обслуживания и прежде всего бензоколонок, а другая приняла на себя всю тяжесть коммуникаций. Подсчитав, что теперь уже ближе до Алькоя, чем возвращаться в Аликанте, мы решили продолжать путь. После ровного и сравнительно прямого пути дорога неожиданно начала подниматься в гору. Машина медленно продвигалась и описывала большие круги вокруг горы, взбираясь на перевал. Низкие облака покрывали вершину горы, и мы ехали как в густом тумане, уменьшив скорость. Нас по-прежнему смущало, почему мы до сих пор не встретили ни одной машины.

«А как с бензином?» — поинтересовался я, подумав, что если, не дай бог, здесь останемся без горючего или скиснет мотор, то так и будем сидеть, не рассчитывая на помощь.

«Бастанте (Достаточно)», — ответил Хосе и посмотрел на циферблат, но в его тоне уже не было никакой уверенности, и он виновато начал объяснять, что когда поднимемся на перевал, то дальше пойдет сплошной спуск до самого Алькоя. Мы действительно вскоре начали спускаться такими же кругами и минут через десять выехали из облаков. Было уже далеко за полночь, а мы, вместо того чтобы подремать, для чего я всегда использовал ночные поездки, все бодрствовали, внимательно и с опаской всматриваясь в темноту. Одно утешение, что теперь мы спускались вниз и расход горючего был невелик.

Неожиданно мы увидели синие огни и силуэты домов — это был город, тот самый Алькой, который нам был нужен, как воздух. В баках почти не было бензина.

Трудно сказать, кто больше обрадовался этому, но шофер был явно доволен. Подъехав к контрольному посту, он выскочил из машины и оживленно начал делиться своими переживаниями, когда «милисиано» потребовал от него «сальвокондукто» (пропуск), подозрительно поглядывая на машину.

Традиционное «салуд», и мы двинулись к колонке, чтобы заправиться газолином.

«Теперь все предпочитают ездить по приморской дороге», — сказал Хосе и добавил, что «милисиано» также удивлен нашим выбором дороги.

«Это вам не Севилья», — подшучивал Нарцисо, когда машина уже мчалась по асфальтированному шоссе на Гандию, откуда недалеко и до Валенсии.

В гостинице «Метрополь» в конце марта 1937 г. было оживленно. Все переживали победу республиканцев под

Гвадалахарой. После яростных атак итальянского экспедиционного корпуса и полного разгрома его наступило затишье. Это чувствовалось и в Валенсии. Вечером в ресторане гостиницы необычно людно. Журналисты и писатели из Англии, Франции, США, посетившие места боев, теперь собрались в Валенсии. Они интересовались дальнейшими планами военных операций и назревающим правительственным кризисом. Многие стремились побывать в отеле, где размещено наше представительство, и поэтому там можно встретить не только представителей советской и испанской прессы, но и француза Мальро, американца Хемингуэя и множество менее заметных фигур. В марте в Испании весна уже в полном разгаре, не наша апрельская или даже майская в Москве, с холодными ночами и нередко заморозками, а жаркая. Днем уже совсем тепло, а если бывает дождь, то теплый и короткий, настоящий весенний дождик, наполняющий влагой рисовые поля и апельсиновые рощи. После бессонной ночи удалось немного отдохнуть, ожидая звонка от Штерна.

«Что-то неладно в Барселоне», — поздоровавшись, сразу начал Григорий Михайлович, когда я приехал к нему. В его комнате на втором этаже, как всегда, разложены на столе карты. Здесь нет всевидящих журналистов, и обстановка своей строгостью напоминает штаб крупного оперативного соединения.

«Прието собирается послать туда несколько кораблей», — продолжал он, желая выяснить мое мнение по этому поводу и дать некоторые указания. Я уже слышал от командующего Буиса, что крейсер «Мендес Нуньес» и два эсминца готовятся выйти в Барселону якобы для обеспечения важных перевозок из Франции в Каталонию и Валенсию, хотя время выхода еще не уточнено. Рассказав

Григорию Михайловичу об этом, я попросил проинформировать меня о положении дел в Барселоне.

«Анархисты выставили какие-то требования правительству Кабальеро, и дело может кончиться открытым столкновением», — сказал Штерн, воспринимая это как обычное явление. Отношения с Каталонией действительно уже не раз обострялись и отрицательно отражались на ходе боевых действий. От нее многое зависело в борьбе с фашистами. «Каталония — это жизненный нерв Испанской республики», — как-то сказала Д. Ибаррури. В Барселоне была сосредоточена хлопчатобумажная промышленность, химическая и электротехническая. От умения мобилизовать промышленные и людские ресурсы Каталонии во многом зависел исход войны. Однако вместо консолидации усилий для победы над Франко анархисты требовали «полной самостоятельности» или принятия их планов военных действий, в частности на Арагонском фронте.

Как известно, анархизм в Испании имел довольно прочную базу, особенно это относится к Барселоне — родине мирового анархизма. Стремление к самостоятельности и нежелание подчиняться центральному правительству мешало использовать огромные потенциальные возможности развитой в промышленном отношении Каталонии. Это было особенно страшно в тот момент, когда требовались общие усилия для борьбы с врагом. А между тем известно, если едет каталонец из Барселоны в Мадрид или Валенсию, он говорит: «Еду в Испанию». Если его спросить: «Разве Барселона не Испания?» — он ответит, что это «привычка и не больше», но будет упорно продолжать говорить: «Еду в Испанию», подчеркивая, что Каталония нечто другое. Зная все это, я также не удивился очередным разногласиям между Валенсией и Барселоной.

Я обещал Штерну выяснить у Прието его намерения о посылке кораблей. И мы перешли к вопросу, всегда злободневному для Григория Михайловича: когда прибудет очередной «игрек», как флот намерен обеспечить его прибытие и не задержится ли разгрузка прибывших самолетов, танков и пушек.

Во второй половине дня я позвонил секретарю министра и попросил принять меня. Прието, обычно назначавший час визита без промедления, передал, что извиняется и просит меня прибыть утром на следующий день.

В назначенный час я уже был в приемной министра.

Прието сразу же принял меня, но, не выслушав, предложил отправиться с ним тотчас в Барселону.

«Самолет готов, и через полчаса я должен выехать, — сказал министр, собирая какие-то бумаги в портфель. — По пути мы решим все вопросы», — продолжал он, и мне ничего не оставалось, как ответить: «Си, сеньор».

Я попросил разрешения заехать в «Метрополь», чтобы доложить о своем отъезде, и обещал своевременно приехать на аэродром. Позвонив в Картахену, я узнал, что соединение кораблей уже получило приказание министра и срочно выходит в Барселону с неизвестными пока целями. «В этих условиях мне лучше самому вылететь туда, чтобы выполнить указания Штерна», — рассуждал я. Предложение Прието, таким образом, целиком устраивало меня, и, поделившись своими соображениями с Рамишвили, я поспешил на аэродром.

Около самолета уже расхаживал высокий и сухой генерал, это был Игнасио Сиснерос — командующий ВВС, прибывший проводить своего министра. Сиснерос вслед за Прието должен был вылететь в Мадрид, где авиация республиканцев продолжала активно действовать в районе Гвадалахары. «Барселона буэна (Хороша Барселона)», —

сказал дон Игнасио и посоветовал найти время посмотреть этот город с его прекрасными улицами, постройками удивительной архитектуры и самым красивым в Испании метро. Я вспомнил шуточный диалог, которым якобы нередко обмениваются барселонцы с жителями других провинций.

«Барселона буэна (Хороша Барселона)», — любят хвастаться жители Барселоны.

«Барселона буэна си ля больса суэна (Барселона хороша, если у тебя звенит в кармане кошелек)», — возражают им.

«Но танто си суэна, комо си но суэна, Барселона сьемпрэ буэна», — отвечают барселонцы, утверждая, что независимо от того, звенит кошелек или нет, Барселона все равно прекрасна. Эти фразы иногда приводятся как пример звучности испанского языка.

Но вот появилась машина Прието, и экипаж самолета засуетился, делая последние приготовления. Невысокий и толстый дон Инда, когда нужно, был удивительно подвижен. Он энергично выскочил из машины и, буквально на ходу отдавая какие-то указания командующему ВВС генералу Игнасио Сиснеросу, направился к самолету. Солнце изрядно припекало. Сразу же после взлета весь Валенсийский залив раскинулся под крыльями самолета. Знаменитые апельсиновые рощи представляли собой изумительное зрелище. Прижимаясь к берегу, на небольшой высоте мы летели в Барселону. Слева, вдали, едва виднелась старая крепость Сагунто. На ее месте возник новый город Сагунто — центр черной металлургии. Некогда Ганнибал, воевавший с Римом в течение многих месяцев, атаковал эту крепость и, взяв ее после длительной осады, вынужден был снова ее уступить римлянам. Как и многие города Испании, Сагунто связан с многовековой историей Иберийского полуострова.

Справа от нас, за горизонтом, находились острова Мальорка и Ибица, занятые мятежниками. Более значительную роль они стали играть позднее, а в описываемое время только мятежные корабли временно базировались на Пальму, и самолеты небольшими группами бомбили оттуда побережье республиканцев. Море было спокойно, виднелась только мелкая рябь, да белая полоса прибоя тянулась вдоль берега. Здесь несравненно красивее, чем на юге Испании с выжженной солнцем зеленью, угрюмыми скалистыми берегами и серыми мрачными зданиями Картахены.

Я сидел напротив Прието и ждал, пока министр, освоившись с обстановкой в воздухе, начнет деловой разговор. Он был озабочен. Его миссия была щекотливой. Он должен был помочь президенту М. Асанье, который находился в Барселоне, вести важные политические переговоры и утихомирить разбушевавшихся анархистов. Слывя опытным политиком, дон Инда и на самом деле, пожалуй, лучше других мог выполнить эту задачу. «Странное положение, — думал я, глядя на него, — человек, никогда ранее не знавший ни авиации, ни флота, теперь, в годину испытаний своей страны, стал во главе двух военных министерств и от него зависит правильное ведение войны на море и воздухе». Но такова структура многих капиталистических государств. Разумные политические деятели без специального военного образования, но умеющие опираться на хороших советников, оказываются в состоянии руководить военными министерствами и направлять деятельность военных. Такие люди не отягощены традициями и знаниями только одной специальности, они могут объективно взвешивать все за и против. Они должны уметь не только подчинять стратегию политике, но и политику примерять к возможностям своих министерств. Опыт по-

казывает, что политик, призванный руководить страной или ответственными министерствами, занимаясь политикой и определяя вытекающую из нее стратегию, должен внимательно вникать в существо этой стратегии и упорно заниматься практическими делами. В противном случае политика окажется без фундамента, на котором она строится. Однако я удалился от темы. Прието был слишком политик. Он много думал о своих политических успехах и недостаточно занимался делами порученных ему министерств. Так он, не задумываясь, послал в сентябре 1936 г. весь республиканский флот на Север, больше заботясь о своем престиже на очередных выборах в кортесы, чем о военной целесообразности этого маневра. Теперь он, не советуясь с командующим флотом М. Буисой, направил боевые корабли в Барселону, чтобы подкрепить там свои политические акции во время переговоров.

Разместившись поудобнее, он внимательно и чуть иронически взглянул на меня.

«Ола, Николас», — начал он, как всегда, разговор со мной.

Спросив, знаю ли я о его приказе направить корабли в Барселону, Прието не сказал, что они могут потребоваться в случае критического положения в городе, и объяснял пребывание флота в Барселоне только как визит вежливости и признак дружеских отношений и единства целей в борьбе с фашистами. Он, видимо, не хотел быть со мной очень откровенным как с иностранцем, а я не считал удобным настаивать. Мне нетрудно было узнать подробности обстановки и без помощи Прието. Я спросил министра, как долго корабли будут заняты в Барселоне и вернутся ли в Картахену к предполагаемому выходу для обеспечения коммуникаций. Безопасность прибывающих из Советского Союза транспортов, заявил Прието, остается важнейшей

задачей республиканского флота, и он примет все меры к тому, чтобы поскорее вернуть корабли в Картахену.

«Когда ожидается следующий транспорт и какие у вас претензии к флоту?» — спросил дон Индалесио, переводя разговор на другую тему. Он был доволен, что до сих пор не было потеряно ни одного корабля и что все операции по разгрузке их под бомбежками прошли удачно. Я, в свою очередь, похвалил действия испанских моряков и спросил, не жалуется ли комфлот на то, что иногда я поздно информирую его о движении транспортов. «Сохранить секретность — это самое важное для успеха операции, — убеждал я его в предвидении таких претензий. — Хорошо, если бы вы сами приехали в Картахену», — высказался я, но Прието никак не реагировал на мое предложение. Министр явно не придавал значения действиям флота, хотя понимал, что формирование частей армии целиком зависело от поступающих морем самолетов, танков и другой техники.

В главную базу флота Прието собрался только в июне, когда произошел взрыв линкора «Хайме I», — по политическим соображениям он тогда не мог этого не сделать.

Вошел штурман и разложил перед министром карту полета. Мы пролетали мыс Тортоса, и до Барселоны оставалось меньше половины пути. Выступом в районе Сарагосы обозначалась линия фронта. Здесь анархисты не раз клялись «победить или умереть», но дальше громких лозунгов дело не двинулось. Сарагоса оставалась в руках мятежников. Прието покачал головой и жестом отпустил штурмана.

Пользуясь случаем, я решил рассказать Прието о некоторых флотских проблемах. Слабость авиации, приданной флоту, с каждым днем чувствовалась все больше. Имея звено средних бомбардировщиков и почти столько же истребителей, нельзя было надежно прикрывать сто-

янку флота в базе и его операции в море. «Флоту нужно больше самолетов», — видимо, неожиданно для министра заявил я.

«Си, си», — несколько раз повторил Прието, но уклонился от конкретного ответа на мою просьбу. Вместо этого он завел более отвлеченный разговор о строительстве самолетов в Испании, добавив, что об этом он будет говорить в Барселоне. «Придется поговорить с генералом Дугласом (Смушкевичем)», — подумал я и перешел на флотскую тему.

Мы обсуждали, как ускорить ремонт крейсера «Сервантес», подбитого торпедой, какие операции может предпринять флот мятежников, уже базирующийся к тому времени не только на Гибралтар, но и на остров Мальорку; мы говорили о том, как необходимо кораблям заниматься боевой подготовкой, и даже коснулись вопроса о запасах топлива в Картахене. Но все эти разговоры носили общий характер и не принимали формы определенных решений. Министр мысленно был уже в Каталонии и обрадовался, когда я, оставив его в покое, начал разговор с его секретарем о красотах северного побережья Испании и древности Барселонского порта.

Когда мы подлетали к Барселоне, Прието, как вежливый хозяин, спросил, где я намерен остановиться, любезно предложив пожить в той же гостинице, где забронирован для него номер, и немедленно распорядился об этом. На деле вышло иначе. Министр жил в гостях у президента Асаньи, а мой номер тоже пустовал: я предпочел воспользоваться комнатой в нашем консульстве у В.А. Антонова-Овсеенко.

Расставшись с Прието на аэродроме, я больше его не видел. Дни проводил на кораблях или в экскурсиях по городу, а вечерами все собирались в консульстве.

С командиром крейсера «Мендес Нуньес» Прадо мы вдоволь наговорились о положении в Каталонии и об анархистах. К счастью, обстановка быстро изменилась к лучшему, и корабли через несколько дней вышли в море, направляясь домой, в Картахену, а я по железной дороге выехал в Валенсию, чтобы доложить своему начальству о будущих операциях флота.

Война продолжается

Наступила весна 1937 г.

Республиканская армия с помощью Советского Союза и добровольцев из интернациональных бригад остановила фашистское наступление на Мадрид, нанесла поражение мятежникам под Гвадалахарой и начала подготовку к наступлению.

В правительстве произошли изменения к лучшему. Ушел не оправдавший надежд народа Ларго Кабальеро; его заменил Хуан Негрин. Появились новые надежды на успешное окончание борьбы. Вопрос оружия имел решающее значение. Германия и Италия посылали мятежникам целые соединения авиации, танков и пехоты. Итальянские корабли, даже не маскируясь, действовали против республиканцев. Для пополнения мятежной эскадры Франко были «проданы» новые эсминцы и подводные лодки.

Не добившись успехов на Центральном фронте, мятежники, как известно, в феврале 1937 г. начали наступление на Юге и захватили Малагу. Теперь они готовились к наступлению на Бильбао.

К этому времени существенные изменения произошли и в республиканском флоте, и в Картахене. Эскадра под командованием М. Буисы начинала понимать, что, кро-

ме энтузиазма, требуются знания и повседневная учеба. Корабли выходили в море на учебные стрельбы и для совместного маневрирования, хотя делалось это редко и не очень охотно.

Несколько десятков моряков-добровольцев из Советского Союза плавали на различных кораблях, помогая молодым офицерам и личному составу. Флоту было придано некоторое количество самолетов-бомбардировщиков, а истребители прикрывали базу в случае налетов. Жизнь в городе также изменилась. После зимних бомбежек население научилось укрываться в убежищах и продолжать работу немедленно после отбоя тревоги.

Все внимание было сосредоточено на работе порта и судоремонтных мастерских Арсенала. Еще до прибытия очередного транспорта заинтересованные товарищи начинали беспокоиться. Чаще всего приходилось иметь дело с летчиками и их руководителем — главным советником по авиации Я.В. Смушкевичем. Смушкевичу нравилось название испанского линкора «Хайме I», и он сделал его нарицательным для любого корабля. Только называл он в шутку не «Хайме I», а просто «Хайм». Если он хотел узнать об интересующем его транспорте, он спрашивал: «Как там у тебя, очередной "Хайм" прибыл?»

А если я просил у него прикрытия истребителями какого-нибудь военного корабля, он отвечал: «Ох, уж мне эти твои Хаймы», но всегда помогал. Для более обстоятельных переговоров Яков Владимирович Смушкевич (генерал Дуглас) обычно приезжал сам.

Танкисты появлялись в Картахене реже, но если ожидалась большая партия танков, тогда звонил генерал Д.Г. Павлов — старший танковый волонтер. По телефону с ним говорить было опасно, секретов он не признавал и мог прямо спросить, когда ожидается транспорт и сколько

на нем танков. Он даже не считал нужным называть их «черепахами», — это его оскорбляло. Мне всегда казалось, что у Дмитрия Григорьевича не хватало организованности и личной подтянутости, которые так необходимы в военном деле.

В Испании мне с ним довелось встречаться нечасто, зато в Москве я его видел много раз. «Боевой командир», — думал я о нем, но все же был удивлен, узнав о его назначении на высокий пост общевойскового начальника. Он «сгорел» в первые недели войны, и только историки смогут сказать, в какой степени он был повинен за потери и отступление в эти тяжелые дни.

Николая Николаевича Воронова интересовала артиллерия. «Ну как, жених, еще не встретил свою невесту?» — спрашивал меня Вольтер (Н.Н. Воронов), полагая, что такое иносказание не раскрывает тайны. «Да уже все в порядке, встретились и прибыли в Картахену», — приходилось обманывать Вольтера, чтобы одновременно ввести в заблуждение и противника.

С Николаем Николаевичем Вороновым мне чаще всего приходилось видеться в Валенсии. Там, на улице Альборайя, 8, находился наш главный советник — сначала Я. Берзин, а потом Г. Штерн. Высокая фигура Воронова выделялась среди других. Одетый в штатское, в черном берете, он никогда не терял военной выправки. Всегда был жизнерадостен и весел, любил пошутить. «Скотт из меня уже получился, а Вальтер еще нет», — смеялся он, когда я вместо официального Вольтер назвал его Вальтером Скоттом. На самом же деле Н.Н. Воронов именовался в Испании Вольтером — полковник Вольтер, как было указано в его документе. Значит, не английский писатель, а французский философ был его однофамильцем. Так или иначе, но Николай Николаевич был настоящим русским

по обличью и характеру. Фамилия Вольтер плохо маскировала его.

Заезжал Н.Н. Воронов и в Картахену, когда на транспортах было изрядное количество пушек и снарядов. В Альбасете, где формировались новые бригады, всегда с нетерпением ожидали оружия, он «болел» за свое дело, помогал мне в отправке снаряжения по назначению.

Судьба свела нас снова в Москве. Все годы войны я встречался с Вороновым то в Ставке, то в Наркомате обороны. Его деятельность известна и не требует дополнений.

Однажды в приемной советского посла в отеле «Метрополь» в Валенсии я познакомился с генералом Петровичем. После ноябрьских боев за Мадрид он прибыл в Валенсию для информации. Приглашенные на чашку кофе к послу, мы разговорились и, как иногда бывает, прониклись с первого взгляда взаимной симпатией. Много раз я встречался с Петровичем на улице Альборайя, 8, где размещались наши советники во время наездов в Валенсию, мы перешли на ты, а настоящей его фамилии я не знал. В этом не было нужды. Он звал меня просто Николас, а я его компанеро Петрович. Но вот генерал Петрович уехал на родину, и я совсем случайно встретил его на Гоголевском бульваре в день своего прибытия в Москву в конце августа 1937 г.

«Ола!» — воскликнул уже не генерал Петрович, а одетый в советскую форму Кирилл Афанасьевич Мерецков. С тех пор то реже, то чаще мы встречались с ним до войны в Генеральном штабе, в годы войны на Карельском фронте или на Дальнем Востоке.

Полковника Малино я в Испании не встречал и лишь неоднократно слышал о нем в связи со сражением на Харама. Безусловно, не приходила в голову и простая расшифровка Малино как Малиновского Родиона Яковлевича.

Узнал я об этом только в 1948 г. Не раз видевшись в годы войны, я не подозревал, что командир корпуса под Одессой, а затем командующий армией под Сталинградом и, наконец, командующий фронтом в конца войны маршал Р.Я. Малиновский был советником в республиканской армии и на Хараме в годы борьбы с фашизмом в Испании.

Но вот в 1948 г. наши служебные пути сошлись. Он командовал войсками на Дальнем Востоке, а я волею судеб оказался его заместителем по морской части. Приходилось не только работать в Хабаровске, но и совершать совместные походы на кораблях. Край необъятный — от Камчатки и до Порт-Артура. Если выдавалась спокойная погода, то хватало времени переговорить о текущих делах, вспомнить Великую Отечественную войну.

Так, однажды бывший полковник Малино завел беседу о том, как ему пришлось провести много месяцев в Испании, которые он не забудет никогда. Воспоминания стали общими. Мадрид, Валенсия, Барселона, Пятый полк, интербригады, части анархистов, республиканский флот. Общие знакомые: В.А. Горев, К.А. Мерецков, Н.Н. Воронов, Г.М. Штерн, Мате Залка.

Р.Я. Малиновский с интересом слушал о республиканской эскадре, о чем раньше знал очень мало, а я познакомился со многими интересными подробностями сухопутных сражений. Оказывается, Малиновский был советником у Листера, когда в Народной армии Испании только формировались первые дивизии.

А позднее, читая воспоминания Малиновского, я представил себе все настолько ярко, как будто мы с ним не раз встречались там, на Иберийском полуострове.

Когда транспорт прибывал в Картахену, в его разгрузке участвовали не только испанские грузчики, но и летчики, танкисты, артиллеристы из добровольцев. Они были за-

интересованы в скорейшем получении техники и оружия, заранее готовили средства перевозки. Тут же на месте, в Картахене, указывались пункты назначения.

Самолеты, как правило, на грузовиках переправлялись на соседние аэродромы и здесь собирались для испытания и отправки на фронт; танки грузились и по железной дороге шли в Арчену, Альбасете и Мадрид, а пушки и боеприпасы направлялись в места формирования частей Народной армии.

В дни прибытия транспортов на причалах обычно наблюдалось большое оживление. Испанские моряки были знакомы со многими советскими товарищами и встречались, как старые друзья. Вечером в небольшом клубе, или, вернее сказать, приспособленной для этого квартире из пяти комнат, устраивался товарищеский ужин (иногда с копченой колбасой и водкой, присланными из СССР) и заводился патефон. Пластинка с песней «Семеро смелых» пользовалась особой популярностью, и ее слушали несколько раз подряд. Радио настраивалось на Москву, и все мысли невольно переносились на Родину. К сожалению, очень часто такие дни сопровождались бомбежками, которые нарушали наши планы. Так было, например, 1 мая 1937 г., когда в Картахену прибыл крупный испанский транспорт «Санто Томе» с ценным грузом. Рано утром он ошвартовался у главного причала порта. В Картахене был уже накоплен большой опыт по организации разгрузки с наименьшей потерей времени. Знали, что ночью непременно появятся «гости» — «хейнкели» или «фиаты» — и транспорт, возможно, придется выводить из порта. Испанские товарищи, ведавшие приемкой грузов, еще накануне собирались у командира базы Антонио Руиса и обсуждали, как быстрее приступить к работам, когда транспорт подойдет к причалу, как не допустить

скопления опасного груза в порту или на железнодорожной станции. В данном случае сложность заключалась в том, что на этом транспорте прибыли крупногабаритные ящики с самолетами-бомбардировщиками, танки и даже торпедные катера. В Картахену прилетел и Игнасио Сиснерос — командующий республиканской авиацией. Он беспокоился не только о транспортировке громоздких фюзеляжей самолетов СБ на соседние аэродромы Лос-Алькасарес или Сан-Хавьер, где они собирались, но и о прикрытии всего этого района от возможных налетов мятежников. Если противнику и не удалось до сих пор пронюхать о движении транспорта, что маловероятно, то с приходом его в порт не могло быть и речи о секретности проводимой операции. Весь город, конечно, узнал об этом, как только огромный черный корпус лайнера «Санто Томе» с помощью буксиров начал втягиваться в гавань. Только барражирование истребителей и полная готовность зенитной артиллерии могли гарантировать теперь успешную работу порту. Когда «игрек» был у причала, а самолеты-истребители пусть в небольшом количестве, но постоянно находились в воздухе, все работали спокойно и уверенно. Береговые краны и судовые лебедки снимали тяжелые грузы с верхней палубы, а в трюмах стояли наготове портовые рабочие в ожидании своей очереди приступить к разгрузке. Железнодорожные платформы и грузовые машины с прицепами были сосредоточены у борта транспорта. Одним словом, работа кипела.

Как обычно, в Картахену прибыли и советские летчики-волонтеры с соседних аэродромов — Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер, чтобы встретить свои грузы и товарищей.

1 мая приехал в Картахену и генерал Дуглас, он был уже героем Гвадалахары, его знали многие испанские товарищи. Когда он появился однажды со мной на крейсере

«Либертад», его вполне заслуженно приветствовали возгласы: «Вива Руссиа, вива!» На лайнере в этот рейс прибыло много самолетов. Огромные ящики с разобранными бомбардировщиками предстояло как можно скорее выгрузить и отправить на специальных машинах к месту сборки. Рассредоточенные на большей площади, они подвергались меньшей опасности, чем в Картахене.

Кроме самолетов, на верхней палубе, под чехлами, были торпедные катера. Они предназначались для республиканского флота. Пользуясь попутным рейсом, прибыли и добровольцы. Корабль еще не успел отдать швартовы, а возгласы приветствий между берегом и кораблем уже неслись на испанском и русском языках.

«Салуд, амиго! (Привет, друг!)» — кричал кто-то капитану транспорта, которого знали многие.

«Привет, Гриша!» — раздавалось на русском языке. Это моряки узнавали своих товарищей.

Теперь вместе с республиканскими моряками воевали уже несколько десятков наших моряков-добровольцев. Начальник штаба базы и советник С.С. Рамишвили, как Фигаро, появлялся то тут, то там на своем маленьком «плимуте», давая нужные указания на испанском языке, которым он уже действительно владел «перфектаменте комо Сервантес» (не хуже Сервантеса).

На крейсере «Либертад» с командующим флотом работал (до приезда В.А. Алафузова) Н.П. Анин, который прибыл в Испанию в сентябре 1936 г. и успел принять участие в северном походе. Помнится, как я его впервые встретил в отеле «Палас» в Мадриде. Он был с большой окладистой бородой. На вопрос, что ему делать, я вынужден был ответить: «Немедленно сбрить бороду». Не знаю, как он это пережил, но через полчаса-час он явился ко мне и бодро доложил, что приказание выполнено.

Уже почти полгода плавал с командиром флотилии эсминцев В.П. Дрозд, которого даже русские товарищи всегда звали дон Рамон, он пользовался большой любовью окружающих.

На подводных лодках служил И. Бурмистров и делал все возможное для успешных боевых операций подводных кораблей, выполняя обязанности командира лодки типа «С».

Все они и многие другие, прибывшие раньше или позже, искренне стремились помочь нашим испанским друзьям и разделяли с ними опасности и тяготы морской службы.

На «Санто Томе» тоже прибыла группа моряков-добровольцев.

На верхней палубе мне удалось разыскать моего старого товарища В.А. Алафузова, которому было поручено доставить этот «груз». Он, безусловно, пережил много тревожных минут, пока был встречен республиканской эскадрой и благополучно вошел в порт. Когда спустили трап и командир базы А. Руис поднялся на мостик, на палубе и на причале происходил обмен теплыми приветствиями. Встреча в чужой стране даже с малознакомым советским человеком бывает необычайно приятной. Это вдвойне чувствовалось тогда, в военной обстановке, и крепкие объятия встречающихся были искренними. Люди встретились, как близкие, хотя многие виделись впервые.

Несмотря на ночные тревоги, на причалах в тот день было оживленно, весело и даже немного торжественно. Первомайский праздник накладывал на все определенный отпечаток. Где бы ни был советский человек, он помнил, как торжественно и весело отмечается этот день у него на Родине. Желание чувствовать себя вместе со своим народом проявлялось, правда, не только в такие дни. Мы, например, часто слушали музыку кремлевских курантов в полночь, и, когда в середине этого мотива был слышен

звук автомобильного гудка, казалось, что мы видим, как мчатся машины по Красной площади. Это было особенно приятно.

В Картахене заканчивался первый этап доставки военных грузов в Испанию. Затем начинался второй этап: все полученное надо было срочно разгрузить и отправить в различные пункты сборки, испытания и формирования частей.

Самолеты направлялись на соседние аэродромы. Там, разбросанные по всему летному полю и даже по шоссе, они приводились в боевую готовность. На аэродромах иногда было не менее беспокойно, чем в городе. Когда в Картахене не было кораблей, налеты мятежников переносились на аэродромы, где жило много наших товарищей, занятых сборкой самолетов. В свободное время они любили приезжать в Картахену, чтобы выпить чашку кофе или рюмку коньяка, при этом предпочитали, чтобы чашка кофе была поменьше, а рюмка коньяка побольше.

С летчиками-испанцами и с нашими товарищами, работавшими на аэродромах, у нас была и боевая дружба. Их истребители прикрывали флот, а когда происходила разгрузка, барражировали над базой. Это гарантировало нас от дневных налетов. Бомбардировщики действовали в море вместе с кораблями или бомбили порты и корабли мятежников. Небольшое количество их было придано флоту, а в случае необходимости мы просили у генерала Дугласа прислать нам пару эскадрилий, в чем он обычно не отказывал, если позволяла обстановка на фронтах.

Возглавляли это приданное флоту соединение «катюш» И.И. Проскуров и Н.А. Остряков. Они были особенно тесно связаны с республиканским флотом. После неудачных бомбежек крейсеров противника оба приходили на стоявшие в базе корабли и, знакомясь с мишенью в натуре,

разрабатывали тактику будущих операций. Прекрасные это были люди и смелые летчики. В любую погоду и на большие расстояния они звеном или отдельными самолетами ходили в море и бывали страшно огорчены, когда сброшенные ими бомбы, казалось, попали в цель, а крейсер все-таки уходил без повреждений.

Нередко в Картахене бывали и танкисты. Приняв танки в порту, они с грохотом проходили по городу и часто с ходу вступали в бой где-нибудь около Мадрида. Как правило, это были советские танкисты-добровольцы, которые после жарких боев считали отдыхом дни, проведенные в Картахене во время разгрузки «игреков».

Все добровольцы — летчики, танкисты или моряки с честью делали свое дело. Получив боевые имена и фамилии, они переходили или переплывали испанскую границу и вскоре, одетые в моно, с лихо надвинутыми на затылок беретами, уже осваивали нужные испанские слова.

Помню, однажды, возвращаясь из Барселоны в Валенсию по железной дороге, я наблюдал, как в вагон вошло несколько молодых людей в сопровождении девушки-переводчицы. Она давала им последние наставления: «В Валенсии вас встретят, а пока располагайтесь вот здесь», — и указала на купе вагона. Только что прибывшие через Францию молодые путешественники держались вместе, тихонько разговаривая между собой. Мне захотелось с ними побеседовать, но не тут-то было.

«Вы куда едете?» — задал я для начала шаблонный вопрос. Переглянувшись, молодые люди решили не посвящать меня в свои планы; очевидно, старший ответил: «Да вот нужно, и едем», — и дал мне понять, что не хотел бы дальше распространяться на эту тему.

Зная, куда они должны явиться в Валенсии, я решил козырнуть этим и полчаса спустя предложил им свои услу-

ги, добавив, что я ничего больше не хочу у них выпытывать. Разговор постепенно оживился. Когда на вокзале в Валенсии встретившие их товарищи объяснили, кто я, они смущенно извинились.

Из всех транспортов, сделавших по нескольку опасных рейсов Картахена — Черное море, самыми отважными были упомянутые выше «Санто Томе» и «Магальянес». Первый в конце 1937 г., уже после моего отъезда из Испании, был затоплен своей командой во время атаки мятежных кораблей, а второй прекратил свои рейсы примерно в то же время из-за установившегося тогда на море превосходства сил мятежников и открытого вмешательства итальянского военного флота.

С последним рейсом «Магальянеса» связаны два события, о которых следует упомянуть, но раньше, придерживаясь хронологии, несколько слов о подрыве английского эсминца «Хантер».

Английский эсминец «Хантер» подрывается на мине

В мае в Альмерии произошел неприятный случай. Испанские моряки уже привыкли наблюдать на рейдах Картахены и Альмерии английские эсминцы, формально выполнявшие роль наблюдателей от Комитета по невмешательству и нередко занимавшиеся мелкой контрабандой. В отличие от немецких кораблей они не вели открытой враждебной деятельности и не информировали флот Франко о передвижениях республиканцев. Отношение к английским кораблям было доброжелательное. Они не приближались близко к берегу, а в случае бомбежек отходили еще дальше в море. Ярко освещенные, в этом

случае они увеличивали скорость и, курсируя вне опасности, ожидали, пока стихнет артиллерийская канонада и прекратятся разрывы бомб. Не рискуя ничем, они наблюдали, как в базе отбивались от яростных атак фашистских самолетов, как после налета еще долгое время продолжали гореть дома, а иногда и рвались склады с боеприпасами и горючим. Это обычно происходило ночью. С рассветом английские корабли подходили ближе к порту или базе, вставали на якорь, а в жаркие летние дни даже ставили тенты для прохлады. Единственным неудобством для английских моряков была невозможность сойти на берег, чтобы сыграть в теннис и развлечься где-нибудь в ресторане. В общем это был редкий случай, когда на войне не как на войне, вопреки французской поговорке.

Так, уже несколько дней на рейде Альмерии стоял английский эсминец «Хантер». Город и порт частенько бомбили, и эсминец имел обыкновение бросать якорь на известном расстоянии от порта. 13 мая в 14 часов 15 минут раздался оглушительный взрыв. Все находившиеся на улицах озабоченно осматривались, ожидая очередной беды. Но все было спокойно — ни тревоги, ни стрельбы зенитных орудий или автоматов. Не было видно противника и со стороны моря. Не сразу заметили, что произошел взрыв мины, случайно плавающей у борта нейтрального военного корабля. Не разбирается мина — кто свой, а кто «нейтральный». Она, возможно, до этого долго плавала в полузатопленном состоянии, едва заметная даже при внимательном наблюдении, а может быть, и совсем погруженная в воду. Но вот на ее пути оказался корпус военного корабля. Она ударяется о него, и дальше происходит все как положено: разбивается стеклянная ампула, и какая-нибудь «жидкость Грине» действует на детонатор, а тот в свою очередь вызывает сильный взрыв тетронитрометри-

ланилина, или, как принято упрощенно называть, тротила. Может быть, все было иначе, но с теми же результатами. Сила взрыва настолько велика, что никакой борт ее выдержать не может и тем более корпус небронированного эсминца. В огромную пробоину начинает поступать вода, и дальнейшая судьба корабля плачевна. «Хантер» быстро кренился, и его положение казалось уже безнадежным. Так, видимо, оценил положение и командир, приказавший команде оставить корабль. Сняв раненых, шлюпки отошли от корабля, который с креном 25 градусов продолжал держаться на плаву. Аварийная команда Альмерийского порта быстро оказала помощь оставленному кораблю и, по международным правилам, могла претендовать на него как на свою собственность.

Не без чувства смущения за свое поспешное бегство английские моряки вернулись на корабль.

На следующий день крейсер «Аретуза», взяв эсминец на буксир, отвел его в Гибралтар. В результате взрыва 8 человек были убиты и 14 ранены. Испанские моряки сожалели о гибели англичан, пусть не оказывавших помощи борющимся республиканцам, но и не помогавших мятежникам.

Инцидент с немецким линкором «Дойчланд»

К маю 1937 г. борьба за каждый транспорт, идущий с военными грузами с Востока, требовала участия всей эскадры флота. Крейсеры мятежников, базируясь на Мальорку, занимали фланговое положение. Немецкие и итальянские военные корабли оказывали им всяческую помощь. Во время проведения одной такой операции в конце мая произошел нашумевший случай с бомбежкой испанскими само-

летами немецкого линкора «Дойчланд» и последовавшей за этим бомбардировкой германскими военными судами города Альмерии.

События развернулись следующим образом. 31 мая эскадра республиканских кораблей вышла для встречи очередного «игрека» — в данном случае «Магальянеса». Сведения о появлении крейсеров мятежников заставили командование флота маскировать свои намерения, чтобы отвлечь внимание противника от намеченной точки встречи. Избрав объектом диверсии порт на острове Ибица, республиканский флот направился туда, чтобы обстрелять порт, а с наступлением темноты следовать к месту встречи «игрека» около мыса Бон. Транспорт был крупный, и груз на нем требовал особого обеспечения.

Подойдя к порту и обнаружив там немецкий линкор, командующий флотом М. Буиса решил не осложнять международную обстановку и отказаться от обстрела берега. Тем более что основная цель — привлечь к себе внимание противника — уже была достигнута. Эскадра повернула на юг. Но, кроме кораблей, в этой операции участвовали и самолеты.

В назначенный час звено самолетов появилось над островом для одновременной с кораблями атаки. Однако с самолетов значительно труднее, чем с судов, правильно оценить обстановку, да и вмешаться в действия самолетов, когда они находятся в воздухе, не всегда возможно. По словам летчика, их машины над островом Ибица были обстреляны с линкора. В ответ самолеты сбросили на него бомбы, которые попали в кормовую часть корабля. Количество жертв на «Дойчланде» достигло 80 человек. Когда эскадра, выполняя свое основное задание, шла навстречу транспорту, радио всех стран передавало сенсационную новость о «нападении» испанских само-

летов на германский линкор. «Дойчланд» направился в английский Гибралтар, передавая туда просьбу обеспечить судну возможность ремонта, а также приготовить определенное количество гробов «для отправки останков погибших на родину». Между немецкими кораблями шли лихорадочные переговоры. Затевалось что-то недоброе. Прибывший ко мне в этот вечер из Мурсии генерал Дуглас очень интересовался создавшейся обстановкой и обсуждал со мной меры предосторожности. Помнится, напряжение было так велико, что не исключалась возможность объявления Германией войны республиканской Испании.

Следующий день прошел спокойно. Только в эфире на все лады обсуждался происшедший эпизод и высказывались различные предположения. Картахена, как сильно укрепленная база, исключалась в качестве возможного объекта для нападения со стороны немецких кораблей, а об остальных портах и приморских городах можно было только гадать.

Ночью 1 июня, когда «игрек» был уже успешно встречен и под охраной всей эскадры двигался в Картахену, произошла встреча республиканского флота с немецкими кораблями. Затемненная эскадра республиканцев неожиданно натолкнулась на соединение германских военных судов. Это были линейный корабль «Шеер» и три эскадренных миноносца. Полностью освещенная немецкая эскадра собиралась в точке рандеву. Захваченные врасплох, немецкие корабли быстро подняли свои национальные флаги и осветили их прожекторами. Но нападать на них никто не собирался. Обе эскадры быстро разошлись.

На следующее утро, когда республиканский флот входил в свою базу, немецкие корабли появились у Альмерии и без всякого предупреждения начали варварский обстрел

города. В результате было разрушено несколько десятков зданий и погибло много гражданского населения.

На этом и закончился эпизод с линкором «Дойчланд»[1].

Трагический эпизод с «Магальянесом»

После разгрузки «Магальянес», как обычно, принял груз, главным образом свинец и фрукты, для доставки из Испании в Советский Союз. Решено было также отправить на нем группу возвращавшихся на Родину советских летчиков и танкистов. Некоторые из них еще не оправились полностью от ран и нуждались в дополнительном лечении.

---

[1] Эпизод с линкором «Дойчланд» отразился на работе Комитета по невмешательству в испанские дела, который еще в сентябре 1936 г. был образован в Лондоне с официальной целью — следить за точным выполнением соглашения о невмешательстве всеми его участниками. На самом деле этот комитет главным образом благодаря усилиям Англии и Франции, проводивших политику «умиротворения» Гитлера и Муссолини, превратился в ширму для германо-итальянской интервенции на стороне Франко. СССР вел внутри комитета упорную борьбу и широко разоблачал перед мировым общественным мнением истинную природу этого учреждения. Тем самым он оказывал немалую услугу Испанской республике. Именно под давлением СССР и всех людей доброй воли в других странах комитет в марте 1937 г. был вынужден принять план, который до известной степени стеснял интервенционистскую деятельность Германии и Италии. Воспользовавшись инцидентом с линкором «Дойчланд», Германия и Италия заявили о своем отказе участвовать в установленном контроле и о возвращении себе полной свободы действий. Однако правительства Англии и Франции, при поддержке США, ни за что не хотели отказаться от комитета и, поступаясь своим самолюбием, умолили Германию и Италию вновь вернуться в комитет.

В назначенный день, в июне 1937 г., под охраной эсминца транспорт вышел в море. Перед рассветом, находясь уже в 40—50 милях от африканского берега, эсминец пожелал «Магальянесу» счастливого пути и решил возвратиться в базу. В дальнейшем территориальные воды Африки должны были служить единственным прикрытием для транспорта. Но тут произошло неожиданное несчастье. Лихо, но неумело маневрируя, эсминец не успел проскочить под носом огромного транспорта и получил удар в борт. Лишенный способности двигаться, с большим креном, эсминец оказался далеко от своей базы, подвергая опасности и себя и транспорт. Потеряв связь с кораблями, командующий флотом сначала послал туда на разведку самолет. Самолет, прибыв на место происшествия, не сумел разобраться в обстановке и ошибочно доложил, что у транспорта находится крейсер мятежников. Впоследствии, уже в спокойной обстановке, наши товарищи, бывшие на «Магальянесе», рассказывали, как республиканские «катюши», то бишь СБ, подлетев к транспорту, открыли бомбовые люки и, кажется, были готовы сбросить свой смертельный груз. «Мы даже размахивали на мостике чемоданами, чтобы показать, что здесь свои», — уже смеясь, говорили они. К счастью, летчики, которым было приказано поступать осторожно (как бы не пробомбить нейтральный корабль), не сбросили бомбы на свой транспорт и «вражеский крейсер», а написали записку и сбросили ее прямо на мостик злополучного транспорта. В записке было сказано: «Если военный корабль республиканский, пусть он обойдет вокруг "Магальянеса", иначе...» Но в том-то и заключалась вся беда, что эсминец не мог двигаться и, стало быть, не мог доказать, что он свой. К счастью, к этому времени удалось восстановить связь с транспортом и в самый последний момент вернуть самолеты в Картахену. Для спасения транспорта были отправ-

лены из Картахены четыре эсминца, которые, прибыв на место, наконец установили истину. Они взяли под охрану злополучные корабли и привели их в базу.

Однако, как говорится, беда не приходит одна. «Магальянес», выйдя вновь в море и благополучно достигнув Дарданелл, умудрился столкнуться там с другим республиканским транспортом, получил серьезные повреждения и долго стоял в ремонте. Что тут было виной — неграмотность, беспечность или злой умысел, сказать трудно. Во всяком случае, это был последний рейс «Магальянеса», а вместе с тем и последняя попытка республиканского правительства получать военное снабжение маршрутом Севастополь — Картахена.

Соотношение сил на море к концу 1937 г. слишком изменилось в неблагоприятную для Испанской республики сторону, и пользоваться коммуникациями по Средиземному морю стало невозможно. Приходилось прибегать к другому пути — из Балтики во французские порты Гавр и Шербур, а оттуда по железной дороге через Францию. Такой путь был безопасным для судов, доставлявших вооружение из СССР, но очень ненадежен политически: транзит через Францию зависел целиком от быстрой смены правительства и конъюнктур в Третьей республике. Пришедшее в Гавр или Шербур оружие то пропускалось, то задерживалось, в любых условиях требовалась весьма жирная «смазка» политико-административного аппарата Франции для доставки грузов в Испанию.

Эта зависимость от Парижа в деле военного снабжения Республики сыграла роковую роль на последнем этапе войны: в самый разгар битвы за Каталонию (декабрь 1938 — февраль 1939 г.) на франко-испанской границе, точнее на ее французской стороне, скопилось много вооружения (самолеты, орудия, танки, торпедные катера

и т.д.), закупленного Испанской республикой в СССР и в других странах; если бы это вооружение оказалось в руках испанской армии, весь ход битвы мог быть иным, но французское правительство, несмотря на все требования и просьбы республиканского правительства Испании, отказалось выдать принадлежащее ему военное имущество. Это способствовало поражению республиканской армии в Каталонии и, стало быть, окончательной победе Франко и его фашистских покровителей.

БОЕВЫЕ ОПЕРАЦИИ НА МОРЕ

Памятные походы

Хотя важнейшей задачей военно-морского флота в 1936—1937 гг. было обеспечение морских перевозок из СССР в Испанию, все-таки дело не обходилось без боевых операций против флота мятежников. Во-первых, сопровождение приходящих с Востока транспортов иногда естественно перерастало в бой на море. Во-вторых, республиканские моряки рвались в бой с ненавистными фашистами часто из-за того, что в тылу, где люди мало знали о героических усилиях флота по обеспечению военных перевозок из СССР, ходило много разговоров о мнимой «бездеятельности» флота. Поэтому моряки использовали всякую возможность для того, чтобы вступить в бой с мятежными кораблями или обстрелять захваченные противником порты и базы.

В апреле 1937 г., в промежутке между приходами очередных «игреков», командующий решил провести ряд активных операций против кораблей и баз противника.

Прикованный после северного похода к базе, я попросил разрешения принять участие в намечавшихся операциях. Согласие было получено, и я перебрался на крейсер «Либертад».

В начале апреля было решено соединением в составе крейсера и 6 эсминцев произвести поиски кораблей мятежников, которые часто выходили на перехват наших транспортов. В случае отсутствия мятежных кораблей соединение должно было обстрелять Малагу и африканский порт Мелилья.

По заведенному уже правилу, эсминцы на полном ходу бороздили выход из базы в поисках подводных лодок, когда крейсеры медленно разворачивались в гавани и выходили в море.

Скрывая свои намерения, корабли взяли курс на север и только с наступлением темноты повернули на юг. Теперь полным ходом они двигались широким фронтом в поисках «Канариаса», но безуспешно. Ограничились посылкой эсминцев для обстрела Малаги и Мелильи, а к вечеру следующего дня вернулись в базу.

На крейсере «Либертад» были недовольны. «Только зенитные пушки и стреляют, а главный калибр уже более полугода не выпустил ни одного снаряда», — жаловался унтер-офицер Ф. Мира.

В середине апреля было решено провести более крупную операцию с участием линкора, двух крейсеров и флотилии эсминцев. Эта операция состоялась и заслуживает краткого описания.

Обстановка на море к тому времени сложилась следующим образом: новые крейсеры мятежников «Канариас» и «Балеарес» вступили в строй и базировались на Кадис. Они эпизодически появлялись в Средиземном море, но открытых столкновений с республиканским флотом опасались. Несмотря на превосходство названных крейсеров в скорости и силе артиллерии, республиканская эскадра не избегала встречи с ними. Все были уверены, что личный состав на кораблях мятежников не желает служить Франко

и драться против республиканцев не будет. Для этого было много оснований. Рядовой состав флота в дни мятежа на всех без исключения кораблях остался верен законному правительству Республики, и Франко потребовалось значительное количество времени, чтобы внести серьезное изменение в состав судовых команд.

Исходя из этого и был задуман план операции; республиканский флот в полном составе атакует побережье в районе Малага — Мотриль, а в случае появления крейсеров мятежников заставит их принять бой. Операции республиканского флота в указанном районе подтвердили бы его господство на море и успокоили общественное мнение Республики.

Вечером 15 апреля эскадра в составе крейсеров «Либертад» и «Мендес Нуньес» и в сопровождении флотилии эсминцев вышла из Картахены. Утром 16 апреля к ней присоединился вышедший из Альмерии линкор «Хайме I». После полудня того же числа корабли подошли к неприятельскому берегу и начали обстрел порта Мотриль. Группа эсминцев, выделенная для обстрела Малаги, находилась южнее, выполняя свою задачу.

Приблизившись в кильватерном строю на 40—50 кабельтовых (4—5 миль) к берегу, крейсер «Либертад» открыл огонь, а за ним в установленном порядке вели обстрел линкор «Хайме I» и крейсер «Мендес Нуньес».

Мне хотелось поближе познакомиться с действиями эсминцев, и потому я перебрался на «Антекеру», где находились командир флотилии Висенте Рамирес и В. Дрозд.

Следуя в голове колонны, мы могли прекрасно наблюдать огонь всех кораблей. Кроме слабого сопротивления в районе Мотриля, где батарея среднего калибра открыла запоздалый огонь, никакого противодействия не было. Корабли, как на полигоне, по очереди открывали огонь

по какому-нибудь объекту на берегу. Не расходуя много боеприпасов, линкор и крейсеры ограничились несколькими залпами, а эсминцы вели более массированный огонь. При малой дистанции от берега и прекрасной видимости можно было наблюдать падение каждого снаряда. После обстрела возникали отдельные пожары, но никаких взрывов предполагаемых складов боеприпасов не наблюдалось.

Около 15 часов на горизонте появились сначала дымы, а затем и силуэты наших эсминцев. Буруны под форштевнем и за кормой говорили о том, что эсминцы спешат на соединение с эскадрой, но почему — было еще неясно. Возможно, командующий флотом уже имел от них донесение, а мы на «Антекере» пока ничего не знали. На мой вопрос дон Висенте развел руками, выругался неизвестно в чей адрес — «Карамба» — и что-то приказал находившемуся на мостике сигнальщику, видимо, пытаясь узнать о причине раннего возвращения.

Вскоре все стало ясно. Несколько торпедных катеров мятежников, держась на известном расстоянии, пытались атаковать эсминцы. Последние изредка вели огонь по катерам. Катера удалялись, но стоило эсминцам повернуть к берегу для обстрела Малаги, как катера снова выходили в атаку, и эсминцы, отказываясь от своего намерения обстрелять базу, переносили огонь по катерам, и все начиналось сначала. Своего рода игра в кошки-мышки. Эсминцы, обладая большой скоростью, не боялись катеров и, показывая им корму, уходили в море. Катера не боялись эсминцев и, когда по ним открывали огонь, отходили к своей базе — Малаге. Эту картину мы могли наблюдать, приблизившись к Малаге всей эскадрой.

Затем несколько самолетов мятежников атаковали эскадру. Все это, а также приближение вечера заставило

командующего ускорить возвращение. Около 16 часов эскадра повернула на север. Эсминцы, «игравшие» с катерами, заняли свое место в строю.

Больших результатов от действия эскадры ожидать было трудно, но настроение на кораблях было боевое. На верхней палубе шли оживленные разговоры, делились впечатлениями о предполагаемых потерях у противника. Рамирес, все время бегавший с одного борта на другой и даже поднимавшийся на верхний наблюдательный пост, уселся на круглый вертящийся стул, снял фуражку и, вытирая лоб, сказал: «Муй буено, муй буено» — «Очень хорошо, очень хорошо».

С наступлением темноты, перестроившись в кильватер и уменьшив дистанцию между кораблями, эскадра продолжала движение на север. Линкор «Хайме I» в сопровождении двух эсминцев направился в Альмерию. Крейсеры и эсминцы следовали в Картахену. Теперь в голове колонны шел крейсер «Либертад», за ним «Мендес Нуньес»; эсминец «Антекера» шел третьим, возглавляя флотилию эсминцев.

Весь личный состав обязан был быть на своих боевых постах. Но сказывалась усталость, и люди, расположившись в укромных уголках на верхней палубе, спали, укрывшись бушлатами. Южное звездное небо без единого облачка напоминало небо над Севастополем. В апреле на Черном море тепло только днем, а ночью и особенно в предрассветные часы бывает так холодно, что на мостике приходится надевать шинель, в Средиземном море всю ночь можно просидеть в легком кителе. Благодатное море! Недаром мне не раз приходилось слышать от торговых моряков Испании, плававших через океан в Америку, что когда они входят в Средиземное море, то говорят, что «уже пришли в порт». Это, конечно, не совсем так. Штормы бывают и здесь, но

они редки и переносятся значительно легче, чем в северных широтах.

Устроившись на мостике, осматривая в бинокль горизонт и корабли, я думал о том, как неожиданно забросила меня сюда судьба. Тоска по родному флоту настраивала на минорный лад. Вспоминая свой крейсер, я старался представить себе, чем он занят сейчас и какие изменения произошли за это время в личном составе.

Когда занялась заря и лунная дорожка исчезла в свете наступающего дня, эскадре оставалось всего несколько часов пути до своей базы. Однако эти оставшиеся часы оказались довольно беспокойными для командующего флотом М. Буисы. Первым неприятным сюрпризом было сообщение о том, что линкор «Хайме I», следуя в Альмерию при потушенных огнях, наскочил на мель и просит помощи. А через полчаса неизвестный самолет пролетел вдоль правого борта, как бы предвещая возможность атаки с воздуха.

— Эскадре надо следовать в Альмерию и охранять линкор, — возбужденно высказывал свое мнение Висенте Рамирес.

— Но ведь чем больше там будет кораблей, тем легче самолетам мятежников атаковать эскадру, — отвечал его начальник штаба, отличавшийся необычным для испанцев спокойствием.

— Как вы думаете, Николас? — обратился он ко мне, ища поддержки.

Не желая вмешиваться в спор, я ответил, что командующему виднее, как поступить, однако лично я считаю правильным следовать в базу и быть в состоянии готовности, если обстановка этого потребует.

Посоветовав Висенте запросить комфлота о его намерениях, я ждал ответа. «Либертад» долго молчал. Потом было

принято короткое сообщение: «Иду в базу». Мне казалось, что командующий сам был в затруднительном положении и долго колебался, пока принял это решение.

Настроение на мостике испортилось. Предполагавшаяся радостная встреча в Картахене омрачалась крупной неприятностью — линкор сидел на мели. Неожиданно другие события усложнили обстановку.

Сначала милях в сорока-пятидесяти от берега на горизонте появился немецкий крейсер «Лейпциг», который постоянно торчал около Картахены. Он держался в пределах видимости на горизонте. Но это было нехорошим признаком.

Рамирес не упустил случая крепко выругаться по адресу немцев, но, считая себя в безопасности, пригласил выпить кофе.

— Кон коньяк о кон лече? (С коньяком или с молоком?) — спросил я его, шутя.

— Омбрэ! — сказал он и, улыбнувшись, уступил мне дорогу в кают-компанию.

Едва мы успели спуститься вниз, как необычно громкий и тревожный голос с мостика: «Авионес!» — заставил нас вернуться наверх. Все находившиеся на мостике шарили биноклями по небу, но никаких самолетов не было видно.

— Эсминец «Лепанто» бомбят самолеты, — сказал сигнальщик и указал в том направлении, где находился этот корабль.

Действительно, столбы воды поднимались около эсминца, а дым из трубы указывал, что он дал самый полный ход.

Самолетов неприятеля не было видно... Между тем высокие столбы воды вздымались в непосредственной близости от эсминца. В чем же дело?.. Наконец, догадываемся:

это не самолеты, это стреляют корабли, которые находятся где-то в море, так что мы их не видим.

— «Канариас»! — закричал Рамирес.

Его предположение оказалось правильным. Эскадра повернула в сторону противника. Увеличивая ход, корабли начали сильно дымить, их строй нарушился. Крейсеры вырывались вперед, а эсминцы, явно не зная, как быть, делали опасные повороты, пересекая курсы друг друга. М. Буиса не счел возможным в дневное время, не обладая нужной скоростью, сражаться с более быстроходными крейсерами противника и решил послать в атаку эсминцы. Крейсеры должны были поддерживать их.

Спустя 10—15 минут обстрел «Лепанто» прекратился. Кораблей противника не было видно. Пройдя немного в сторону предполагаемого местонахождения кораблей мятежников, командующий повернул обратно, взяв курс на базу, и отменил свое приказание эсминцам об атаке. Это решение было правильным. Эсминцы не могли атаковать в дневное время свободно маневрирующего противника, обладающего почти такой же скоростью, как и они.

Однако тактика всегда была слабым местом личного состава кораблей республиканского флота. Матросы, рвущиеся в бой, роптали на нерешительность офицеров. Анархисты в подобных случаях подливали масла в огонь и шумели, бросаясь безответственными фразами.

Теперь я жалел, что решил идти на эту операцию на эсминцах, и в момент усложнившейся обстановки не знал, что думает командующий. А обстановка действительно была сложная. У входа в Альмерию, все еще на мели, находился линкор, который пробовали стащить эсминцы, буксиры и даже подводная лодка. Он легко мог оказаться жертвой умелого налета авиации или смелого набега крейсеров мятежников. Из Альмерии в Картахену следо-

вал эсминец «Санчес», который мог свободно попасть под обстрел. И наконец, эскадра не имела достаточно топлива для того, чтобы предпринимать длительную операцию в море.

Вот и Картахена.

Как обычно, крейсеры первыми втягивались в гавань, а эсминцы продолжали на больших скоростях нести противолодочную службу у входа.

— Как вы думаете, где сейчас «Санчес»? — спросил я осторожно Висенте, как бы намекая на то, что ему положено беспокоиться о своем эсминце.

— Должен скоро прибыть в Картахену, — ответил он и крикнул на сигнальный мостик, чтобы там хорошенько наблюдали.

— А может быть, стоит его подождать, не входя пока в гавань? — посоветовал Рамон своему начальнику.

Но ответа от Висенте не потребовалось. На горизонте, выпуская черные клубы дыма и поднимая бурун форштевнем, курсом на Картахену самым полным ходом мчался эсминец. Несколько минут мы могли наблюдать, как вокруг идущего эсминца рвутся снаряды и всплески поднимаются выше труб. Было очевидно, что это разрывы 8-дюймовых снарядов крейсеров «Канариас» или «Балеарес», а возможно, и обоих вместе. Эсминец, как в кипящем котле, продолжал двигаться вперед.

— Право на борт! — скомандовал Рамирес, и корабли один за другим повернули, следуя за своим флагманом.

Всем было ясно, что достаточно одного попадания в «Санчес» — и он почти наверняка будет потоплен или превратится в неподвижную мишень для противника.

Сейчас четырем эсминцам идти навстречу крейсерам было с тактической точки зрения еще менее разумно, чем раньше, когда они были в море, но теперь не пойти на по-

мощь попавшему в беду «систершипу» было невозможно. Все с напряжением смотрели, затаив дыхание, на двигавшийся среди взрывов эсминец. Флотилия шла навстречу, развивая скорость до полного.

До сих пор невидимый даже в бинокль, неприятельский крейсер теперь обозначился на горизонте — сначала дымом из труб, а затем постепенно вырисовывался на горизонте силуэт. Дистанция уменьшалась: 190—180—170 кабельтовых. При наибольшем приближении крейсеров противника 15-дюймовая батарея республиканцев на мысе Синеса открыла огонь и дала два-три залпа. Это был самый напряженный момент. Но вот разрывы снарядов около «Санчеса» прекратились. Дистанция между «Санчесом» и мятежниками начала быстро увеличиваться. Когда дальномеры отметили 195 кабельтовых, только отдельные шапки дыма указывали, в каком направлении отходят корабли мятежников.

Крейсеры республиканцев еще не успели ошвартоваться у мола, как командующего известили о приближении противника и обстреле «Санчеса». Он решил снова выйти в море. С эсминцев можно было наблюдать, как высокие мачты крейсеров «Либертад» и «Мендес Нуньес» все быстрее перемещались к выходу. Вскоре их форштевни показались из-за мола Курро. Теперь снова вся эскадра была вместе. Только «Санчес», почему-то сбавив ход, держался в стороне, как бы переводя дух после непосильного труда.

Командующий повел соединение туда, где последний раз наблюдался крейсер мятежников, увеличивая ход до самого полного. Высокие столбы дыма поднимались над всеми кораблями, а берега постепенно удалялись, оставаясь за кормой.

— Муй буено, муй буено! — кричал дон Висенте Рамирес, размахивая радиограммой. Оказывается, было полу-

чено донесение, что линкор без повреждений снят с мели и своим ходом следует в Альмерию.

Так же быстро, как несколько часов назад усложнялась обстановка, теперь она прояснялась в лучшую сторону. «Хайме I» и 2 эсминца были наконец в безопасности в Альмерии. «Санчес» благополучно присоединился к эскадре. Крейсеры противника отходили в неизвестном направлении. Как выяснилось позже, «Канариас» и «Балеарес», пользуясь разведкой немцев, решили подойти к Картахене и в случае встречи с отдельными кораблями республиканцев атаковать их. Очевидно, чтобы заманить противника, один крейсер — «Канариас» — приблизился к эскадре, а другой держался чуть дальше, готовый поддержать его.

— Донде есталос авионес? (Где самолеты, где наша авиация?) — несколько раз повторил Рамирес.

Меня этот вопрос также интересовал. Казалось, нельзя было придумать более удобного случая атаковать корабли, подошедшие к базе. Но самолеты, которых у флота было всего два звена (5—6 средних бомбардировщиков), бомбили объекты на фланге армии и, только что вернувшись, не могли еще подняться в воздух. Какая возможность была упущена! Но, когда имеешь всего несколько самолетов, трудно запланировать их вылеты на все случаи жизни.

К вечеру все корабли были на своих местах в базе, принимая топливо и готовясь к следующей операции. Но разговоры о событиях последних двух дней, посадке на мель линкора, счастливом случае с «Санчесом» и особенно о появлении вражеских крейсеров непосредственно у базы еще долго служили главной темой оживленных бесед и дискуссий на кораблях и на берегу.

Хотелось бы отметить героизм личного состава. Он проявился в первые же дни мятежа, когда требовались смелость и решительность, чтобы не дать командирам-

мятежникам поднять людей на восстание против законного правительства. В сухопутных гарнизонах не было подобного единства и политической зрелости — там солдаты, как правило, безропотно подчинялись офицерам-фашистам.

Удивительные образцы храбрости показали команды кораблей, не имевших возможности выйти в море в Эль-Ферроле. Матросы и унтер-офицеры с винтовками и пулеметами старого образца вышли на улицы города и несколько дней отбивали атаки хорошо вооруженных сухопутных частей генерала Мола.

В этом же духе действовали и авиационные гарнизоны Испании. К сожалению, испанская авиация была в то время очень слаба. Несколько десятков старых самолетов французского производства типа «потез» и буквально единицы еще более устаревших гидросамолетов «дорнье» — вот и все, чем владела Республика. Упомянутый мной Игнасио Сиснерос в первые дни восстания поднялся на старом самолете и бомбил казармы Монтанья в Мадриде, где засели мятежники.

В истории нередко бывало, что в трудное для своей страны время моряки стремились быть там, где они нужнее. Так случилось и в Испании. Когда на подступах к Мадриду разгорелась решительная схватка за столицу, была организована рота морской пехоты. Она была брошена на самый ответственный участок в Карабанчеле и Усера и дралась бок о бок со знаменитым 5-м полком. Эта рота не раз отражала атаки марокканской кавалерии и итальянских танков. Вся Испания знала о подвиге матроса Антонио Колля. Это он в самый критический момент наступления шести итальянских танков гранатой подбил первый танк, вызвав замешательство других. Атака врага захлебнулась.

Матрос Колля погиб, «прошитый» пулеметной очередью, но по его примеру поднялись другие и, жертвуя

собой, остановили неприятеля. Этот героический пример предваряет многочисленные эпизоды на фронтах Великой Отечественной войны — в Одессе и Севастополе, Либаве и Таллине, на скалах недалеко от Мурманска и в частях морских бригад на подступах к Москве. Подобно тому как у нас подражали политруку Фильченко, известному герою Севастополя, так и в Испании именем матроса Колля назывались специальные подразделения, сформированные для борьбы с танками.

Из уст очевидцев мне приходилось много слышать, как смело действовали команды надводных и подводных кораблей во время первых операций эскадры в районе Гибралтара в июле — августе 1936 г. Личный состав не только не боялся встречи с мятежными кораблями, но и пренебрегал опасностью во время воздушных налетов, когда противозенитная оборона кораблей была явно слаба. На линкоре «Хайме I» бомба разбила верхнюю палубу, возникла угроза внутреннего взрыва, но команда отважно справилась с пожаром и просила комитет (командиров еще не было) продолжать операцию до конца. Образцом преданности родине могут служить действия эсминца «Диес». После смелых операций в начале войны в Средиземном море он был оставлен в Кантабрике для защиты Северного побережья. Вместе с эсминцем «Сискар» он провел ряд смелых операций. Позднее, в 1938 г., «Диес» производил ремонт в порту Франции, не поддаваясь на многочисленные провокации мятежников. Это тоже своего рода героизм, а когда эсминцу в конце 1938 г. пришлось прорываться через Гибралтар, то, несмотря на безуспешность попытки, и личный состав, и командир эсминца торговый моряк Хосе Антонио Кастро выполнили свой долг до конца.

Позднее, уже в Москве, мне рассказали о потоплении эсминцами «Санчес» и «Антекера» флагманского кораб-

ля мятежников «Балеарес» в марте 1938 г. Несмотря на крупные недостатки оперативного и тактического порядка, личный состав эсминцев действовал смело и самоотверженно.

Командир флотилии подводных лодок Р. Вердиа рассказывал, как храбро действовали подлодки в дни мятежа, как он сам атаковал мятежный линкор «Эспанья» и как много лодки могли бы сделать, будь у них хорошая материальная часть и подготовленные офицеры. Позднее я много слышал о действиях подлодки С-6 в Бискайском заливе. Когда поврежденная лодка не могла уже действовать, она была потоплена, личный состав добрался до Сен-Назера во Франции, отремонтировал другую лодку и вернулся в Средиземное море, готовый для дальнейшей борьбы.

Борьба на коммуникациях обостряется

К весне 1937 г. обстановка на море изменилась. С появлением двух новых крейсеров мятежников в районе Картахены, с базированием их на остров Мальорка, война на море вступила в новую фазу. Нетрудно было догадаться, что основное внимание противника теперь сосредоточится на морских коммуникациях, и прежде всего связывающих Испанию с портами Черного моря, откуда поступало оружие. Становилось очевидным, что ограничиваться выделением нескольких кораблей для встречи «игреков» уже нельзя. Было опасно впредь назначать точку встречи где-нибудь около мыса Тенес, у берегов Алжира, и оставлять неприкрытым путь транспорта от Бизерты до Тенеса. А между тем транспорт, к тому же самый крупный, «Санто Томе» уже был готов к выходу, и от меня требовалось срочно ответить в Москву, в каком пункте и какие корабли его будут

встречать. Груз на этом лайнере был слишком ценным, чтобы рисковать им. До сих пор мы не потеряли ни одного корабля с военным снаряжением, и тем более это было бы недопустимо теперь, когда формирование новых частей Народной армии (после Гвадалахары) целиком зависело от поступающего груза. Уже около года шла гражданская война. От отдельных случайных стычек кораблей обе стороны переходили к более систематическим боевым операциям. Теперь уже нельзя было пренебрегать наличием крейсеров мятежников, как это делалось в сентябре — октябре 1936 г. во время северного похода.

Преимущества первых месяцев войны, когда на стороне республиканцев оказался весь личный состав, кроме офицеров, в это время сказывались меньше. Хотя моральный фактор по-прежнему играл огромную роль, успех боя зависел от мощи кораблей и умения использовать свои силы. На повестке дня стоял вопрос об усилении республиканской эскадры подлодками, торпедными катерами и авиацией. Опыт предыдущих месяцев показывал, что М. Буиса смело поведет в бой крейсер, на котором он держит свой флаг командующего, но едва ли сумеет управлять сложным морским боем. Да и зависело это не только от него. При невысокой грамотности и выучке достаточно командиру одного корабля поступить неправильно, сделать ошибочный маневр, как это приведет в замешательство все другие корабли. Напрашивалась мысль о взаимодействии надводного флота с подводным и с авиацией.

Я отправился на «Либертад», чтобы переговорить с командующим, узнать, как он оценивает новую обстановку в Средиземном море и как, по его мнению, лучше организовать встречу следующего «игрека».

Случайно я попал к обеду. Все были в сборе. Даже командир флотилии эсминцев В. Рамирес оказался здесь. Буиса

пригласил меня к столу. Налив большой фужер красного вина, он поднял тост за всех «компанерос руса», мы выпили. Испанские товарищи продолжали разговор, который я невольно прервал своим приходом. Знакомство в течение многих месяцев и совместное плавание на крейсере и на эсминцах сблизили нас, и мы встречались, как хорошие друзья, без всяких церемоний. Уловив нить разговора, я понял, что обсуждались последние события на море и успешное окончание проведенной операции. Командир флотилии эсминцев в деталях рассказывал об отдельных эпизодах из последней операции в районе Мотриль — Малага. Он с энтузиазмом говорил о том, как умело действовали его эсминцы, когда на них нападали торпедные катера мятежников. Убеждал, что теперь он их не боится и, правильно маневрируя, всегда избежит попадания торпеды.

Еще больше В. Рамирес увлекся, когда описывал прорыв своего «Санчеса» под огнем мятежных крейсеров. Это мы наблюдали и сами, но он на основании слышанного от «очевидцев» теперь уточнял, «как несколько снарядов разорвалось так близко от эсминцев, что некоторые матросы были сбиты с ног». Всем известно, как после различных происшествий возникают легенды, затмевающие фактические события.

Вреда от преувеличений Рамиреса не было, и все слушали его рассказ: хочешь верь, хочешь нет. Как обычно командующий больше молчал и только время от времени высказывал свои замечания. Его начальник штаба Л. Хункера, бесхарактерный и напутанный событиями офицер, готов был выполнить любое приказание, но «свое суждение» иметь не осмеливался, даже в этой неофициальной обстановке. Инициатива разговора находилась в руках темпераментного андалусца дона Висенте Рамиреса, который,

закончив рассказ об эсминцах, принялся нецензурными словами ругать фашистов, а затем, указывая на Балеарские острова, предлагал совершить налет на базирующиеся там крейсеры мятежников. Он становился серьезным. Самым подходящим средством нападения он считал авиацию, флоту же отводилась скромная роль, да и то в основном эсминцам. «Нужно просить у министра самолеты», — говорил он, посматривая в мою сторону, видимо, желая показать, что это в значительной мере зависит от меня.

Мне не хотелось переходить к предмету моего разговора с Буисой, и я не вмешивался в дебаты, ожидая, пока они закончатся. Дон Мигель посмотрел на меня и, очевидно, понял, что я приехал с определенной целью, встал, подавая сигнал и остальным. Стали расходиться.

Уже сидя у него в каюте, я рассказал ему о скором приходе транспорта и важности груза.

«Мы выйдем всем флотом и встретим его около мыса Тенес», — сказал командующий. Но этого-то я и опасался. Я считал, что надо отказаться от старой схемы встречи транспортов недалеко от мыса Тенес, тем более что длинный путь от Тунисского пролива до Алжира транспорту предстояло идти без всякого прикрытия. Да и состав встречающих кораблей хотелось увеличить. Не случайно я получил специальное предостережение из Москвы о важности груза и надежном обеспечении. Я высказался за более восточную точку встречи. После короткого совещания решили: выйти с флотом раньше, произвести отвлекающий маневр до темноты и ночью пройти на восток для встречи транспорта. Я записал широту и долготу условленного места рандеву с «игреком», чтобы сообщить об этом в Москву.

Оставшихся 5—6 дней до выхода флота было вполне достаточно для текущего ремонта, приемки топлива и от-

дыха личного состава. Мы еще долго сидели и обсуждали различные флотские проблемы. Меня больше всего занимало, как относится командующий к вопросу об использовании в море, и прежде всего для обеспечения морских сообщений, имеющихся подлодок, самолетов и ожидавшихся торпедных катеров. Кстати, когда Буиса узнал, что с очередным транспортом прибудут торпедные катера, он пришел в восторг. Прекрасно понимая роль авиации, он просил меня увеличить количество самолетов, приданных флоту. На использование подводных лодок совместно с надводными кораблями дон Мигель смотрел скептически. Да их к этому времени и не было в Картахене.

Я очень осторожно, чтобы не задеть самолюбия комфлота, спросил, как, по его мнению, лучше всего действовать, если республиканская эскадра встретит оба крейсера мятежников. Буиса заявил, что он не боится такой встречи и атакует корабли противника с разных направлений крейсерами и эсминцами. Забегая вперед, следует отметить, что он так и действовал, когда такая встреча произошла в сентябре 1937 г., но, увлекшись боем с «Канариасом» и «Балеаресом», не выполнил главной задачи: провести транспорты.

Вышли на верхнюю палубу. В воздухе чувствовалась весна. Горы, не успев выгореть, зеленели, и город выглядел не таким мрачным и пыльным, как летом. Корабли стояли около мола и в Арсенале. Личный состав готовился к выходу в море. Начинался новый, более сложный этап борьбы на море. Увеличилась роль наших волонтеров-моряков. Они достаточно освоились с работой на кораблях, и без них я уже ничего делать не мог. По сложившемуся правилу я пригласил к себе на совещание наших советников с крейсера, эсминцев и Рамишвили. От их умения и опыта

многое зависело, особенно теперь, когда к выходу в море готовился весь флот.

Находясь на мостиках кораблей, наши советники невольно становились и участниками боев, их рекомендации в обстановке, требующей принятия быстрых решений, были нередко одновременно и советом и распоряжением. Я видел, как во время операции по обстрелу побережья и Малаги на мостике находились командир флотилии и наш советник В.П. Дрозд. Они спокойно обсуждали положение, когда противник был далеко, а стоило появиться на горизонте «Канариасу», когда каждая секунда приобретала значение, В.П. Дрозд только показывал рукой, куда бы он пошел, а Висенте, в случае согласия, немедленно отдавал нужные приказания. На подводных лодках советник становился командиром, и там ему приходилось просто отдавать приказы. Его положение, нужно сказать, было трудным. Требовалась выдержка. От этого часто зависела судьба лодки.

Итак, операции республиканского флота с каждым месяцем усложнялись; обсуждая план встречи «игрека» с нашими советскими товарищами, мы невольно об этом много говорили. О действиях надводных кораблей сказано достаточно. Мне хочется рассказать, как воевали авиация, приданная флоту, республиканские подводные лодки и торпедные катера. Для этого я использую не только факты, свидетелем которых я был, но и рассказы очевидцев.

Испанские подводники

В 1930-х гг., не желая отстать от моды, Испания с помощью итальянцев обзавелась подводными лодками. Сначала появились малые лодки типа «В», а затем и более

новые типа «С». Частично построенные на итальянских верфях, эти лодки были вооружены торпедами, изготовленными в Фиуме (Италия). Их боеспособность зависела от итальянской техники. Это особенно чувствовалось в годы войны. После свержения монархии республиканское правительство в своей морской политике больше ориентировалось на Англию. В испанском флоте перед мятежом господствовало английское адмиралтейство. Английский капитал приобретал акции судостроительных верфей в Картахене, Эль-Ферроле и умудрялся даже управление некоторыми из них, скажем «Конструктора Наваль», перевести в Лондон. Поэтому самые новые лодки типа «D» закладываются в Испании уже только с помощью Англии. Начальник Арсенала в Картахене дон Патрицио Касадо, осматривая как-то недостроенные корпуса крупных лодок типа «D», сказал мне, что без ведома начальства из Лондона не может производить работы на этих лодках, и, как ни странно, в первые месяцы войны было именно так. Английский консул, находившийся в то время в Картахене, свободно посещал верфи и давал «советы». Правда, это выглядело не так дико, как присутствие там же немецкого консула, когда Германия уже открыто помогала Франко. Однако не будем уклоняться. К началу мятежа в строю было 12 подводных лодок, если не считать одной малой, стоявшей в ремонте. Состояние подводных лодок было значительно хуже, чем состояние надводных кораблей, на которых издавна служила придворная знать и которые имели немало хороших традиций, хотя и применялись в последнее время больше для парадных вояжей, чем для подготовки к боевым действиям. Подводные лодки не имели четких оперативных задач и в то же время не были пригодны для парадов в Сантандере во время пребывания там короля. В заговор офицеры лодок были втянуты

так же, как и офицеры надводных кораблей. Большинство командиров лодок перешло на сторону мятежников, и их место заняли молодые офицеры, иногда только волею судеб оставшиеся на стороне республиканского правительства. Большую помощь республиканскому подводному флоту оказали добровольцы из Советского Союза, а также моряки-добровольцы из Франции и Югославии.

Когда я впервые прибыл в Картахену в сентябре 1936 г., меня познакомили с командиром флотилии подводником Р. Вердиа. Этот человек, как я уже писал выше, сыграл огромную роль в судьбе всех остальных лодок. Невысокого роста, плотный, с темными глазами, он выделялся среди других испанских офицеров отсутствием излишней экспансивности. Говорил он медленно и спокойно, что часто бывает с людьми, когда они на своем месте и хорошо знают свое дело, уверены в себе.

В один из вечеров у командира базы собралось несколько командиров кораблей, и в том числе Вердиа. Обед на этот раз тянулся недолго. Все куда-то спешили, а Вердиа остался ночевать в апартаментах командира базы, и я получил возможность поговорить с ним. Плохое знание испанского языка не позволило мне понять тогда многого. Постепенно, уже из других источников, я восстановил всю картину действия подводных лодок, о чем и хочу коротко рассказать.

Р. Вердиа в момент мятежа командовал подлодкой С-5. Базировались все лодки на Картахену и Маон (остров Менорка). К моменту начала мятежа они находились в своих базах и только одна или две занимались боевой подготовкой в море. Это в значительной степени и помогло командам кораблей справиться с мятежными офицерами.

Я знал, что Р. Вердиа, командуя С-5, в первые недели войны плавал на Севере — в Кантабрике. Он атаковал лин-

кор мятежников «Эспанья» и, как утверждали, даже попал в него торпедой, но она не взорвалась. С этого я и начал дружескую беседу с Вердиа. «Не правда ли, обидно, когда лодка с риском для себя атакует противника, добивается попадания, а торпеда не взрывается?» — спросил я его. Любой другой испанец со своим темпераментом обязательно разразился бы сожалениями и ругательствами по адресу торпеды и старого начальства. «Кё ластима, кё ластима (Как жаль, как жаль)», — несколько раз повторил мой собеседник, не повышая даже голоса. Я ему сочувствовал. Действительно, обидно долгое время искать противника, торчать на позиции, потом, как заслуженное вознаграждение, встретить самый крупный корабль мятежников — линкор «Эспанья», маневрировать около него для выхода в атаку, рассчитать угол упреждения для торпедного залпа и, не отрываясь от перископа, выйти наконец в нужную точку, чтобы скомандовать «залп». Выпустив торпеды, лодка обычно уходит на глубину, а командир нервно отсчитывает секунды в ожидании результатов. Дружным «ура» встречает экипаж лодки взрыв своей торпеды, нередко сопровождаемый еще более сильным взрывом атакованного корабля. Взрывная волна извещает об успехе. Если взрыва не было слышно, все начинается сначала. В данном случае противники разошлись буквально «как в море корабли». Но судьба обоих оказалась незавидной. Линкор вскоре подорвался на мине и затонул в водах Бискайского залива. Подлодка С-5, находясь в надводном положении, почему-то не смогла погрузиться, приняла неравный бой с двумя вооруженными траулерами мятежников и погибла со всем личным составом. На вопрос, как командир убедился, что торпеда попала, но не взорвалась, Вердиа ответил, что он совсем не уходил на глубину, а, выброшенный после залпа на поверхность, наблюдал за следом торпеды. «Линкор не

представлял для меня опасности», — продолжал он (хотя это не совсем так). На самом же деле, мне кажется, учитывая характер Вердиа, он просто не думал в те минуты об опасности в ожидании результатов. Я тогда не поверил, что можно наблюдать след торпеды, идущей на глубине 3—5 метров, но двумя неделями позже, когда находился на мостике «Либертада», при входе в северный порт Хихон я мог убедиться, как крупные рыбы «атаковали» корабль и их след в прозрачной воде Кантабрики прекрасно просматривался на глубине нескольких метров. «Торпеда!» — несколько раз тревожно кричали тогда с сигнального мостика малоопытные матросы, пока не освоились с обстановкой. Это были, видимо, дельфины, с которыми хорошо знакомы наши моряки-черноморцы, но на Черном море вода темнее и дельфинов можно увидеть, только когда они выпрыгивают из воды, стаями преследуя корабли. «Какая прозрачная вода», — подумал я, стоя на мостике, и вспомнил разговор с Р. Вердиа.

В первые дни пребывания в Испании мне хотелось узнать побольше о состоянии подводных лодок и подготовке личного состава. Как патриот своего дела, Вердиа явно переоценивал боеспособность лодок и преданность оставшихся офицеров. По его словам, «лодки расправятся с фашистскими кораблями», и скоро он это докажет как командующий флотилией. Хотелось ему верить, но на деле этого не получилось. Сам Вердиа вскоре погиб, и лодки лишились энергичного руководителя. Случилось это так: он поехал в Малагу, где при загадочных обстоятельствах погибла подлодка С-3. Вердиа хотел выяснить причины этого несчастья. Лодка вышла из Малаги и, не успев погрузиться, взорвалась. Говорили, что это дело итальянской подводной лодки, но равно вероятно предполагать и внутренний взрыв. Лодка любит, когда личный состав

обращается с ней на вы и особенно при переходе от мирных условий к боевым. После взрыва С-3 быстро пошла на дно, и только два человека — командир и штурман, стоявшие на мостике, — были выброшены ударной волной за борт. Они попытались доплыть до берега. Командир, добравшись до берега, замертво упал и скончался, не приходя в сознание, и только штурман остался жив. Там же, в Малаге, Р. Вердиа погиб во время бомбежки.

Особенно подробно Вердиа рассказывал о действиях лодок в Гибралтаре в первые недели гражданской войны. Расправившись с мятежными офицерами, экипажи лодок приняли участие в борьбе за Республику. Все действующие корабли были на стороне правительства, пока мятежникам не удалось ввести в строй крейсер «Сервера» и линкор «Эспанья». Основной задачей флота в тот момент было не допустить переброски войск мятежников через пролив. Легко теперь задним числом говорить об ошибках и упущенных возможностях. Тогда же, оставшись без командиров, испанские подводники, едва приведя свои корабли в боеспособное состояние, делали то, что считали самым важным. Боевого эффекта было, скажем прямо, мало, а жертвы большие. События развивались следующим образом: очень скоро командование убедилось, что в проливе недостаточное поле деятельности для подводных лодок, и решило перебросить их на Север. Что же произошло там, где несколько провинций остались верными правительству?

Как только мятежники ввели в строй крейсер «Сервера» и линкор «Эспанья», они использовали их для блокирования северных провинций с моря. После падения Ируна и Сан-Себастьяна в начале сентября 1936 г. только морские коммуникации могли снабжать вооружением и продовольствием окруженные Астурию и Басконию.

В конце июля корабли мятежников впервые обстреляли побережье республиканцев и Северу потребовалась помощь. Отправка туда лодок была правильным действием местного командования. Но очень скоро обнаружились плохое состояние лодок и слабая подготовка команд. В первые же месяцы войны погибли 3 подводные лодки типа «В». При загадочных обстоятельствах пропала подлодка В-5, причем не исключено, что она попала в руки мятежников. Узнать, что произошло с этим кораблем на самом деле, мне во время пребывания в Испании не удалось. В августе, находясь в дозоре у Гибралтара, погибла со всем личным составом подлодка В-4. 19 сентября эсминец «Веласко» потопил около Сантандера подлодку В-6. На этом, собственно, и кончилось участие в войне лодок этого типа. Остальные находились в ремонте и были признаны небоеспособными. Такова судьба этих стареньких и небольших лодок типа «В».

Подводные лодки типа «С» также не оказали существенного влияния на ход войны, хотя возможности для этого были. Действовали лодки главным образом на Севере. Сначала там базировались две лодки С-5 и С-2. Как уже говорилось, С-5 под командованием Р. Вердиа атаковала линкор, после чего встала на ремонт, а ее командир погиб во время бомбежки в Малаге. Вскоре после этого на Север было направлено пополнение из двух лодок: С-4 и С-6. В момент прихода на Север эскадры в Бильбао была только лодка С-2, которая готовилась к операциям. Как правило, подводные лодки действовали самоотверженно, но почти все их героические усилия пропали даром.

Желая помочь испанским товарищам, я попросил свое начальство направить в Испанию несколько опытных подводников. Приблизительно в феврале 1937 г. в Картахену прибыл И.А. Бурмистров. Ему и было поручено

выяснить причину неудачных действий лодок и, если потребуется, взять на себя командование одной из них. В Картахене тогда находились две подводные лодки. Вот на них-то, засучив рукава, и начал трудиться наш доброволец-подводник. Сначала он возмущался порядками на лодках и говорил, что «при таком содержании материальной части можно затонуть и в гавани», но это не было для нас новостью, и ему пришлось делать все возможное при существующем положении дел. Я предложил ему выбрать любую лодку и готовиться к боевой операции. Тем более что крейсер «Канариас» тогда уже частенько выходил из Гибралтара в Средиземное море и даже иногда базировался на Пальму на острове Мальорка. Не помню, сколько времени ушло на подготовку лодки, но в назначенный день и час лодка С-1 под командованием Бурмистрова вышла в направлении Балеарских островов. Она должна была атаковать противника у входа в Пальму. Несколько дней спустя лодка вернулась в базу, и командир рассказал следующее: лодка удачно выбрала место для наблюдения за крейсером противника, но уже на следующий день обнаружила, что над ней постоянно «висит» самолет-разведчик, а затем появились бомбардировщики и начали ее беспокоить, сбрасывая свой смертоносный груз. Командир попытался маневрировать и, уйдя на глубину, сменить позицию, но повторилось то же самое. После осмотра Бурмистров заметил, что за лодкой тянется масляный след, по которому ее и находят самолеты. К этому времени за лодкой уже была организована серьезная охота. Ничего не оставалось, как возвращаться. «Пробовал я уходить на глубину, — объяснял командир, — но и это не помогло». Да и понятно, если лодка оставляет масляный след, то она обязательно всплывет на поверхность, и такая мера, как погружение на большую глубину,

не поможет. Вернувшись, лодка встала на ремонт, занимаясь одновременно боевой подготовкой.

Спустя некоторое время Бурмистров получил более сложную и ответственную задачу: пройти через Гибралтар, найти и атаковать противника в северных водах у его базы Эль-Ферроль. Лодка дважды прошла через Гибралтар в погруженном состоянии, но успехами похвастаться не могла. Материальная часть действовала плохо. Один за другим механизмы выходили из строя, и лодку пришлось вернуть в Картахену. Нужно отметить, что наши добровольцы-подводники оказывались в более тяжелых условиях, чем те, кто воевал на надводных кораблях. На подводных лодках они выступали в роли командиров, а не советников, не зная как следует иностранной техники, и вынуждены были часто командовать через переводчика, пока не осваивали десяток-другой самых необходимых команд.

В конце октября 1937 г. возвращавшийся на Родину Н.П. Египко из Антверпена был отозван телеграммой в Барселону, туда же был направлен и находившийся уже на Родине И.А. Бурмистров. В Барселоне они получили приказание начальника главного морского штаба Испании Прадо выехать в Сен-Назер и Бордо (Франция), где ремонтировались республиканские лодки С-2 и С-4, сформировать экипажи подлодок, завершить их ремонт и подготовить к переходу в Средиземное море, в военно-морскую базу Картахена. Командиром С-2 был назначен Н.П. Египко, а командиром С-4 — И.А. Бурмистров.

Обычная ремонтная работа в мирном французском порту превратилась в настоящее сражение за корабль. Власти формально помогают, а на деле мешают на каждом шагу. Кругом снуют фашистские молодчики и агитируют команду, предлагая большие деньги за предательство. Среди личного

состава нашлись анархисты, тормозившие работу. Одна диверсия за другой нервируют и деморализуют личный состав. В конце концов лодки готовы к испытаниям, но им не дают возможности выходить в море. «Выйдя в море, вы теряете право на возвращение», — заявило портовое начальство. Пришлось украдкой, ночью испытывать лодки в бассейне гавани и, не проверив как следует механизмы, уходить в опасное плавание, чтобы прорваться через Гибралтар туда, где республиканцы ведут еще ожесточенную борьбу. Оба командира лодок решили — одновременно выйти в море и следовать по назначению. Это произошло в конце июля 1938 г. С большими трудностями, под угрозой быть обнаруженными и потопленными, лодки все же прорвались через Гибралтар и пришли в Картахену, где уже под командованием других советских командиров продолжали на Средиземном море участие в боевых действиях.

«Ланча торпедера»

Торпедных катеров — «ланча торпедера» — в испанском флоте не было. Испания, по одежке протягивая ножки, увлекалась легкими быстроходными кораблями, делая на них ставку даже на случай большой войны. «Почему Испания не строила торпедных катеров?» — спросил я однажды командира базы А. Руиса. «Мы издавна уделяли внимание мореходности кораблей, а катера нельзя послать далеко в открытое море», — ответил он, и в этом была доля правды. Испанские корабли действительно были прочны и мореходны. Они делали большие переходы и прекрасно выдерживали жестокие штормы. Однако основной причиной, мне кажется, было другое. Нельзя забывать о влиянии Англии на морскую политику Испании. Развивать

это опасное для крупных кораблей оружие у своего друга, который легко может превратиться в противника, не было смысла, да к тому же на них много не заработаешь. Так или иначе, знакомясь с испанским флотом на месте, я не обнаружил ни одного торпедного катера. Мне, черноморцу, это показалось странным: мы так привыкли видеть торпедные катера на всех учениях, что отсутствие их у республиканцев бросалось в глаза. Вопрос о присылке в Картахену катеров по-настоящему встал немного позднее. Поводом к этому послужило перебазирование мятежных крейсеров в Средиземное море и торпедирование неизвестной лодкой крейсера «Сервантес» на рейде Картахены. Входы и выходы в порт приходилось охранять больше, а использовать для этого крупные эсминцы было невыгодно.

В декабре — январе я обратился с просьбой к своему начальству, и начались уточняющие переговоры с Москвой. Тем временем в Картахене встал вопрос об охране водного района, и много мелких судов приспособлялось для этой цели. Была даже сделана попытка на одном из таких катеров установить 45-миллиметровые торпеды. Энтузиастом этого дела оказался унтер-офицер, знакомый с этим родом оружия.

К его предложению отнеслись недоверчиво. Да и на самом деле, что он мог построить, не имея ни моторов, ни торпед? В это же время мне довелось познакомиться с одним «изобретателем», который жил в Барселоне, называл себя антифашистом и якобы собирался построить на свои средства один торпедный катер. Он будто бы плавал на катерах еще в годы Первой мировой войны и теперь «хотел помочь республиканцам». Чем дело кончилось с постройкой катера в Барселоне, не знаю, но чрезмерное любопытство «изобретателя» к прибывшим советским катерам вынуждало быть осторожными.

Весной из Москвы сообщили, что катера «готовятся к отправке», в мае 1937 г. я уже издали заметил на верхней палубе входящего в гавань лайнера «Санто Томе» покрытые брезентом торпедные катера. Это были катера марки Г-5 с моторами «Изото-Фраскини». Небольшие и очень быстроходные, они разместились на палубе транспорта. С ними прибыли и команды во главе с В.А. Ларионовым. Из командиров катеров запомнились также В.П. Лихолетов и А.П. Батраков. На этом транспорте прибыло 4 катера, а еще несколько ожидалось позже. Так возникло небольшое соединение торпедных катеров.

Командующий флотом был очень обрадован этим пополнением и согласился лично заняться как местом базирования катеров, так и подготовкой недостающего личного состава из испанских моряков.

Буиса предложил в качестве гавани для катеров использовать Порман, который напомнил мне небольшую бухту Балаклава на Черном море, с узким, но глубоким входом. Непригодная для крупных современных кораблей, эта зажатая высокими скалами маленькая бухта, на берегу которой жили рабочие соседних свинцовых рудников да рыбаки, оказалась весьма удобной для торпедных катеров. Два небольших пирса могли вполне удовлетворить все их нужды. Нашлось и жилье. Лучшего нельзя было желать. Решив здесь организовать базу торпедных катеров, командующий пригласил к себе представителя местной власти. Появился старик с красными слезящимися глазами и робко представился комфлоту. Пока они разговаривали, я решил прогуляться вдоль моря, на берегу которого разместился небольшой поселок.

Тихий и заброшенный (рудники в это время почти не работали), поселок был совсем без мужчин, ребятишки окружили машину и с любопытством смотрели на приехав-

ших к ним моряков. Они едва ли бывали в Картахене, хотя жили рядом. Нельзя было не заметить, что большинство жителей больны трахомой, как и тот старик, который разговаривал с комфлотом. Я заинтересовался причинами такого массового тяжелого заболевания. «Это обычное явление в селениях, занимающихся добычей свинцовой руды, — сказал мне шофер Рикардо. — Вот если бы вы посмотрели, что делается около Альмерии...» До решения этих социальных проблем не добралось еще республиканское правительство Асаньи — Хираля. Потом мне пришлось частенько заезжать в Порман к своим товарищам и наблюдать, как, разместившись на скамейках около своих домиков, сидели десятки людей, больных этой тяжелой болезнью и, казалось, уже смирившихся со своей судьбой. «Кончится война, и народ потребует ряда серьезных реформ», — думал я тогда, веря, что республиканцы одержат победу.

Пока приходилось думать о войне. Мы договорились с М. Буисой, что он выделит необходимое число специалистов и строевых матросов для обслуживания базы Порман. Командиром базы Порман, обеспечивавшей катера, долгое время являлся А.П. Коробицын. Приехав в Испанию, он работал, как я уже говорил, моим переводчиком и помощником, но всегда стремился «повоевать» самостоятельно, и я вынужден был удовлетворить его просьбу.

Через две недели состоялось «обкатывание» катеров. Когда они на полном ходу вошли в бухту, где стояли крупные корабли, их встретили восторженно. Огромные испанские флаги развевались на катерах, а матросы на кораблях размахивали беретами и, как обычно, кричали: «Вива ла Република!»

Далеко в море эти катера действовать не могли, а крейсеры мятежников у республиканских берегов в то время не появлялись. Загруженные глубинными бомбами, катера

несли противолодочную оборону у Картахены, заменив эсминцы. Слабой стороной катеров оказалась их недостаточная мореходность и плохое зенитное вооружение.

По мере освоения катеров им ставились и другие задачи. Они конвоировали транспорты вблизи берегов и выходили на поиски противника, не удаляясь далеко от своей базы. Из рассказов товарищей, вернувшихся после меня из Испании, я узнал, что, когда отряд пополнился новыми катерами, а прибрежные коммуникации приобрели большее значение, катера использовались с маневренных баз в других портах и небольших бухтах. Для этого были организованы «подвижные базы»: несколько грузовиков и цистерна с бензином в этом случае сопровождали катера в Аликанте, Дению, Валенсию, Тарагону и другие места их временного базирования.

По словам катерников, получивших в Испании опыт на Г-5, эти маленькие, быстроходные кораблики обладали рядом недостатков в условиях открытых морских театров. «Это — оружие ночного действия вблизи своих баз», — говорили мне потом катерники. С ними нельзя было не согласиться. Поставленные на них пулеметы Дегтярева пехотного образца были уже непригодны для борьбы с современными самолетами. При большом угле возвышения они не работали. Поэтому, когда катера оказывались днем без прикрытия с воздуха, они не могли противостоять даже таким самолетам, как «дорнье». Бой между катерами и самолетом в октябре 1937 г. подтвердил это. Три республиканских катера патрулировали около Аликанте у места, где выбросился на берег транспорт. Прилетевший с Мальорки «дорнье» заставил катера отступить, повредив один из них. Волна и расстояние также являлись причиной ограниченного использования катеров. Так, в марте 1938 г., когда флот

республиканцев атаковал и потопил крейсер «Балеарес», катера не могли выйти в море из-за свежей погоды и волны более трех баллов. В настоящее время строятся совсем другие корабли этого класса, с прекрасными мореходными качествами. Размеры их и сейчас имеют немалое значение, потому что рассчитывать только на спокойное море нельзя.

Советские летчики-добровольцы

О встречах и совместной работе с замечательными советскими летчиками хочется рассказать особо.

Гражданская война в Испании происходила в такое время, когда авиация, как один из самых современных видов вооруженных сил, приобретала особое значение в любой крупной стране. Недостаточный опыт использования самолетов, и особенно на море, в Первую мировую войну не помешал военным специалистам сделать далекоидущие выводы о роли авиации в будущем. Для войны на море строились специальные крупные корабли — авианосцы, создавались гидросамолеты, изучалось использование береговой сухопутной авиации в операциях совместно с флотом. Ряд маневров в США и Европе подтвердил, что авиабомбами можно потопить любой, даже самый крупный, корабль, и это усилило гонку строительства авианосцев и различных типов самолетов. Это даже породило однобокие теории в пользу развития авиации, вроде американской теории Митчелла —Дуэ. Однако практическое применение авиации как на суше, так и на море в значительных масштабах можно было наблюдать только в годы национально-революционной войны испанского народа. Пиренеи явились своего рода испытательным полигоном

для проверки авиационной техники и разработанных к этому времени норм оперативного использования авиации.

Своей современной авиации Испания не имела. Устаревшие «потезы» находились на вооружении сухопутной авиации, а итальянские «дорнье» были костяком гидроавиации для обслуживания флота. Несколько морских аэродромов — Сан-Хавьер, Маон, Барселона, Кадис и др. — служили базами для гидросамолетов. Органически испанская гидроавиация с флотом связана не была.

Когда война приняла затяжной характер, испанское республиканское правительство ощутило острую необходимость в сильной авиации, без которой уже не мыслились операции ни на суше, ни на море. Сразу же после начала мятежа Германия и Италия оказали помощь Франко именно авиацией. Так, уже в августе 1936 г. соединения итальянской военной авиации помогали перебросить иностранный легион из Марокко на полуостров. Затем появились немецкие «юнкерсы», «хейнкели» и итальянские «капрони» или «фиаты» на всех сухопутных фронтах. Без авиации уже не мыслилась ни одна крупная операция. Господство в воздухе стало обязательной предпосылкой для успешных действий на суше и на воде. Этим и объясняется настоятельная просьба испанского правительства как можно скорее оказать ему помощь самолетами, и в первую очередь истребителями. Правительство на деле убедилось, что без прикрытия истребителями (да еще при слабой зенитной артиллерии) республиканский флот не мог находиться в Кантабрике, а Мадрид (как и другие города) почувствовал свою беспомощность, когда участились налеты. Недостаточно использовалась авиация из-за отсутствия самолетов и во взаимодействии с флотом, а роль такого взаимодействия была также бесспорна. Можно сказать, что именно во время гражданской войны в Испании впервые авиация

как на суше, так и на море заняла надлежащее место при проведении боевых операций.

Авиация сыграла решающую роль в первые дни мятежа. Она обеспечила мятежникам успех наступления там, где они никогда не достигли бы этого только борьбой наземных войск, скажем, при захвате Ируна и Сан-Себастьяна. Наконец, с помощью самолетов обе стороны обеспечивали и поддерживали проведение крупных операций. Поэтому действия авиации в Испании тщательно изучались во всех странах и особенно тогда, когда политические события показали неизбежность большой войны. Немало поучительного вынесли и мы, моряки, из скромных опытов взаимодействия республиканской авиации с флотом. Оборона Картахены — главной базы флота — впервые заставила командование флотом обратиться к истребительной авиации как самому надежному средству отражения воздушных пиратов. Еще в 1936 г., когда налеты авиации мятежников на корабли в море носили случайный характер и редко достигали цели, хотя бомбежка происходила с небольшой высоты и только днем, Картахена испытала на себе мощь воздушных налетов. Мы очень скоро убедились и в том, что одной зенитной артиллерией эффективно отражать врага невозможно, отсутствие истребителей ставит под угрозу пребывание боевых кораблей в порту и операции по разгрузке транспортов. Авиация мятежников в сентябре — октябре 1936 г., как уже упоминалось, сделала невозможным пребывание республиканской эскадры в Кантабрике, в результате чего было принято решение о возвращении кораблей в Средиземное море, несмотря на то что по оперативным соображениям они были необходимы на Севере для обеспечения коммуникаций. Ряд последующих морских операций показал, насколько важно флоту иметь свою авиацию. Истребители были необходимы для

прикрытия действий своих кораблей, а бомбардировщики дополняли мощь корабельных соединений и создавали угрозу для кораблей противника.

Когда республиканский линкор «Хайме I» оказался на мели у Альмерии в апреле 1937 г. без прикрытия истребителями, положение его было критическим. Когда быстроходные «Канариас» и «Балеарес» появились у главной базы, угрожая республиканским кораблям, самой реальной силой против них была бомбардировочная авиация. Когда в бою за сохранность конвоя транспортов в сентябре 1937 г. эскадра республиканцев ничего не могла сделать с более сильными новыми крейсерами мятежников, роль авиации, взаимодействующей с флотом, трудно было переоценить. Десятки подобных примеров, даже из той своеобразной небольшой морской войны, которая развернулась у берегов Пиренейского полуострова, показали, что в будущей войне без авиации уже не может быть крупных операций на море. Много выводов сделали и мы, советские моряки, когда вернулись из Испании. С одной стороны, все это как будто было не ново потому, что в нашей стране, в ходе мирной боевой подготовки, авиации давно уделялось огромное внимание, а с другой — в Испании выявилось много и такого, чего нельзя было предусмотреть.

Применение авиации в Испании как на сухопутных фронтах, так и на море возрастало постепенно по мере получения самолетов и увеличения масштабов гражданской войны.

Когда в начале октября 1936 г. Картахена подверглась первым налетам, обе стороны действовали неумело. Самолеты мятежников неожиданно появлялись над базой, наспех сбрасывали свой груз и улетали. Бомбы падали далеко от цели. Повторных налетов в ту же ночь не было. Отражались эти налеты плохо, зенитные батареи без средств

обнаружения самолетов и с простыми панорамами вместо хороших прицелов стреляли неточно. Попадание бомб в корабли и снарядов в самолеты носило чисто случайный характер. Страдали второстепенные объекты, чаще всего не имеющие никакого боевого значения. Помнится, как один такой налет застал нас в помещении командира базы, и узнали мы об этом после разрыва бомбы. Никаких убежищ тогда не строили. Мы выскочили в парк и, когда самолет пролетал над нами на высоте 400—500 метров, прижимались к стене здания. Для большинства это был первый налет. Только один товарищ, прибывший из Мадрида, лег на землю лицом вверх и уверял нас потом, что в таких случаях это самое разумное. «Я переживаю опасность только тогда, когда вижу, что самолет летит надо мной, а все остальное время лежу спокойно», — говорил он. Его примеру, кажется, никто не последовал. Все предпочитали укрыться хотя бы в обычном подвале. Да, мне кажется, и сам этот оригинал вскоре отказался от своего метода укрытия, когда самолетов стало появляться больше и они часами летали над базой, причем на такой высоте, что только шум моторов раздавался в темные южные ночи да беспорядочные разрывы снарядов и многочисленные разноцветные трассы от автоматных очередей покрывали все небо.

В ноябре активность порта и флота возросла, налеты стали массированными, транспорты с грузами требовали серьезного обеспечения. Поэтому первые же собранные в Лос-Алькасаресе истребители взлетали в воздух для прикрытия аэродрома и базы от авиации мятежников. С этого, собственно, и началась совместная работа флота с авиацией, с нашими летчиками-добровольцами, о которых нельзя не сказать.

События развивались таким образом: приданные флоту в ноябре истребители и установка нескольких новых зе-

нитных батарей изменили в лучшую сторону противовоздушную оборону базы. Самолеты мятежников теперь осторожничали и летали на больших высотах. К этому периоду относится сделанный нами вывод, что самым реальным и активным средством обороны является авиация. Становилось очевидным, что истребители, призванные защищать корабли и базы, должны быть подчинены флоту и действовать согласованно с зенитной артиллерией. Тогда же мы почувствовали необходимость иметь хорошие средства обнаружения для того, чтобы истребители своевременно взлетали и встречали противника еще на подходах к городу. Только при этом условии наши летчики-добровольцы могли надежно охранять Картахену. Им прежде всего мы обязаны тем, что при разгрузке транспортов не потеряли ни одной пушки.

По мере развития операций на море увеличивалась необходимость иметь хоть небольшое количество бомбардировщиков. Если из первой партии прибывших в Картахену средних бомбардировщиков генерал И. Сиснерос и генерал Дуглас не могли выделить для флота ни одного, то два-три месяца спустя, к марту 1937 г., республиканский флот имел пять-шесть самолетов-бомбардировщиков.

Вот с этим небольшим авиаотрядом под командованием летчика И.И. Проскурова и штурмана Г.М. Прокофьева республиканский флот контактировал в течение многих месяцев.

Отчетливо запомнились некоторые эпизоды совместной работы моряков и летчиков, относящиеся к весне 1937 г. В эти месяцы один за другим, с короткими промежутками, приходили в Картахену республиканские транспорты из Советского Союза. Испанское правительство просило ускорить разгрузку их в порту, и мы, не считаясь с опасностью, производили работу днем и ночью. Кроме того,

была и еще одна причина для тесного взаимодействия с авиацией и летным составом из советских добровольцев. Если в Арчене, недалеко от Мурсии, формировались и обучались танковые части, а в Альбасете или прямо в Мадрид шла артиллерия и другое оружие для республиканской армии, то самолеты собирались в непосредственной близости от Картахены. К тому же у моряков не было тесного взаимодействия с танками или артиллерией, а поэтому и с людьми, однажды ушедшими из порта, мы почти никогда не встречались. Правда, приезжали в Картахену танкисты или артиллеристы, но это было довольно редко. По-иному сложились у моряков взаимоотношения с летчиками. Прибудет, бывало, транспорт, и как-то незаметно, без особой сложности происходит выгрузка танков или пушек. Да это и понятно. Они размещаются на грузовую машину или платформу и быстро отправляются из порта. А вот с огромными ящиками с фюзеляжами самолетов возни куда больше. Чтобы помочь выгрузить и перевезти эти негабаритные грузы из порта на аэродромы, в Картахену приезжали не только летчики, но и инженеры во главе с Г.И. Алексеевым, ведавшим сборкой самолетов и техники. Иногда летчики два-три дня находились в Картахене, и некоторые из них чувствовали здесь себя как дома. В Картахену летчики приезжали и просто отдохнуть, когда выдавался свободный день.

Встретившись с И.И. Проскуровым в штабе картахенской базы, мы решили уточнить, в чем должна заключаться помощь авиации флоту.

Я пояснил, что перед республиканским флотом стоят три основные задачи: обеспечение коммуникаций, защита побережья (в случае попытки высадить десант или обстрелять города) и, наконец, обнаружение и уничтожение крейсеров противника. «Вашим главным противником во

всех случаях нужно считать крупные корабли мятежников», — закончил я и спросил, умеют ли летчики бомбить подвижные объекты в море. «Ну, с кораблями мне никогда иметь дело не приходилось, а по движущимся целям, вроде танков, нас бомбить учили», — ответил Иван Иосифович, не видя пока большой разницы в действии авиации на суше и на море.

На деле все оказалось значительно сложнее. Хорошо подготовленные и безусловно храбрые летчики Проскуров, Остряков и другие отлично выполняли задание, когда это касалось портов, железнодорожных узлов и других объектов на суше. Но как только дело коснулось морских целей, появились трудности, и первая заключалась в распознавании кораблей на море с большой высоты. Это усугублялось наличием нейтральных судов. Так, однажды мы получили данные, что в занятой уже мятежниками Малаге сосредоточились два или три крейсера мятежников. Решили направить туда самолеты. Обычно такие дальние полеты производились с расчетом атаковать либо на рассвете, либо перед самой темнотой. Самолеты предпочитали прокладывать курсы морем вдоль берега. Возникал вопрос, как быть, если корабли будут обнаружены не в порту, а в море. Коль скоро около портов находились корабли нейтральных стран, несущие наблюдение от Комитета по невмешательству, нетрудно было допустить ошибку, а нужно было гарантировать их неприкосновенность. Договорились с Проскуровым, что он ограничится нанесением ударов по объектам в порту, пока не научится уверенно распознавать корабли. Опыт подготовки в мирное время на Черном море и использование авиации в годы Великой Отечественной войны подтверждают, насколько сложно распознать боевой корабль с воздуха, когда к нему нельзя приблизиться без риска быть сбитым. Вспомним, как

в конце июня 1937 г. наши летчики-добровольцы едва не разбомбили свой транспорт и приняли республиканский эсминец за неприятельский крейсер. Такую же картину мы наблюдали и при налетах мятежной авиации на республиканские корабли.

В марте и апреле 1937 г. мятежные крейсеры стали частенько появляться в районе Гибралтара и Балеарских островов, угрожая морским коммуникациям. Было сделано несколько попыток пробомбить их в море. Две такие попытки кончились неудачно. «Казалось, достигли попадания, а крейсер без видимых повреждений продолжал двигаться», — как-то жаловался мне Н.А. Остряков. Теперь-то мы знаем, что успешно атаковать двумя-тремя самолетами с горизонтального полета быстродвижущийся крейсер — дело почти безнадежное, но раньше мы упрощали эту задачу. Иное дело — атаковать корабли в порту. Распознавать их там тоже нелегко, но попасть все же проще. Это подтвердилось в описанном ранее эпизоде с немецким линкором «Дойчланд» 30 мая 1937 г. Тогда сменивший Проскурова летчик Хованский мне докладывал, что отличить немецкий линкор от мятежного крейсера он не мог, а коль скоро тот открыл огонь, находясь в мятежном порту Ибица, то он и пошел на него в атаку. И был прав! А попадание одной или двух бомб в корму корабля подтверждает умение летчиков метко бомбить, если они имеют дело с неподвижной целью.

Все эти факты подтверждают вывод, что авиация, призванная действовать совместно с флотом, должна пройти специальную подготовку. При недостаточной подготовке летчиков самолеты одинаково опасны как для противника, так и для своих кораблей. Вспоминается случай, когда командующий вызвал самолеты из Картахены во время боя с крейсерами мятежников около Алжира в сентябре

1937 г. Несколько раз самолеты появлялись над ведущими бой соединениями и всякий раз не могли отличить свои корабли от мятежных.

Когда после возвращения из Испании мне пришлось на Тихом океане заниматься взаимодействием флотских корабельных соединений с авиацией, я уже знал, какая тщательная подготовка требуется для морских летчиков, а Отечественная война целиком подтвердила это. В настоящее время новая техника в корне изменила формы и методы борьбы, и все же война на море представляется очень сложным делом. Пространства, скорости, радиус действия кораблей и современного оружия накладывают определенный отпечаток на морскую войну. Но вернемся к испанским событиям.

Два летчика мне особенно хорошо запомнились, может быть, потому, что мы по возвращении из Испании продолжали встречаться еще в течение нескольких лет в Советском Союзе, — это Иван Иосифович Проскуров и Николай Алексеевич Остряков.

Кончив летную школу с отличием, И.И. Проскуров стал командиром самолета, а затем — звена в одной из авиачастей на Украине, когда ему представилась возможность отправиться в Испанию. Это был мужественный человек. Когда ему предлагали лететь бомбить Гранаду или Малагу, он больше интересовался, хватит ли горючего, в какое время лучше появиться над объектом, и меньше всего думал о том, насколько это опасно. Вместе со штурманом Г. Прокофьевым он водил свой отряд на предельный радиус действия как на суше, так и на море. Однажды он рассказал мне, что летчиком он стал не «по призванию, со дня рождения», как иногда говорят, а почти случайно. «Я даже побаивался летного дела, — говорил он, — но меня вызвали в райком комсомола и там сагитировали пойти в летную

школу». Мне представляется, что это характерно не только для него, но и для многих знаменитых летчиков, которые вот также в результате определенного стечения обстоятельств оказались в летной школе, полюбили это опасное дело, а затем пришли к выводу, что в этом их жизнь. Они действительно уже не могли променять работу в воздухе ни на какую другую специальность на земле. «Первым делом, первым делом — самолеты...» — эти слова у них становились девизом в жизни и работе.

Летчиками не рождаются, как и моряками. Важно, когда избранная «почти случайно» специальность совпадает потом со вкусами и характером человека, и он становится одержимым в своем деле. Вот такой процесс произошел и с Проскуровым. Он был летчиком со всеми необходимыми для этого чертами: выдержкой, смелостью и крепким здоровьем.

Кажется, в мае большая группа добровольцев возвращалась на родину. Их сменили новые товарищи. Ивана Иосифовича сменил Хованский, а фамилии других не удержались в памяти. Проскуров и Остряков заехали ко мне в Картахену проститься. Был жаркий день, и южное солнце основательно припекало. Я попросил их остаться пообедать с моряками, а пока предложил пройтись по набережной и поболтать. Уезжавшие советские товарищи так же напоминали о родине, как и прибывшие из Советского Союза. Всегда в таких случаях становилось немного грустно и хотелось хотя бы отправить письмо «с оказией». Мы остановились у памятника Христофору Колумбу, напоминавшего как о былой славе Испании XVI в., так и о ее упадке. Более шести месяцев мы работали вместе, летчики уже сроднились с республиканским флотом. Они приобрели опыт и поняли, что значит взаимодействие авиации с флотом, но другие соображения требовали их замены.

Мы шли мимо мола Курро, где стояли крейсер «Либертад» и линкор «Хайме I». «Ох, уж мне этот ваш Хайм», — вспомнил Проскуров выражение Смушкевича, и разговор перешел на флотские темы. «Если бы моя власть, на Родине обязательно назначил бы вас обоих на службу в морскую авиацию», — откровенно сказал я. И тот и другой согласились со мной. Впоследствии Н.А. Остряков действительно служил на Черноморском и Тихоокеанском флотах, а И.И. Проскурову была уготована другая судьба. После непродолжительной службы в авиации его против желания назначили на ответственную работу в аппарат Наркомата обороны. «Я убедительно просил начальство не поручать мне дело, которое я не знаю и не люблю, но не помогло», — с горечью рассказывал Иван Иосифович. Он, безусловно, как честный коммунист, старался сделать все как можно лучше, но дело не клеилось, и он был снова переведен в Военно-воздушные силы. Когда началась война, Проскуров находился «в опале». Из Наркомата обороны его перевели в Петрозаводск командовать небольшим авиасоединением. Однако и на этом репрессии не кончились. За неудачу в первые дни войны часто страдали честные люди. Так было и с Проскуровым.

Мне думается, о нем больше и подробнее напишут летчики. Он этого заслужил.

С Н.А. Остряковым мне довелось сталкиваться ближе как в предвоенный период, так и в первые месяцы войны. В нем сочетались исключительная храбрость с удивительной скромностью. Он пользовался огромным авторитетом, хотя не мог строго наказать или крепко отругать своего подчиненного даже тогда, когда это было нужно. Высокий, с большими голубыми глазами и немного вьющимися волосами, он производил очень приятное впечатление. Впервые я столкнулся с ним, когда он был летчиком в от-

ряде И.И. Проскурова и летал на бомбардировщиках по заданию флотского командования из Картахены. В героях нередко уживаются храбрость с удальством или бравадой в быту и повседневной жизни, вне службы. Остряков всегда был исключительно скромен и никогда не рассказывал о себе. В Испании мне доводилось наблюдать, когда самолеты этого звена, частенько ночью, ходили на пределе своих топливных ресурсов бомбить Гранаду, Малагу или искать мятежные корабли в море.

Ближе я познакомился с Остряковым после возвращения из Испании, так как несколько лет нам пришлось работать вместе. Когда я вернулся в Советский Союз, Остряков командовал бригадой бомбардировщиков в Сарабузе на Черном море. Его там любили, и бригада вскоре стала образцовым соединением. Остряков увлекал личным примером, летая днем и ночью в самых сложных условиях, что в то время было непросто. Как и в Испании, он не умел ругать своих подчиненных. Его заместитель, летчик М.И. Самохин, значительно позднее, вспоминая Николая Алексеевича по работе на Черном море, рассказывал мне, как тот иногда приглашал его к себе и просил вызвать такого-то командира и выругать как следует за нарушение летных правил.

Хорошо запомнился один эпизод. После возвращения на Родину, занимаясь сложной боевой подготовкой ночью, Остряков однажды, подвесив бомбы, вылетел на поиски и бомбежку кораблей противника. Едва оторвавшись от земли и пересекая дорогу в южную темную ночь, он зацепил колесами за воз сена, который тащила лошадь. Перепуганный возница свалился и долго не мог прийти в себя, а Остряков, повредив колеса, вынужден был отказаться от полета в море и делал крути над аэродромом. На земле обсуждали, как поступить: оставить самолет и выпрыгнуть

из него или попытаться сделать посадку, освободившись предварительно от бомб. Предложение выброситься на парашютах было Остряковым отвергнуто. Он удалился в море и, сбросив опасный груз, вернулся на аэродром. Ночь выдалась исключительно темная. «Буду делать посадку, выключив в последний момент моторы», — передал Остряков, прицеливаясь к взлетной полосе.

«Мы в напряжении следили за его полетом, — рассказывал М.И. Самохин. — Луч прожектора освещал развороченные шасси самолета, и, казалось, посадка невозможна. Но вот, сделав пару пробных заходов, Остряков передал: "Иду на посадку". Прожекторы освещали летную полосу, а самолет, снижаясь, выключил моторы. После этого ничего не оставалось делать, как, уменьшив скорость, садиться на фюзеляж. Поразительное спокойствие Острякова спасло экипаж и машину. Мы даже не доносили об этом происшествии как об аварии, а отнесли к простой поломке».

О высоких моральных качествах говорит и такой эпизод из жизни Острякова. Его заместителю предложили службу на Дальнем Востоке. Зная о трудном семейном положении своего подчиненного, Остряков сам отправился во Владивосток, оставив вместо себя подготовленного им заместителя. Мы снова встретились. Я тогда командовал Тихоокеанским флотом, а он принял командование одной тяжелой авиационной бригадой. «Ему ангелами командовать», — шутили, когда что-нибудь случалось в соединении и Острякова упрекали в недостаточной требовательности к нарушителям порядка и инструкций. Возможно, это было действительно недостатком Острякова, но таков уж он был.

В середине октября 1941 г. я его видел в последний раз. Острякова назначили командовать ВВС Черноморского флота, и он отправлялся в Севастополь. В тяжелых

условиях блокированного города Николай Алексеевич водил свои части в бой. Говорили, что чрезмерное и ненужное пренебрежение опасностью привело Острякова к преждевременной гибели. Он находился на одном из аэродромов около Севастополя, когда началась бомбежка, во время которой он и погиб, не желая уйти в укрытие. С ним вместе погиб такой же замечательный летчик Коробков. Будучи заместителем командующего ВВС ВМФ, он, как и Остряков, вел себя на редкость смело и любил шутить со смертью. Без таких людей победы не одержишь, и их гибель особенно остро переживается.

Я выделил Проскурова и Острякова совсем не потому, что другие летчики этого отряда менее достойны. Много хороших слов можно сказать о штурмане Прокофьеве, с которым я меньше встречался после Испании, и о других.

Во время моего пребывания в Испании главным советником по авиации был Я.В. Смушкевич. У нас с ним установились добрые приятельские отношения, которые продолжались и в Советском Союзе до момента трагической гибели этого храброго человека.

Со Смушкевичем мне приходилось встречаться и в Картахене, когда прибывали авиационные грузы, и тогда, когда требовалось взаимодействие республиканского флота с авиацией. Иногда обстановка в море требовала вмешательства более крупных сил авиации, чем те, которыми располагал флот. Прежде всего это относилось к истребителям, которым приходилось часто усиливать оборону Картахены и соседних аэродромов, куда поступали самолеты. Тогда-то мы и обращались к командующему республиканскими ВВС Игнасио Сиснеросу и генералу Дугласу. Мы обращались к ним и в тех случаях, когда осложнялась обстановка у побережья Леванта и флот мятежников угрожал коммуникациям и приморским городам;

единственным реальным средством ударить по мятежным кораблям, стоявшим в Пальме (остров Мальорка), была авиация. Бывало, что обстановка на море требовала немедленной помощи со стороны авиации, и тогда мне приходилось срочно связываться с генералом Дугласом и вырабатывать общий план действий. Так, например, неожиданно создалось прямо-таки критическое положение в районе Альмерии, когда там в апреле 1937 г. сел на мель линкор «Хайме I», а поблизости бродили крейсеры мятежников «Канариас» и «Балеарес».

В Испанию Смушкевич приехал в октябре — ноябре 1936 г. Он остановился в Валенсии, чтобы через несколько дней отправиться в Мадрид. После автомобильной аварии я задержался на несколько дней в Валенсии, где меня и нашел Яков Владимирович. Первые партии самолетов уже были разгружены и собирались на аэродромах; это были в основном истребители И-15, которые, сделав несколько пробных вылетов, уходили под Мадрид. Там в ноябре шли тяжелые бои. Теперь ожидалась партия бомбардировщиков, которыми очень интересовался генерал Дуглас.

«Нам спешно нужны самолеты, а он умудрился выйти из строя», — сказал Смушкевич, едва открыв дверь моего номера в отеле «Метрополь». До этого я всего один раз разговаривал с ним по телефону. Это оказался коренастый, среднего роста человек, с черными вьющимися волосами, в берете и в кожаной куртке. Пошутив, он спросил, как моя нога и долго ли я вынужден буду пробыть в горизонтальном положении. «Да нет, еще два-три дня и хоть на костылях, но уеду в Картахену», — ответил я. Обстановка действительно была неподходящая для постельного режима. На подходе было несколько транспортов, а тут еще позвонили и сообщили, что будто бы мятежники высадили десант где-то в районе Торревьехи, т.е. совсем недалеко

от Картахены. Были очень беспокойные дни, связанные с наступлением Франко на Мадрид, с переездом правительства в Валенсию и с активизацией мятежного флота. Смушкевич сел около кровати, и мы перешли к разговору о прибывающих самолетах. Смушкевич просил как можно скорее разгрузить и доставить их на аэродромы, он думал об использовании этих самолетов, как будто они уже были в Картахене. На самом деле транспорт «Санто Аугустин» находился еще в восточной части Средиземного моря, и самый ответственный участок пути от Бизерты до Картахены ему еще только предстояло пройти, а флот должен был встретить его в море. Я понял, что генерал Дуглас будет старшим советником по авиации и от него фактически зависит выделение нужного количества самолетов в помощь флоту. На мой шутливый вопрос, сколько самолетов — истребителей и бомбардировщиков — будет дано флоту за успешную проводку «игрека», Смушкевич ответил тоже шуткой. Все, что ожидалось, у него уже было на счету и далеко не покрывало потребностей.

Однако мне удалось его убедить в том, что от надежности обеспечения зависит получение самолетов, не только прибывающих на этом транспорте, но и в будущем. Испанские лайнеры «Санто Томе», «Магальянес», «Мар Кантабрико» и другие уже грузились в портах Черного моря. Как раз в эти дни Картахену сильно бомбили. Беспокоили и аэродромы, где собирались самолеты. На море движение транспортов стало более опасным из-за появления в Средиземном море крейсера «Канариас». Охрана приходящих транспортов требовала выхода флота республиканцев далеко к берегам Африки. Договорились, что из первой же партии самолетов Смушкевич выделит несколько истребителей для прикрытия Картахены и аэродромов, а с бомбардировщиками я согласился потер-

петь: уж очень они были нужны на Центральном фронте. На этом и расстались. Я вскоре выехал в Картахену, а Смушкевич — на сухопутный фронт. Несколько месяцев мы не виделись с ним. После разгрома итальянского корпуса под Гвадалахарой, где Смушкевич принимал личное и самое активное участие, он перенес свой штаб в Мурсию. Это было совсем близко от Картахены. Отсюда ему было удобнее руководить операциями на всех направлениях и следить за организацией новых авиачастей около Картахены.

Битва за Мадрид в ноябре 1936 г., потом небольшая передышка в декабре, наступление республиканцев на Хараме и, наконец, попытка мятежников с помощью свежего итальянского корпуса в первой половине марта 1937 г. обойти Мадрид с северного направления — все это памятные для Смушкевича события.

О подготовке новой атаки Мадрида с выходом франкистов на Валенсийское шоссе стало известно, по словам Дугласа, в самом начале марта. Вместе с командующим республиканской авиацией Игнасио Идальго де Сиснеросом на ближайших к фронту аэродромах они сосредоточили авиагруппу в составе 45 истребителей, 15 штурмовиков и 11 бомбардировщиков. Первые удары мятежников приняли на себя сухопутные части, и особенно интербригады. Расчеты противника на легкую победу провалились. Хотя итальянский корпус, как теперь точно известно, имел в своем составе 50 тысяч человек, 222 арторудия, 148 танков, 60 самолетов и не менее 1500 различных пулеметов, он не мог захватить Алькала-де-Энарес, чтобы отрезать важную дорогу на Валенсию и потом снова начать наступление на Хараму.

Командиры республиканских соединений к этому времени приобрели опыт и научились взаимодействовать

с танками и авиацией. Этим, пожалуй, и следует прежде всего объяснить успех действий под Гвадалахарой.

Я.В. Смушкевич рассказывал, как они с Сиснеросом накануне решительного наступления итальянцев 12 марта согласовали действия авиации и, несмотря на плохую погоду, были готовы к бою.

Было решено авиацию использовать не сразу, чтобы не раскрыть перед противником свои карты.

18 марта началось наступление республиканцев. Вот тогда и потребовалось умелое взаимодействие наземных войск с авиацией. Самолеты, которыми командовал Дуглас, вылетали по нескольку раз в день и громили отступающие части врага. Итальянцы потеряли 1500 человек убитыми, 1200 пленными, 65 пушек, 13 гаубиц, около 500 станковых пулеметов. Республиканцы захватили более 5 млн патронов и около 30 тысяч артиллерийских снарядов.

Мне не всегда удавалось следить за действиями республиканцев на суше, но действия авиации я знал довольно хорошо. В Картахену постоянно приезжали советские летчики-добровольцы, а на соседнем с нами аэродроме Лос-Алькасарес собирались все «чатос», «москас» и «катюши». «Катюшами» называли наши средние бомбардировщики СБ задолго до того, как советские реактивные «катюши» стали разить немцев под Москвой и на других фронтах.

Я не могу здесь пересказывать все, что слышал о Смушкевиче. Об этом напишут люди, воевавшие с ним. Я хочу рассказать только об отдельных встречах с ним в Валенсии и в Картахене. Так, в марте Яков Владимирович приехал в Картахену вместе с командующим ВВС генералом И. Сиснеросом, когда в порту только что разгрузился крупный транспорт, а в Лос-Алькасаресе и Сан-Хавьере шла сборка десятков самолетов. Война в воздухе принимала невиданные до тех пор размеры. Затишье, наступившее после

неудачного наступления мятежников на Центральном фронте, использовалось обеими сторонами для переформирования старых и организации новых частей. Немцы и итальянцы присылали мятежникам бомбардировщики и истребители, а республиканцы делали все возможное, чтобы скорее собрать и освоить прибывающие к ним самолеты: «чатос» — курносые истребители И-15 и «катюши» — средние бомбардировщики, уже зарекомендовавшие себя в боевых условиях. Советские летчики-добровольцы показывали образцы храбрости. В Валенсии было много дел, и мне приходилось часто туда ездить. Вот там я снова встретил Смушкевича на улице Альборайя, 8, где работали наши сухопутные товарищи. Вместе с ними он занимался планированием будущих операций и вопросами помощи, которая потребуется республиканской авиации. Для этого требовалось и мое присутствие. От успешной доставки морем из Советского Союза самолетов, танков и пушек зависело количество новых частей и восстановление боеспособности старых. Вопрос обеспечения фронтов авиацией стоял особенно остро, и поэтому, закончив общие разговоры, мы со Смушкевичем нашли свободную комнату и продолжили там детальное обсуждение наших авиационно-флотских проблем. «Прежде всего нужно без потерь доставить самолеты в Картахену», — говорил я. Одни корабли, как показала практика, не всегда смогут надежно прикрыть «игреки» как в море, так и в базе. Нужны истребители, хотя бы на время операций. Выделенных ранее было явно недостаточно. Не хватало и пяти самолетов-бомбардировщиков. Я с удовольствием вспоминаю, как при обсуждении таких вопросов всегда находил со стороны Смушкевича полное понимание роли авиации в войне на море. Так было и теперь. Мы уточнили вопросы о том, сколько потребуется истребителей для надежной охра-

ны базы в период разгрузки в ней крупных транспортов. Выяснили, как далеко истребители могут уходить в море, чтобы обеспечить движение эскадры в момент подхода к порту, когда вероятность налетов особенно велика. Затем обсудили ту помощь, которую могут оказать бомбардировщики флоту при выполнении основных задач, и прежде всего задач на коммуникациях, если ему будут угрожать крупные силы мятежников — «Канариас» и «Балеарес».

«Ну, что же ваш "Хайм" не разобьет эти крейсера?» — смеялся Яков Владимирович, когда ему явно не хотелось урывать для флота из того малого количества самолетов, которые он имел. Смушкевич согласился выделить флоту на время операций дополнительное количество истребителей и держать в готовности часть бомбардировщиков два-три критических дня, когда флот в море.

Условились постоянно приданные флоту пять самолетов под командованием И.И. Проскурова использовать только для борьбы с кораблями мятежников, а придаваемые на время самолеты посылать для бомбежки баз и портов противника с находящимися там кораблями. На деле это не получилось. Фактически пять «катюш» летали бомбить корабли в море, базы и даже железнодорожные узлы, а генерал Сиснерос и Смушкевич всего один раз смогли выделить сухопутную авиацию для бомбежки Пальмы на острове Мальорка. Но это не их вина, а общая беда — самолетов не хватало.

Чтобы поскорее согласовать наши планы, решили поехать в министерство к И. Сиснеросу. Нам повезло. Идальго Сиснерос оказался на месте. Ему, как и Смушкевичу, очень не хотелось менять свои планы, и, дав согласие на выделение самолетов флоту, Сиснерос попросил подождать с окончательным решением, пока он не доложит министру дону Индалесио Прието.

«Когда прибывает очередной транспорт?» — спросил Игнасио тихо. «Еще не имею точных данных, но скоро», — уклончиво ответил я. «А не поехать ли нам вместе в Лос-Алькасарес и Картахену, — предложил генерал Сиснерос. — Мы на месте могли бы решить много вопросов», — обратился он к Смушкевичу. Им действительно было о чем поговорить там, «на месте». Решили ехать.

В назначенный час следующего дня выехали в Картахену. Сиснерос, как хозяин, предложил сделать остановку на мысе Сан-Антонио, где обычно останавливались в мирное время туристы. Там, по словам Игнасио, можно отлично пообедать и полюбоваться морем. Кроме того, он явно хотел заехать к жене, которая в это время работала в Аликанте заведующей детским садом. Ехать так ехать... Машины мчались по берегу Валенсийского залива. Знаменитые апельсиновые рощи тянулись вдоль шоссе. Весенний воздух был уже наполнен ароматами цветов, а в полдень становилось даже жарко. Осенью здесь целые горы фруктов обычно лежали по обочинам дорог. Желтые, спелые, они в те годы не всегда вовремя убирались: не хватало машин и рабочей силы. Пока же все цвело. Небольшие пуэблос сменяются городами Кульера, Гандия, Дения, оживленными в мирное время и довольно тихими теперь, во время войны. Движение по шоссе тоже небольшое. В селениях и городах очень узкие улицы, и не дай бог встретиться с машиной или с осликом.

За разговорами незаметно подъехали к мысу Сан-Антонио и повернули к морю. Фешенебельный ресторан, небольшой, но удобный, закрытый пляж и даже специальные домики для отдыха. Это место, по словам Игнасио, посещали все проезжающие по этой дороге туристы. Сейчас здесь тихо. Однако ресторан действовал, и, как ни странно, война его мало коснулась. Я вспомнил Сантан-

дер... В ресторане было много шикарно одетой публики, поблизости стояли десятки роскошных машин. «Что это за люди?» — спросил Смушкевич, обращаясь к Сиснеросу, удивляясь после Мадрида вышколенным лакеям и изысканным кушаньям. «У нас далеко не все воюют и не одинаково несут тяготы войны, — ответил тот. — Кроме того, в Испании много иностранцев, которые поспешно покинули Мадрид, когда правительство Кабальеро переехало оттуда; теперь они "оккупировали" Левант и весело проводят здесь время». Не знаю, как много было там иностранцев, но со всех сторон слышалась только испанская речь, и мне показалось, что командующий ВВС немного стыдился того, что увидел сам.

В мае или июне мне пришлось снова попасть сюда. Почти ничего не изменилось. На пляже было много людей, хотя в ресторане стало несколько хуже с продуктами, однако все еще имелся большой выбор блюд и напитков.

Мы продолжали свой путь. От мыса Сан-Антонио до Аликанте дорога более гористая, с крутыми поворотами; она напоминает наше крымское шоссе. Расположена она ближе к морю, и горный ландшафт часто сменяется морским. Вот и Аликанте. Сиснерос появился дома неожиданно, и тем более там не ждали нас — двух «компанерос русос». Нам не хотелось мешать встрече Игнасио с женой, но он не отпустил нас. Жена Сиснероса — Констанция де ла Мора — происходила из знатной семьи, как и сам Игнасио. Совсем молодой девушкой ее неудачно выдали замуж. Вскоре она развелась, после чего выбрала необычный для своей среды путь, отказалась от пустой светской жизни и занялась полезным трудом. Незадолго до мятежа судьба свела ее с Игнасио. Вопреки воле родителей Игнасио ушел в авиацию, куда не особенно стремилась аристократия. После начала мятежа он остался верен республиканско-

му правительству и не изменил своих взглядов до конца борьбы, эмигрировав в Мексику в самый последний момент. Когда пишутся эти строки, Констанции де ла Мора уже нет в живых; Игнасио, кажется, два раза приезжал в Советский Союз, оставшись нашим другом.

Выпив по чашке кофе, мы с Яшей удалились, оставив чету наедине. Прощались с Констанцией уже около машины. Игнасио обещал жене заехать на обратном пути. Мы двинулись дальше и через полтора-два часа езды по приморской дороге были на аэродроме Лос-Алькасарес.

Уже издали мы увидели огромные белые ящики с частями самолетов. Большое летное поле было заполнено самолетами в разной степени готовности. На одном краю аэродрома стояли уже готовые к пробному вылету истребители и бомбардировщики, а на другом только распечатывались ящики с фюзеляжами или моторами. Работа кипела. Советский инженер Алексеев давно освоился с обстановкой в чужой стране и был своим человеком как здесь, так и в Картахене. Он-то и встретил нас, обратившись прежде всего к Смушкевичу, как своему прямому начальнику, с полуофициальным докладом о ходе работы. Как бы угадывая желание начальства, он начал свое сообщение с количества самолетов, уже подготовленных к вылету, а потом перешел к срокам сборки остальных. Последние дни в воздухе было спокойно, и работать удавалось почти круглые сутки — днем и ночью. Еще пять-шесть дней, и тогда «серый волк» будет совсем не страшен. Аэродром временно опустеет.

Я.В. Смушкевич и И. Сиснерос были в родной стихии, они с удовольствием оглядывали каждую готовую машину. Авиация хорошо поработала под Гвадалахарой, ее справедливо считали основной «виновницей» разгрома итальянского корпуса и на нее возлагали большие надежды в будущих операциях. Не вмешиваясь в «чужое дело», я со стороны

наблюдал, каким огромным уважением пользовались у летчиков Я.В. Смушкевич и И. Сиснерос. Это был наглядный пример дружной совместной работы советских добровольцев с испанскими друзьями под руководством сработавшихся командующего ВВС Испании и нашего старшего советника.

В маленьком домике на краю аэродрома, на берегу моря, собрались большие и малые авиационные начальники. Тут не было разложено никаких карт и не оперативные, а технические вопросы были предметом обсуждения. Сколько самолетов, куда их желательно поскорее отправить, какое количество летчиков налицо, как готовить испанских товарищей, чтобы они быстрее овладели нашими «чатос» и «катюшами». Большинство сидевших здесь я знал. Ведь через Картахену и этот аэродром прошли почти все наши добровольцы. Многие настоящие фамилии были установлены позднее, уже на Родине, например П. Рычагов, С. Тархов, А. Серов, А. Сенаторов и другие.

Встречаясь с некоторыми из них несколько лет спустя во Владивостоке или в Москве, мы с удовольствием вспоминали трудные, но памятные времена гражданской войны в Испании.

Вернемся, однако, к Смушкевичу. Перед поездкой в Испанию он командовал авиабригадой в Белорусском округе и пользовался большим авторитетом, потому что сам отлично летал, мог всегда показать, как нужно работать. В Испании его уважали и любили. Знание своего дела и отвага в боевых условиях не могли не покорить сердце любого подчиненного. Настоящий авторитет не создается присвоенными званиями или назначением на высокую должность. Только на деле можно доказать, что звание дано правильно и в назначении начальство не ошиблось. Особенно быстро все становится на места в боевых условиях. Так было и с Яковом Владимировичем Смушкевичем.

«Ну, поехали в Картахену», — вставая, обратился ко мне Смушкевич, когда все вопросы были решены. Ему было по пути, так как в Мурсию отсюда нельзя было попасть иначе, как через военно-морскую базу. Сиснерос, помнится, решил остаться на аэродроме.

В старом большом доме Капитании нас встретили командир базы Руис и Хуан Гарсиа. Пока готовили кофе, а для любителей (из русских) чай, разговор зашел о событиях последних недель. После победы под Гвадалахарой сгладилось неприятное впечатление от февральского наступления мятежников на Юге. Казалось, у республиканцев достаточно средств и людей, чтобы одолеть врага, но и противник набирал силы, ширилась интервенция немцев и итальянцев.

Беседа оживилась, когда в комнату вошли командующий флотом М. Буиса и В. Рамирес — неистовый андалусец, командир флотилии эсминцев. «Муча хенте!(Сколько тут народу!)» — не смущаясь, громко воскликнул шумливый дон Висенте, в то время как скромный Буиса спокойно прошел и, сняв форменную фуражку, начал вежливо здороваться по очереди со всеми.

Антонио Руис был гостеприимным хозяином, и, когда у него собирались гости, он беззаботно откладывал все свои дела и принимался угощать друзей. Он, безусловно, жалел, что дело клонилось к вечеру и с темнотой могли появиться самолеты. Правда, на этот раз все обошлось благополучно.

Когда сели за стол, начались взаимные любезности. В любезности испанцам отказать было нельзя. Распекавший своего подчиненного офицер обязательно кончал беседу традиционным: «Салуд». Даже проверявший пропуска часовой, который с криком: «Пара, фуэго!(Стой, или открою огонь!)» — грозно наводил оружие, через минуту, еще не

убедившись, что есть пропуск, уже приветливо говорил: «Салуд» — и махал рукой. Так было в первые месяцы гражданской войны в Испании. А тут собрались авиационные и флотские начальники вместе. Моряки уже оценили роль авиации в современной войне и с большим уважением относились к летчикам. Они понимали, что можно быть спокойными на кораблях, если на соседнем аэродроме дежурят истребители. Понимали и летчики, что без флота они не получили бы самолетов, и отдавали должное присутствующим здесь комфлоту и командиру флотилии эсминцев.

«Компанеро Дуглас должен побывать на кораблях», — говорили моряки, а Смушкевич, в свою очередь, звал их не только побывать на аэродроме, но и «полетать на самолетах» для более тесного взаимодействия.

Неожиданно быстро, по-южному, стемнело, и летчики стали торопиться по домам. Смушкевич выполнил свое обещание и через несколько недель побывал на крейсере «Либертад».

Связи моряков с летчиками-волонтерами продолжались в течение всей гражданской войны в Испании. Флот уже не мыслил свою боевую деятельность без авиации. Об этой роли авиации мы не раз беседовали с П.В. Рычаговым, когда он был моим соседом на Дальнем Востоке, командуя ВВС Первой армии. С Я.В. Смушкевичем, И.И. Проскуровым и многими другими я часто беседовал на эту тему, уже работая в Москве.

В часы досуга

Война войной, а изредка все же удавалось и отдохнуть. Когда события, сначала ошеломившие всех, затягиваются, люди обычно приспосабливаются к обстановке и далее

в самые напряженные месяцы боевых действий находят свободное время, выкраивают часы досуга. Война со своим напряжением днем и ночью и опасностями иногда сменяется более спокойными днями. В дневное время на улицах становится оживленнее, кафе и рестораны бойко торгуют, население, ушедшее от бомбежек в горы, возвращается к своим очагам. Если несколько ночей проходит спокойно без тревог и налетов, народ начинает задерживаться на улицах до темноты, а затем привыкает к мирному распорядку, как бы забывая о войне. Нечто подобное происходит и на кораблях. Матросы и офицеры, увольнявшиеся редко и только днем, получают разрешение задерживаться на берегу в вечерние часы, а на кораблях устанавливается менее напряженный распорядок. Только зенитчики в любое время дня и ночи остаются в полной боевой готовности, да и те временами забывают об опасности, пока противник своим внезапным налетом не напомнит о себе.

Присущее любому человеку желание отдохнуть в свободный вечерок было не чуждо и советским морякам-добровольцам. Появилась необходимость организовать их свободное время. Те, кто успел ближе познакомиться с испанскими моряками, вместе с ними съезжали на берег. Однако больше всего хотелось встретиться с соотечественниками, поболтать, вспомнить свой родной флот. Такая потребность возрастала в дни больших советских праздников. Тогда хотелось быть вместе не только с советскими добровольцами, но и со всей Родиной. Помнится, с каким удовольствием в таких случаях собирались мы около радиоприемников и слушали Москву. Нам нравилось слушать московские радиопередачи и звон кремлевских курантов.

Пожалуй, в один из таких праздников и возникла мысль создать клуб для советских добровольцев, в котором можно

было бы провести вечер, послушать музыку, побеседовать о том о сем. С.С. Рамишвили — наш советник командира базы — охотно взялся за это и через две недели приспособил под клуб одну из квартир недалеко от Капитании. Кончита и Консуэло — молодые испанские девушки — навели чистоту в этом помещении, расставили столики, создали даже некоторый уют. Посещение клуба находилось в прямой зависимости от погоды. Лунные ночи всегда были сопряжены с опасностью налетов, город был настороже, а личный состав оставался на кораблях. Но когда ночи были темные, да если еще накрапывал дождик, город оживал и наш «Дом офицера» заполнялся советскими товарищами. Кончита выносила патефон, и все с удовольствием слушали советские пластинки. Их присылали по моей просьбе и по вкусу какого-то товарища в Москве. Обычно это были песни из знакомых и полюбившихся советскому зрителю кинофильмов. Среди них особым успехом пользовались те, которые воспевали море и были близки сердцу военных моряков. «Штурмовать далеко море посылала нас страна» или «Широка страна моя родная», — запевал кто-нибудь, и тут же подтягивали остальные. Пользовались популярностью также некоторые испанские песни или просто мотивы. Однажды в клубе откуда-то появилась серия пластинок с песнями на мотив «Коробейников». Существовали пластинки, в которых воспевалась прекрасная русская Катюша. Подобно тому как всем русским известно имя пламенной Кармен, так и испанцам запомнилась Катюша. В Испании даже существовала постановка под названием «Катюша мухер руса», т.е. «Катюша — русская женщина». Когда появились наши первые бомбардировщики, их сразу окрестили «катюшами», и, видимо, совсем не в честь той Катюши, которая «выходила на берег», а скорее той, которая значительно раньше была известна в Испании.

Нет смысла гадать, какие «катюши» ходили бомбить мятежников, но песня всем нравилась, ее одинаково любили советские и испанские друзья.

Из испанских песен всем полюбилась модная тогда «Мария де ла О». В песне говорилось о цыганке, которая всем обладала, но не была весела — ей не хватало любви.

Когда в клубе было много людей, становилось весело, все старались перекричать патефон и друг друга. Испанские девушки едва поспевали подавать скромные блюда.

Хотя каждый стремился отведать здесь блюдо, которое не найдешь на корабле, и выпить одну-другую рюмку крепкого напитка, но главное заключалось не в этом. Прежде всего хотелось поговорить, обменяться впечатлениями. В такие часы забывалась тяжелая служба на кораблях и люди развлекались, будто они собрались в Севастополе или Кронштадте, а не в далекой Картахене.

«Уевос фритос (жареных яиц) или вино вьехо (старого вина),» — заказывали «старики», подходя к буфету и подмигивая «кончитам». «Симон, займи для меня местечко вон там в углу, где никакая бомба не пробьет», — шутил кто-нибудь. Душой общества был жизнерадостный, под стать своему командиру флотилии, Валентин Петрович Дрозд. Капитан де фрегата на испанской службе, он ходил в кожаной куртке с молнией и только черный берет, лихо сдвинутый на затылок, иногда сменял на форменную флотскую фуражку.

Компаньеро Дрозд ловко пользовался сравнительно небольшим запасом испанских фраз и мог не только заказать «рисовый плов с моллюсками» или «копиту коньяка», но и объясниться с Консуэло на любую щекотливую тему. От своего «шефа» Рамиреса он усвоил несколько соленых флотских выражений и поэтому пользовался только испанским языком, когда хотел выразить свое недовольство.

Он был из тех, кто полностью отдается службе на корабле и может весело провести время в часы досуга, не теряя при этом головы. В город В.П. Дрозд частенько съезжал вместе со своим шефом, веселым, но слишком шумным командиром флотилии доном Висенте, но в клуб любил ходить один, как бы совсем освободившись от дел. Его ближайшим другом был капитан де фрегата С. Рамишвили.

Вечно занятый, Рамишвили и в клубе чувствовал себя не обычным посетителем, а «при деле». Его в любую минуту могли вызвать или сообщить какую-нибудь неприятность, скажем, доложить по телефону, что «пистолерос» открыли стрельбу в городе, но зато он мог помочь обеспечить хороший ужин, когда с продуктами уже становилось трудновато. Рамишвили и Дрозд имели обыкновение занимать один столик, и «арос де санта пола» (рисовый плов с моллюсками) был их любимым кушаньем.

Иногда устраивали общий стол, и, когда в клуб приходили В. Алафузов, В. Гаврилов, Н. Басистый, С. Солоухин, И. Елисеев, В. Богденко и другие волонтеры, остротам и шуткам не было конца. Если это было вскоре после прибытия «игрека» с посылками для моряков, то Кончита и Консуэло, кроме обычных блюд, подавали консервы, нарезали копченую колбасу, и «вино вьехо» заменялось «русским газолином», как звали испанцы нашу водку. Крепкими напитками не злоупотребляли. Традиционный кофе заменяли иногда чаем и удивлялись, как испанский повар мастерски его готовил.

Бывали дни, когда в клубе можно было встретить и наших генералов Д.Г. Павлова или Я.В. Смушкевича, но они обычно появлялись в Картахене на короткий срок в связи с прибытием крупных партий грузов, отдавали нужные распоряжения и быстро уезжали.

Приезжали в Картахену и летчики с соседних аэродромов И.И. Проскуров, Н.А. Остряков, Г.М. Прокофьев и другие, реже заглядывали танкисты из Арчены. Когда в ожидании «оказии» в Картахене собирались раненые волонтеры, то те из них, которые находились «на плаву», т.е. свободно двигались, тоже любили заходить в клуб.

Все добровольцы жили интересами республиканской Испании. После успешных операций на море или на сухопутных фронтах праздновали победу; горечь неудачи переживали вместе с испанскими товарищами. Как успех, например, отмечалось каждое благополучное прибытие транспорта. А после падения Малаги в феврале 1937 г. посетители клуба были явно в подавленном состоянии. И наоборот, после разгрома итальянского корпуса под Гвадалахарой, в марте, настроение было приподнятое как у советских товарищей, так и у испанцев.

«Вы когда соберетесь в море, чтобы переправить нас в Севастополь?» — полушутя-полусерьезно обращался к морякам танкист, которому уже надоело «отдыхать» в Картахене на транспорте «Магальянес» или «Мар Кантабрико», которые стояли у причала, выжидая улучшения обстановки на море и заодно ремонтируя машины перед ответственным плаванием. «Лучше не спеша попасть в Севастополь, — отвечали моряки, — чем поторопиться и угодить в Кадис». Такая опасность в то время действительно существовала. Например, у берегов Алжира мятежники потопили советский транспорт «Комсомол». Весь экипаж во главе с капитаном Г.А. Мезенцовым попал в застенки Франко. Он шел с гражданским грузом, и даже не в Испанию, и все же был захвачен. Тем более нельзя было рисковать судьбой людей, отправлявшихся на испанском транспорте. Однако и Картахена — место, не очень

подходящее для отдыха, и мы принимали все меры, чтобы скорее переправить танкистов на Родину.

Если в воздухе спокойно, то вечер у моряков, бывало, затягивается до 11—12 часов, после чего все направлялись на свои боевые посты. На улице темно. Мрачными массивами выделяются на фоне моря горы Синесо и Неграте. Глаза постепенно привыкают и начинают различать границы гавани с темными силуэтами кораблей. Кто еще недостаточно хорошо ориентируется в порту и на причалах, старается объединиться с кем-нибудь из «стариков», чтобы добраться до своего эсминца или крейсера. Хуже, если начинается тревога, — тогда ближайшее убежище в Капитании служит укрытием. Кончита и Консуэло, не успевая убрать посуду со столов, тоже спешат туда. Первые выстрелы зениток глухо раздаются со стороны моря, откуда мятежные самолеты любят атаковать базу.

В воскресные и праздничные дни клуб открывался с утра, но днем посещался редко, так как все испанские моряки отправлялись в город и на главной улице Калья Майор вместе с нашими добровольцами устраивались где-нибудь за столиком. Там же в это время собиралось и гражданское население города. Вынесенные на улицу столики заполняли всю проезжую часть, и целые семьи проводили за ними свободное время. Это по-испански!

Сидя за столиком, испанские моряки весело шумели, обсуждая проходящих сеньорит: «Ке гуапа (Какая красавица)», «ой морена (чернобровая)», — и это было в обычаях испанских городов, особенно на юге. Сама сеньорита считала это заслуженной похвалой и даже обижалась, если ее не провожали такими восклицаниями. Подобные реплики она принимала как должное и отвечала: «Грасиас, мучас грасиас (Большое спасибо)». Про моряков в Испании говорят: один моряк — один герой, два моряка — два героя,

а три моряка — обязательно пьянство. Это не совсем правильно. Испанские моряки во время войны пили и иногда напивались изрядно, но явление это не носило массового характера. Более сознательная часть матросов и унтерофицеров стремилась к культурным развлечениям. Многие посещали кино или корриду (бой быков). Потомственные портовые бродяги, которыми укомплектовывался флот еще при короле, предпочитали всякие увеселительные заведения. Кстати, посещение «веселых» заведений и старшими офицерами считалось явлением нормальным.

В городе иногда шли русские фильмы «Чапаев» и «Броненосец "Потемкин"». Все наши добровольцы по нескольку раз смотрели эти картины и жаловались только на порядки, которые существовали в испанских кинотеатрах: курение, шум, постоянное движение публики, а нередко и скандалы. Но со своим уставом в чужой монастырь не приходят.

Изредка у наших добровольцев появлялась возможность отправиться с каким-нибудь поручением в Мурсию или Валенсию. Эти города в то время бомбили редко, и пару ночей можно было провести спокойно, в постели.

В Картахене не было «пласа де торос», где происходят корриды, и поэтому каждый, кому удавалось выбраться в Мурсию или Валенсию, стремился попасть на это представление.

Быть в Испании и не посмотреть бой быков действительно было бы обидно. Об этом не раз говорил мне Хосе Дельмас, управделами командира базы. Еще молодой человек, он до войны сам собирался стать тореро, и только несчастный случай (перелом ноги), не связанный, кстати, с быками, прервал его карьеру на «пласа де торос».

Влюбленный в корриду, Хосе любил поговорить о ней. Он рассказывал, как происходили бои быков еще в Греции и Риме, как уже более тысячи лет этим развлечением «бо-

леют» испанцы и что нет ни одного приличного города в Испании, в котором не было бы круглого, как цирк, только без крыши, здания, где происходит коррида. Он с удивлением и даже с сожалением смотрел на тех, кто не видел такого на редкость волнующего зрелища. Дельмас взял с меня слово при первой возможности съездить с ним в Мурсию, чтобы посмотреть там бой быков. Как после этого не поехать, а вскоре представилась возможность выкроить свободный вечер.

Потом мне довелось увидеть бои быков в Валенсии, но первое посещение корриды в Мурсии очень хорошо запомнилось. И не потому, что первые впечатления сохраняются в памяти, — просто представление в Мурсии закончилось происшествием с одним испанским моряком.

«Пласа де торос» была уже заполнена зрителями, когда мы заняли свои места в амфитеатре. Представление почему-то шло по сокращенной программе, и вместо положенных трех матадоров и шести быков было всего два матадора и четыре быка. В остальном, по авторитетному заявлению Хосе, все шло «как в Мадриде». Вначале небольшой оркестр исполнил национальный гимн; в Валенсии обычно еще играли «Интернационал». Затем, по всем правилам, появились два пикадора на защищенных лошадях, они должны были раздразнить, а одновременно и утомить быка.

«А что, быки тоже обучаются вести бой, как и тореро?» — спросил я шутя у дона Хосе. Он серьезно ответил, что быков специально готовят к подобным представлениям. От класса матадора и размера арены зависит и величина быка. На большую арену в Мадриде или Валенсии нельзя выпустить какого-нибудь заморыша — это оскорбит публику, и она тут же освищет матадора, а то и просто выгонит его. В Мурсии арена была средних размеров и быки были

явно не первого класса, но появление пикадоров на лошадях показывало, что как тореро, так и быки — на высоте.

Пикадоры разозлили и без того ошеломленного быка. Он яростно носился по арене, теряя силы и приобретая определенный ритм в беге, с остановками через одинаковые промежутки времени. После пикадоров появились бандерильеры с бандерильями. Их задача состояла в том, чтобы ловким движением вонзить в шею быка заостроенную стрелу (бандерилью) с разноцветными лентами. Своей тяжестью бандерильи рвут тело быка и приводят животное в еще большее бешенство. Бандерильеры, выбрав момент и вонзив свои бандерильи, могут убегать в специальные укрытия, сооруженные на краю арены.

Все это только пролог, хотя красочная одежда всех участников и привлекает внимание неопытного зрителя. Но вот на сцену выходит тореро с плащом на красной подкладке и шпагой. Он остается один на один с разъяренным быком и не может оставить арену, пока бык не убит. Знаменитые тореро в Испании пользуются особым уважением. Часто темпераментная испанская публика бросает на арену шляпы, береты, дамские сумочки и другие вещественные доказательства своей любви и уважения к вышедшему тореро. Наконец все стихает, и тореро, обнажив шпагу, идет навстречу быку, который, пробежав несколько раз мимо тореро, бросается на красный плащ, как на приманку, потом, опустив рога, несколько секунд стоит, как бы прицеливаясь к своему противнику, чтобы сделать прыжок. Для матадора это своего рода разведка боем. Так как красный плащ больше раздражает животное, бык направляется именно на это красное пятно, а тореро, пользуясь этим, ловко отскакивает в сторону, держа плащ вытянутой рукой. Проделав несколько раз такой маневр, тореро переходит в атаку и, выбрав момент, когда бык стоит, склонив голову, наносит

ему удар в шею. Это, безусловно, самый ответственный момент боя. Если тореро удалось нанести точный и сильный удар, бык мгновенно, как подкошенный, падает, убитый наповал. Это и отвратительно и красиво. Публика в этом случае кричит, приветствуя и одобряя тореро. Но бывает и иначе. Когда удар неточен, раненый бык падает на колени или, еще хуже, продолжает бегать по арене. Тут матадору нечего ждать пощады: публика негодует. Кончается бой в этом случае по-разному: либо матадор, получивший вторую шпагу, побеждает, но уже с ущербом для своей славы, либо добивает полуживого быка и, смущенный, удаляется с арены, случается, что и бык остается победителем, подняв на рога своего противника.

На мой вопрос, много ли матадоров получают повреждения или увечья, Хосе ответил, что большинство из них рано или поздно испытывают на себе силу быка, но смертельных случаев мало.

В Мурсии все закончилось иначе. Здесь не пострадал ни один матадор, но был тяжело ранен матрос из зрителей. Возбужденный лишней рюмкой, матрос был недоволен чрезмерной осторожностью тореро и выскочил на арену с газетой в руках, желая показать, как следует драться настоящему смелому тореро. Но ему не повезло. Не дойдя до середины арены, он был сбит быком и вынесен в тяжелом состоянии сбежавшимися служителями, не без помощи того же тореро. На этом и закончилось представление. На вопрос Хосе, как мне понравилось это зрелище, я уклончиво, чтобы не обидеть своего гида, ответил, что просмотрел «кон мучо густо» (с большим удовольствием) это своеобразное зрелище.

«Все-таки это зрелище — на любителя», — решил я.

Увлечение корридой в Испании настолько сильно, что во время войны истребители иногда прикрывали это

огромное скопление людей. Правда, сборы в этом случае шли на войну.

В начале декабря 1936 г. в Картахену один за другим поступали транспорты с оружием. Мятежники отвечали на это усиленными бомбежками. Получаемые самолеты, танки и пушки были необходимы в битве за Мадрид. Республиканское правительство, переехавшее в Валенсию, нервничало. Поздно вечером мне позвонил Ян Карлович Берзин и попросил приехать к нему в понедельник утром. Я решил выехать в воскресенье, чтобы не спеша подготовить свои вопросы. «Схожу на корриду», — подумал я и велел приготовить «коче гранде» (как звал нашу «испаносуизу» Рикардо) к 9 часам утра. Эта была одна из редких поездок в дневное время. Обычно мы предпочитали ночную езду: на час-полтора быстрее и к тому же меньше шансов лежать в кювете. Моя поврежденная нога еще напоминала об этом.

«Машина готова», — с обычной пунктуальностью доложил Рикардо. Я обратил внимание на его разглаженную «робу» и тщательно причесанные волосы, которые обычно буйным вихрем торчали из-под фуражки на левом виске. Он был по-настоящему красив и любил немного пококетничать. «Смотрите, Рикардо, как сеньориты заглядываются на вас», — шутил я, когда в каком-нибудь провинциальном городе мы останавливались и любопытные жители окружали машину. Это было и на самом деле так: девушки с интересом смотрели на бравого матроса, но Рикардо делал вид, что не обращает на них внимания.

В последний момент я узнал, что командир базы Антонио Руис также вызван в Валенсию, в морское министерство, и предложил ему ехать вместе. Кроме того, моим неизменным спутником в то время был мой переводчик и помощник Нарцисо. Я еще не решался без него вступать

в ответственные переговоры на испанском языке, к тому же он заменял охранявшего меня маринеро.

Когда мы вышли, Рамишвили проводил своего командира и пожелал нам доброго пути.

Солнце уже было высоко и, несмотря на декабрь, пригревало. Ясная солнечная погода здесь явление нормальное, пасмурные, дождливые дни бывают редко. Говорят, бывают такие годы, когда жители не насчитывают и десяти дождливых дней. Это, пожалуй, преувеличено, но близко к истине. Во всяком случае, я сохранил в памяти неизменно ясное голубое небо Картахены.

Решив ехать по приморской дороге на Аликанте, мы свернули в предместье Санта-Лючиа, минуя город, и сразу выехали на «каратеру националь» (асфальтированное шоссе). В нашем распоряжении был весь воскресный день, и мы решили сделать несколько остановок. Дон Антонио знал, где можно по дороге в Валенсию хорошо поесть и спокойно провести два-три часа выходного дня. Я целиком положился на него.

«Мы остановимся на мысе Ифаш. Там прекрасный ресторан, и в мирное время туристы, проезжающие по этой дороге, обязательно посещали этот живописный уголок», — заявил Руис. Командир базы пережил довольно тяжелый для Картахены ноябрь и считал, что он заслужил отдых.

Меня это устраивало. Очередной «игрек» ожидался нескоро, корабли производили текущий ремонт, и в порту было временное затишье. Я согласился использовать эту поездку как своего рода экскурсию. Национальное шоссе, ведущее из Картахены в Аликанте вдоль берега моря, было не очень хорошим, но у него были и свои преимущества. Движение здесь совсем незначительное, а дорога идет все время вдоль моря. Крупных городов до самого Аликанте нет. Небольшие рыбацкие поселки около пляжей да не-

сколько предприятий, добывающих поваренную соль, — это все, что можно было встретить на пути. Жители здесь живут бедно: рыбы ловится мало, а крестьяне страдают от недостатка воды и часто вынуждены бросать свою землю и уходить на соседние свинцовые и медные рудники. Через сотню километров картина меняется. Шоссе поворачивает влево, и перед глазами открывается небольшой залив, в глубине которого разместилась маленькая, красивая бухта. Она, подобно Новому Карфагену (Картахене), начала осваиваться очень давно, но оказалась менее удобной и не приобрела большого значения. Ту же участь разделила и построенная на окраине нынешнего Аликанте крепость. Мне Аликанте больше всего напомнил Ялту. Такой же небольшой, красивый, зеленый город расположился на берегу бухты. Такой же открытый рейд и совсем крошечная гавань, в которой с трудом могут разместиться два-три транспорта. В штормовую погоду морякам здесь неуютно, и нужно уходить в открытое море. Об этом я думал, когда машина въезжала в город, где мы собирались сделать первую коротенькую остановку. С тех пор как я впервые попал туда в сентябре, город изменился. Тогда он жил мирной жизнью, здесь было много иностранцев, бежавших из Мадрида, и случайно застигнутых войной туристов, которых мой шофер тогда всех огульно называл фашистами. Теперь в Аликанте было меньше народу: туристский сезон кончился, а деловой народ предпочитал находиться поближе к Валенсии, где было правительство. К тому же город несколько раз бомбили. И все же по сравнению с Картахеной Аликанте оставался курортом, где еще можно было найти свободный номер в любой гостинице и хорошо поесть в фешенебельном ресторане с видом на море.

Мы остановились около одного кафе и сели за столик, вынесенный прямо на улицу. Официант принял заказ и тут

же удалился. Наше внимание привлек силуэт военного корабля, который медленно приближался к гавани. Мы гадали: кто бы это мог быть? По решению лондонского Комитета по невмешательству Аликанте входил в зону немцев, но англичане, поддерживая дипломатические отношения с республиканской Испанией, тоже нередко появлялись в портах Леванта. При входе в порт корабль бросил якорь и сразу стал виден нарочито огромный белый военный флаг англичан. Это, возможно, был эсминец «Хантер», который через несколько месяцев подорвался на мине у Альмерии. Но мы в этот день были не расположены обсуждать чисто военные проблемы и, обменявшись предположениями о цели его прихода, занялись кофе. Пока Антонио весело беседовал с подошедшим к нему знакомым, мы с Нарцисо решили прогуляться по стенке, вспоминая, как здесь два месяца назад стояли транспорт «Нева», доставивший продукты, и советский транспорт «Курск», на котором прибыли наши истребители. Теперь в гавани никого не было, кроме мелких рыбацких суденышек да нескольких катеров сторожевой охраны, вернувшихся с дозора. Море было спокойно. Город уже давно не бомбили. Губернатор объяснил это тем, что у него под стражей содержится около тысячи фашистов. Франко знает, что им не поздоровится в случае налетов на город. Объяснение наивное. Главной причиной, конечно, было отсутствие военных объектов в Аликанте и недостаток сил у мятежников.

Когда мы с Нарцисо вернулись в кафе, Руис сидел уже один и скучал. А он совсем не был создан для одиночества.

«Поехали?» — «Да, конечно!»

Двинулись дальше. До Валенсии было около 200 километров. Сначала дорога шла гористой местностью, то удаляясь от берега, то приближаясь к морю. Затем от мыса

Сан-Антонио она огибала обширный Валенсийский залив, на берегу которого мы увидели знаменитые апельсиновые рощи. Эта дорога была построена явно в угоду туристам, которых так много в Испании в мирное время.

Нам предстояло, проехав сотню километров, свернуть вправо к «самому синему морю». На пути не было крупных городов, и только пуэблос являлись препятствием для быстрой езды. «Может быть, дороги выгоднее было прокладывать мимо этих поселков, чтобы облегчить движение?» — спросил я, когда мы остановились в ожидании, пока грузовик разъедется с маленьким осликом и высоченной, вдвое выше его, колымагой. «Наши дороги строились при Примо де Ривера государством, а в городах это лежало на обязанности местных муниципалитетов, у которых, видимо, не хватило денег», — объяснил Антонио. Но факт остается фактом: новая машина по-испански гнала на скорости 100—120 километров в час по этой государственной «каратере националь», а подъехав к селению или городу, виляла по узким кривым улицам, к тому же всегда заполненным народом. Шоферы ругались, публика бросала им вслед угрожающие реплики, и все выигранное от быстрой езды время терялось. Так было и с нами. К тому же в воскресенье в далеком от войны Леванте жизнь шла довольно мирно и все от мала до велика прогуливались по своим «центральным» улицам, где как раз и проходила автомобильная дорога. В одном из городов даже произошел такой случай: Рикардо попытался обогнать медленно двигающегося ослика с телегой, но не рассчитал. Его заднее колесо зацепило телегу и потащило вперед. Сначала благим матом закричал сидевший на козлах человек, затем к нему присоединились окружавшие нас местные жители, и мы оказались в центре событий. Одни были на стороне крестьянина и ругали всех шоферов, которые «не считаются

с народом», другие бранили узкие улицы и нерасторопных «водителей» с телегами. Некоторые посматривали на нас с незлобным любопытством, а кое-кто отпускал по нашему адресу явно нелестные эпитеты. Пришлось самому Антонио выйти и что-то разъяснять, пока волнение не улеглось. Телегу оттащили немного в сторону, и мы поехали дальше, но тем временем уже десятки машин спереди и сзади неистово гудели, требуя очистить дорогу, Рикардо, решивший нагнать потерянное время, нажал на педаль, как только мы проехали последний дом. Холмистое предгорье постепенно сменилось более ровной Валенсийской низменностью. Дорога не так крутит, как раньше, и Рикардо едет со скоростью 80—90 километров в час.

Деловых разговоров не вели. Я старался узнать побольше об Испании. Тем самым я убивал двух зайцев: узнавал страну и тренировался в языке. Мои вопросы в свою очередь вызывали у моего собеседника — испанца — интерес к Советскому Союзу. Я спрашивал, чем интересна Валенсия. Здесь, оказывается, воевали знаменитые полководцы Сид и Хайме. «Так вот в честь кого назван линкор республиканского флота "Хайме I" — гордость моряков и гнездо анархистов», — подумал я. Я узнал, что более двух третей знаменитых испанских апельсинов собирается именно в этой области и одну треть риса дают поля, расположенные на берегу моря. Некоторые каналы в этом районе, безусловно, созданы еще во времена римского и арабского господства. Греки, карфагеняне и римляне оставили памятники в виде крепостей и портов, из которых вывозились ценности. От Руиса я, конечно, не узнал, что эта богатая область населена самым бедным в Испании крестьянством. Земля принадлежала помещикам и кулакам. Правительство Народного фронта провело аграрную реформу, но главные проблемы все же оставались нерешенными.

Проехав немного более часа, машина резко повернула направо, и мы увидели море. Был полдень. Солнце стояло высоко. Восточный ветер с моря был ласковым и теплым. Так всегда бывает в приморских районах: летом жара смягчается морской прохладой, а зимой холод отступает. Мне хорошо запомнилось это по нашему Крыму: в Симферополе стоит зима со снегом, а в Севастополе и тем более в Ялте в феврале можно ходить без пальто.

Мы подъезжали к мысу Сан-Антонио. Собственно, здесь два мыса — Сан-Антонио и Нао. Между ними полудугой врезается в берег небольшой залив с прекрасным пляжем. Здесь на живописном холме и расположился ресторан. К нему ведет полукилометровая коса с отличной дорогой, а зеленый холм вроде поплавка со всех сторон окружен водой. Раньше сюда завозили всех богатых туристов, которые следовали из Барселоны через Валенсию и Аликанте на Мадрид или обратно. Сейчас здесь было не особенно людно. Время дневное, да и туристов стало значительно меньше. Однако у входа стояло полдюжины машин и половина столиков была занята. «Когда сезон кончается, здесь скучновато», — с искренним сожалением объяснил Антонио. Но заведенные годами порядки оставались, и вежливые до приторности официанты быстро сновали между столиками. Публика была хорошо одета. Выделялись несколько испанских летчиков в военной форме. Мы разместились на веранде. Руис заказал обед, и, судя по длинному списку блюд, в меню здесь еще не было того ограничения, которое уже существовало в других городских ресторанах.

Я запомнил этот обед, во время которого мы оказались свидетелями интересной бытовой сценки. Нам еще ничего не подали, и мы осматривали ресторан. Вдруг публика начала громко аплодировать, а многие встали. Я недоумевал.

Все смотрели на вход, где появилась празднично одетая группа людей. «Ке паса?(Что случилось?)» — спросил я у Антонио.

«Это свадьба», — ответил он и обещал потом рассказать, а пока предложил смотреть.

«Новиа, новиа!(Невеста, невеста!)» — раздалось со всех сторон. В свадебном платье, под руку с женихом впереди двигалась черноглазая девушка. Они проходили к своему, уже заранее приготовленному столу, а навстречу невесте неслись похвалы: «Ай морена, ке гуапа! (Ах чернобровая, какая ты красавица!)». Она как должное принимала эти слова и отвечала традиционным «мучас грасиас», раскланиваясь.

Когда свадебное шествие закончилось и все снова уселись на свои места, Антонио разъяснил, что это значит. «Возможно, они приехали издалека, — начал он, — в ритуал свадьбы входит церемониальное шествие, целью которого является услышать как можно больше аплодисментов и комплиментов по адресу невесты». Он не мог сказать, откуда прибыла эта процессия: из соседней Дении, близлежащего села, или откуда-нибудь с гор за 100—200 километров отсюда. Одним словом, это был «поход за комплиментами». «Испанки замуж не хотят, испанки похвалы хотят», — поется в испанской песне, и то, что мы видели, является подтверждением этого. Правда, новиа, кроме похвалы, конечно, хотела замуж. Через несколько минут новобрачные еще раз привлекли наше внимание. В какой-то момент все снова захлопали и потребовали, чтобы новобрачные поцеловались. Да они и сами, видимо, ожидали этого, и поэтому жених не заставил себя упрашивать, нежно обнял свою невесту и поцеловал. Так повторялось не один раз. Мы не дождались, когда кончится свадебный ритуал, и уже в пути продолжали разговор на эту тему.

Машина въехала в Дению. Город расположился почти на самом берегу Валенсийского залива. Ближе к морю мы увидели рисовые поля, а чуть дальше до самого горизонта тянулись апельсиновые рощи. В декабре Валенсийская долина не так привлекательна, как весной, которая здесь наступает очень рано, или осенью во время сбора урожая. В сентябре — октябре на дорогах Леванта я видел горы апельсинов, которые не успевали вывозить. Весной здесь все в цвету, и март,пожалуй, самый красивый месяц в этом районе. Теперь же машина шла по дороге среди опустевших апельсиновых рощ и затопленных рисовых плантаций. После обеда все молчали, хотелось подремать. Только Рикардо время от времени поругивался, когда не мог быстро двигаться вперед, но и у него было хорошее послеобеденное настроение. Чем ближе к Валенсии, тем чаще встречались высокие рекламные вывески по обочинам шоссе. Это были советы пить лучший коньяк «Гонзалес» и старое вино из Малаги или Хереса. Затем потянулись предместья с лачугами и узкими проездами, вскоре сменившие широкие улицы и высокие дома центра города.

Огромный город с полумиллионным населением сейчас был особенно оживлен. Вместе с правительством сюда переехали и посольства с многочисленным штатом. Правда, говорили, что некоторые представительства остались в Мадриде, укрывая в своих зданиях фашистов из «пятой колонны» и ожидая победы Франко, но настоящие друзья Республики были здесь. Расположенный в нижнем этаже отеля «Метрополь» ресторан был по вечерам полон народа. Журналисты всех стран приезжали сюда отдохнуть и узнать последние новости. Здесь же собирались приехавшие в Испанию различные политические деятели независимо от их взглядов и убеждений. Почему-то запомнился француз Мальро. Нервный, с резкими движениями и сигаретой во

рту. Мальро я много раз видел в Испании и снова вспомнил, когда его фамилия появилась среди членов правительства Пятой республики. Времена меняются!

Мы приехали довольно рано. Позвонив Берзину, я договорился о встрече на следующий день. Вторая половина дня оказалась незанятой. Что делать? Отдыхать так отдыхать, и я воспользовался приглашением на корриду.

Описывать классическое представление боя быков нет нужды. Об этом много сказано и ничего нового не напишешь. Но общее впечатление от этой корриды у меня было значительно лучше, чем от первого представления. Больше порядка, и все поставлено на широкую ногу. Никто не пытался выскакивать на арену, хотя криков было, пожалуй, даже больше; при всем этом соблюдался порядок. В правительственной ложе сидели министры. Перед началом был исполнен республиканский гимн «Интернационал». Все стояли, а в небе летали самолеты-истребители, прикрывающие корриду.

Мы уже возвращались в гостиницу, когда увидели огромную толпу, провожавшую карету, в которой ехал герой дня — тореро со своей возлюбленной. Закончив дела и отдохнув в Валенсии, я вернулся в Картахену.

Гибель линкора «Хайме I»

В июне 1937 г. произошло печальное событие.

В апреле 1937 г. в Бискайском заливе, около Сантандера, подорвался на мине линкор мятежников «Эспанья». У личного состава республиканского флота и особенно у офицеров это событие вызвало двойственное чувство. Гибель корабля противника, безусловно, радовала. Однако погиб корабль испанского флота, с которым у многих было связано воспоминание о службе на нем или совместном

плавании в составе эскадры, и поэтому его гибель вызвала и сожаление. В связи с этим я вспоминаю, как, осматривая осажденный Овьедо в Астурии в сентябре 1936 г., я слышал, как один испанец рассказал, что мятежники иногда укрываются в зданиях, которые республиканцы не обстреливают, щадя их как историческую ценность; при этом он добавил: «Нелегко испанцам уничтожать национальные ценности и прекрасные архитектурные памятники. Мятежники с этим меньше считаются».

В мае мятежники, как бы в ответ на гибель своего линкора, начинают все чаще и сильнее бомбить Альмерию, где стоял «Хайме I». Зенитная оборона там была довольно слабой, и две бомбы попали: одна в линкор, другая — между корпусом корабля и стенкой. Становилось очевидным, что летчики «пристрелялись» и теперь постараются довести дело до конца. «Мне кажется, линкор следует перевести в Картахену», — сказал как-то Буиса. Я поддержал это предложение, зная, что зенитная защита базы значительно усилилась. Линкор был вскоре переведен и поставлен кормой к молу Курро, недалеко от крейсера «Либертад». «Хайме I» — старый корабль — трудно было использовать в период, когда эскадра была занята обеспечением коммуникаций. Сильное влияние анархистов на нем доставляло много забот командованию. Приходилось ждать лучших времен для использования этого линкора. Но случилось иначе. 7 июня 1937 г., около полудня, я услышал сильный взрыв, сначала я подумал о возможности внезапного налета со стороны моря. В это время Картахену бомбили самолеты с аэродромов на Мальорке, и подход с моря был им удобнее. Войдя в комнату дежурного, я увидел высокий столб дыма, поднимающийся над «Хайме I», и никакой стрельбы по воздушным целям. Воздушной тревоги тоже не было. Некоторые жители бежали в убежище, другие оставались на

месте, ошеломленные страшным зрелищем на рейде. Вскоре все выяснилось. Произошел внутренний взрыв в одном из погребов линкора, и теперь следовало ожидать других взрывов, если не будут приняты решительные меры. Через несколько минут действительно последовал ряд более слабых взрывов. Это рвались зенитные снаряды, разложенные около пушек на верхней палубе. Буксиры заливали пламя, используя свои мощные противопожарные средства, линкор постепенно кренился на правый борт. Все корабли в порту оставались на своих местах, и только «Либертад» на всякий случай готовился переменить место, опасаясь общей детонации погребов на линкоре. Как обычно, в такой обстановке один совет следовал за другим. Одни предлагали взять линкор на буксир и отвести на мелкое место, другие считали опасным крейсеру «Либертад» с комфлотом на борту находиться в непосредственной близости от горящего линкора, третьи советовали все внимание сосредоточить на спасении самого линкора. М. Буиса был на месте, и самым правильным было не мешать ему командовать. Бывают моменты, не очень подходящие для советов; в таких случаях надо либо действовать, либо не вмешиваться. Глубокую печаль на всех, без исключения, лицах можно было прочесть в эти минуты, особенно когда подошли катера с первыми ранеными, а останки погибших перевезли на берег.

Когда полузатопленный линкор сел на дно с небольшим креном на правый борт и с затопленными погребами, он уже не представлял опасности для других кораблей, и все постепенно успокоилось. Только у места катастрофы еще долго работали спасательные команды.

О причинах взрыва пока не думали. Ясным было одно: на линкоре в этот день происходила перегрузка боезапаса, и взрыв произошел в момент перерыва, когда команда обедала. Однако факт гибели самого крупного, хотя и не само-

го боеспособного корабля приобретал огромное значение. Около 80 человек убитых и 150 раненых усугубляли дело. На следующее утро прилетел Прието, и мы отправились с ним сначала в госпиталь, где лежали раненые, а затем на мол, чтобы поближе посмотреть разрушенный линкор. Огромные 12-дюймовые башни, оставшиеся на поверхности, напоминали о былом могуществе этого корабля. Личный состав уже покинул его, хотя отдельные группы матросов работали на верхней палубе среди беспорядочно разбросанного взрывом корабельного имущества.

«Ке варваридад (Какое варварство)», — повторил несколько раз дон Индалесио. Не так давно он делился со мной радостным известием о гибели линкора мятежников «Эспанья», и вдруг в своей собственной гавани затонул «Хайме I».

Наиболее вероятными причинами гибели «Хайме I» были: диверсия со стороны мятежников, которые явно стремились уничтожить этот корабль, и халатное отношение к боезапасам со стороны команды. Отсутствие должной дисциплины и порядка на этом корабле не исключает того и другого. Прието и Буиса склонялись к первой причине.

В прессе всего мира появилось известие о гибели «Хайме I». Для печали не было времени. Через несколько дней эскадра вышла в море для встречи очередного транспорта.

Спустя некоторое время мы с Буисой проходили мимо затопленного линкора по молу Курро. Командующий печально смотрел на торчавшие над водой башни и мачты. Мы заговорили о судьбах кораблей. У одних короткий, но блестящий век, другие плавают долго, а гибнут вот так бессмысленно, как «Хайме I».

«Вы никогда не слышали об испанском корабле "Королева Мерседес"?» — спросил меня Мигель. «Первый раз слышу такое название», — ответил я.

«Начатый постройкой еще в 1880 г. одновременно с двумя подобными крейсерами водоизмещением около пяти тысяч тонн, — начал Буиса, — он был спущен на воду в 1887 г. и имел еще три огромные мачты для парусного оснащения, хотя основными двигателями считались уже паровые машины. В 1898 г., когда началась испано-американская война, этот крейсер находился в составе эскадры адмирала Серверы, в Сантьяго-де-Куба; по своему состоянию он не мог плавать и был использован как бликшив для охраны входа в гавань. Когда началась война, он был затоплен, чтобы преградить вход американскому флоту. После войны американцы его подняли и используют корабль до сих пор (1937 г.) как плавучую казарму для кадет военно-морского училища США. Любопытно, — заметил Буиса, — что этому кораблю довелось еще раз поднять испанский флаг при необычных обстоятельствах. Произошло это следующим образом: 22 года спустя, в 1920 г., когда испанские военные корабли посетили США, они зашли и в Анаполис. Когда линейный корабль «Альфонс XII», переименованный затем в «Хайме I», салютовал американцам, то ответные выстрелы были сделаны с этого некогда знаменитого испанского крейсера. Салютуя, он, как курьез, должен был поднять испанский флаг. Но продолжалось это всего несколько минут».

Теперь мне стал понятен рассказ командующего. У нас перед глазами, полузатопленный, на грунте лежал тот самый «Альфонс XII».

В одном американском журнале я прочитал, что бывший крейсер «Королева Мерседес» служил вплоть до 1957 г. Через 70 лет с момента закладки он был наконец продан на слом и закончил свое существование. Да, разные судьбы бывают у кораблей!

ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РОДИНУ

Вызов в Москву

В августе 1937 г. я получил приказание выехать в Москву. Желание побывать на Родине, в Москве, было велико, тем не менее я с грустью оставлял республиканский флот и особенно своих товарищей по работе. Наспех собравшись и даже не отдав нужных указаний на случай, если не смогу вернуться, я в назначенный вечер выехал из Картахены. Как всегда, у мола Курро стояли крейсеры, а в Арсенале и у причалов порта — эсминцы. Город был затемнен, и шофер Рикардо медленно двигался в темноте по узким улицам предместья Санта-Лючиа, пока мы не выехали на основное шоссе.

Я не имел ясного представления о цели моего вызова. «Для личной информации», — было указано в телеграмме. Республиканский флот был занят обеспечением коммуникаций и в эти месяцы хорошо справлялся со своей задачей. Меньше всего я ожидал, что больше не вернусь в Испанию. Прощаясь со своими товарищами и оставшимся за меня В.А. Алафузовым, я говорил, что недели через две обязательно вернусь в Картахену. Только в Москве я узнал, что там сложилось

неписаное правило — долго наших советников в Испании не держать. Обдумывая это позднее, я пришел к заключению, что одинаково к замене рядовых летчиков или танкистов и главных советников подходить нельзя. И вот почему: рядовой летчик или танкист, прибыв в Испанию, успевает за полгода-год освоиться, получить достаточный опыт и, участвуя непосредственно в боях, требует замены. Обязанности старших и тем более главных советников значительно сложнее. Эти люди всю свою работу строят на взаимоотношениях с испанскими товарищами. Для эффективной работы им нужно не только познакомиться с обстановкой по карте, но и освоиться, узнать испанцев, с которыми предстоит работать, приобрести авторитет. Через год у советников наступает период самой плодотворной работы, а по сложившемуся правилу как раз тогда приходит время отозвать их на Родину. Так было и со мной. Первые месяцы работы с испанскими моряками у меня ушли на ознакомление с людьми, с обстановкой, на изучение языка. Только после совместного с командующим республиканским флотом и командирами соединений похода на кораблях в Кантабрику и нескольких выходов на операции в Средиземном море, т.е. к весне 1937 г., я почувствовал, что приношу пользу. Мои взаимоотношения с М. Буисой и с И. Прието к этому времени приобрели деловой и в нужной мере дружеский характер.

Я вместе с испанскими товарищами приобретал опыт, и они не могли упрекнуть меня в том, что я не знаком со спецификой борьбы у них в стране.

Когда же прибывал новый советский товарищ, то испанцы, естественно, смотрели на него с известной осторожностью. Нельзя не учитывать и самолюбивого характера испанцев. Мне потом приводили такой при-

мер: немного ранее меня был отозван в Советский Союз Я.В. Смушкевич. Отозван как раз в тот момент, когда у него был непререкаемый авторитет. Он участвовал в боях под Гвадалахарой и отлично сработался с командующим ВВС Республики И. Сиснеросом. Ему только бы и работать с пользой для дела. Но его отозвали. Вместо него прибыл Лопатин. И мне самому приходилось слышать от Сиснероса высказанное им сожаление по поводу отъезда Смушкевича и нескрываемое беспокойство, как он сработается с новым человеком.

В известной мере это касалось и меня, немного позднее — Штерна и других советских товарищей.

Однако тогда, в августе 1937 г., выехав из Картахены, я думал о другом.

Военное положение республиканцев тогда было устойчивым. Весеннее поражение у Малаги компенсировалось разгромом итальянского корпуса под Гвадалахарой. Хотя противник стоял у стен Мадрида, шансов на захват столицы у него не было. Франко начал наступление на северные провинции: Басконию, Сантандер и Астурию, — но и республиканцы готовились к активным действиям на Арагонском фронте. Чаша весов колебалась, не давая решительного перевеса в ту или иную сторону. Республиканская армия научилась воевать, превратилась в массовую и организованную силу. Выявились храбрые и талантливые военные руководители, такие как Листер, Модесто и многие другие. Правда, у республиканцев не было нужного единогласия в правительстве, но руководство войной все же значительно улучшилось. Без помощи со стороны Германии и Италии мятежники не продержались бы и двух-трех месяцев. Ни для кого не было секретом, что Германия открыто помогает Франко, посылая ему

советников, войска, оружие. Немцы были хорошими советниками, хорошо воевали их летчики и танкисты. Муссолини посылал на полуостров дивизию за дивизией. Мы шутя тогда приводили чьи-то слова, что итальянцы созданы для того, чтобы над кем-то могли одерживать победу австрийцы, но сбрасывать со счетов их было нельзя.

Комитет по невмешательству был только ширмой для обмана общественного мнения.

И еще одно обстоятельство давало себя знать. Внутри страны быстрыми темпами шел процесс полевения широких масс. Авторитет компартии увеличивался с каждым днем, а ее лозунги становились популярными в народе. Это пугало не только консервативное правительство в Англии, но республиканцев и социалистов в самой Испании; продолжая борьбу с мятежниками, они стали все чаще оглядываться назад, на свой тыл. Теперь известно, как развивались события дальше.

Однако не эти общие вопросы больше всего интересовали меня. Мне предстояло подготовить «информацию» о деятельности республиканского флота.

Смысл моего доклада сводился к следующему. Эскадра республиканцев в составе 3 крейсеров, 15 эсминцев с приданными самолетами и торпедными катерами пока успешно справляется с обеспечением транспортов с оружием. Однако последние встречи «игреков» уже потребовали выхода флота в полном составе. Флот мятежников пополнился «купленными» у Италии эсминцами и подлодками. Он перебазировался на Гибралтар и стал чаще стоять в Пальме на острове Мальорка. К этому времени начали проявлять активность и итальянские военные корабли. Пока открытых нападений на респуб-

ликанские транспорты еще не было, но вероятность этого не исключается.

Напрашивается вывод: наступает новый этап в борьбе на коммуникациях, и прежде всего связывающих Испанию с Советским Союзом. Морские сообщения с Францией проходили вдоль берега и большой тревоги у меня не вызывали.

Готовился я доложить и о той помощи флоту, которую желательно получить из Советского Союза. Это касалось дополнительной посылки торпедных катеров, торпед, зенитных орудий и топлива, недостаток в котором флот уже чувствовал.

Конечно, целый раздел намечавшегося доклада касался моряков-волонтеров. Мне хотелось рассказать о наших людях и их мужественной работе на испанских кораблях, хотелось попросить пополнить нашу морскую группу опытными надводниками и подводниками, в которых остро чувствовался недостаток.

Так, в раздумьях, незаметно мы проехали Аликанте. Рикардо попросил сделать короткую остановку, а я воспользовался ею, чтобы перекусить. Вскоре мы двинулись дальше. Настроение было отличное. Ведь впереди поездка на Родину.

Короткая остановка в Валенсии. Последние беседы с Г.М. Штерном и его оценка положения в Испании для доклада в Москве. Рано утром я выехал в Барселону. В.А. Антонов-Овсеенко гостеприимно пригласил меня провести вечер у него в барселонском консульстве, а затем двигаться дальше, до французской границы. Поезд на Париж отходил вечером. Когда зажглись огни на пограничной с Испанией станции, необычное чувство охватило меня. В течение многих месяцев мы уже привыкли к затемненным городам и даже научились

обходиться без света. Вечер в Картахене — это темнота и беспокойное чувство, как бы не пришлось укрываться в убежище в случае налета. И вдруг ярко освещенный вокзал, пассажиры, мирно гуляющие по перрону. «Что-то сейчас делают товарищи в Картахене», — подумал я и посмотрел в сторону Барселоны. Не будь здесь гор, затемненные города Испании, очевидно, резко обозначили бы границу. Но вот подошел поезд, и нас пригласили занять свои места. В те дни через французскую границу в ту и другую сторону ехало много людей различных национальностей со всевозможными паспортами.

Это, конечно, не являлось секретом для таможенных чиновников и пограничной охраны, но, с молчаливого согласия властей, никого не задерживали. Если и происходил какой-нибудь инцидент, то небольшая взятка в долларах быстро исчерпывала его. Мое положение было более выгодным. Я ехал с дипломатическим паспортом.

Менее суток езды, и мы в Париже. На этот раз меня никто не встречал, да я и не нуждался в этом. Я сел в такси и попросил доставить меня в одну из гостиниц около улицы Гренель, где располагалось наше посольство. «Сейчас вы не найдете свободных номеров, — повернувшись ко мне, сказал водитель. — В Париже открылась Международная выставка, и все отели переполнены». — «Ну тогда везите в “Сен-Жермен”», — попросил я, полагая, что там, по старой памяти, меня приютят. Я не ошибся, Кармен быстро нашла мне комнату.

Я считал своим долгом военно-морского атташе немедленно явиться к нашему послу во Франции Я.З. Сурицу, которого я уже немного знал. Он был послом в Турции, когда наши военные корабли посещали Стамбул. Меня, тогда еще молодого командира, посол, ко-

нечно, не мог запомнить, но зато я его хорошо помнил. Однако в разговоре он сразу вспомнил все приемы во время пребывания в Турции советских моряков в 1928 г. Он внимательно выслушал меня и задал множество вопросов, связанных с перевозками грузов из Советского Союза. Соотношение сил на море с каждым днем становилось менее выгодным для республиканцев. Морские коммуникации были ненадежны, и сухопутные границы с Францией оставались единственным путем снабжения Народной армии. Я.З. Суриц рассказал, что вскоре советские транспорты должны прибыть во французские порты и принимаются меры к перевозке грузов через испанскую границу. Как теперь известно, французское правительство неохотно давало разрешение на транзит, а в 1938 г. и совсем его отменило. Грузы задерживались во Франции в то время, как они были крайне необходимы испанцам. В Париже мне пришлось прожить три дня. Молодой человек в конторе Кука, продающей билеты во все концы мира, не смог раньше этого срока предоставить место в вагоне без пересадки в Берлине. Несмотря на дипломатический паспорт, останавливаться в Германии мне не хотелось: в связи с бомбежкой «Дойчланда» Кейпо де Льяно не раз упоминал мою фамилию, и некоторую осторожность я считал не лишней.

Когда норд-экспресс отошел от Северного вокзала Парижа, все мысли сосредоточились на Москве.

В Испанию мне вернуться не пришлось. «Нам нужны здесь люди», — сказал мне К.Е. Ворошилов и предложил пока отдохнуть в Сочи. «Окончательное решение мы вам сообщим», — добавил он, прощаясь.

О последующих событиях в Испании я узнал от возвратившихся товарищей или из газет.

Ночной бой республиканского флота с кораблями мятежников. Гибель крейсера «Балеарес»

Перебазирование кораблей мятежников в средиземноморские базы и более частое пребывание их на острове Мальорка во второй половине 1937 г. заставило республиканский флот попытаться, используя свои эсминцы, производить ночные поиски и атаковать корабли противника торпедами. Это могло ослабить флот мятежников и позволить республиканцам более надежно обеспечить свои коммуникации как днем, так и ночью.

В конце 1937 г. и в январе — феврале 1938 г. было произведено до десяти ночных поисков. Однако все попытки нанести удар по вражеским кораблям оставались безуспешными. В двух случаях эти корабли были обнаружены, но атаки оказались неудачными. Так, в ночь с 17 на 18 сентября 1937 г. в районе Барселоны эсминцы «Антекера», «Травина» и «Санчес» нашли крейсер «Канариас» и атаковали его, но ошибки в использовании торпедного оружия спасли крейсер. Отсюда был сделан практический вывод: все последующие поиски сопровождались учебой, производились специальные выходы отдельных кораблей для торпедной стрельбы и обучения командиров атакам.

К марту 1938 г. обстановка сложилась следующим образом: после вступления в строй крейсера «Балеарес» мятежники, активно поддерживаемые кораблями Германии и Италии, с конца 1937 г. блокировали все побережье республиканцев. Но надежная блокада побережья была возможна только в случае уничтожения кораблей республиканского флота.

Имея значительный перевес в силах, командующий флотом мятежников решил провести операцию с участи-

ем всего флота, поставив перед ним задачу уничтожить крейсеры республиканцев. 3 крейсера — «Канариас», «Балеарес» (флаг командующего) и «Сервера», 4 эсминца, купленные у Италии, — «Сеута», «Теруэль», «Мелилья» и «Уэска» — и 2 новых минных заградителя — «Юпитер» и «Нептун» — вышли 5 марта 1938 г. из базы Пальмы (Мальорка) и взяли курс на мыс Палое (немного севернее Картахены). В качестве второстепенной задачи эскадре предписывалось поставить минные заграждения в районе базы республиканцев.

В этот же день эскадра республиканцев в составе крейсеров «Либертад», «Мендес Нуньес» и эсминцев «Санчес», «Антекера», «Гравина», «Лепанто», «Лессага», «Хорхе Хуан», «Эсканьо», «Уэва» и «Вальдес» вышли на поиски противника.

В ночь с 5 на 6 марта 1938 г. произошло столкновение двух эскадр, которое кончилось гибелью флагманского корабля мятежников крейсера «Балеарес».

Курсы противников сходились, а в 0 часов 40 минут 6 марта эсминец «Санчес», шедший головным в своей группе слева от крейсера «Либертад», обнаружил три крейсера мятежников и, донеся об этом, дал по ним двухторпедный залп. Первая атака эсминца «Санчес» была безуспешной, и корабли быстро разошлись, не успев еще полностью оценить обстановку и установить, какого противника они имеют перед собой.

В 0 часов 50 минут, когда на крейсере «Либертад» было получено донесение с эсминца «Санчес» и опознаны крейсеры противника, командующий лег на пересекающийся с крейсерами противника курс, занимая выгодную позицию и одновременно приближаясь к своей базе.

После первой встречи с республиканскими кораблями командующий флотом мятежников, видимо, понимая, на-

сколько опасно держаться между берегом и республиканской эскадрой, изменил курс, стремясь оставить республиканские корабли к северу и избежать столкновения до рассвета, когда преимущества его крупных кораблей будут очевидными. В 2 часа 15 минут 6 марта соединения противников снова приблизились друг к другу и эсминец «Санчес», идущий во главе своей группы слева от крейсера «Либертад», вторично обнаружил крейсер противника и выпустил по нему оставшиеся 4 торпеды. Затем последовал торпедный залп эсминца «Антекера» (5 торпед) и эсминца «Лепанто» (3 торпеды).

Почти одновременно крейсеры «Балеарес» и «Канариас» открыли артиллерийский огонь по крейсеру «Либертад», который в свою очередь обстрелял крейсер «Канариас». Артиллерийский огонь в темноте не дал результатов и скоро был прекращен.

Три торпеды эсминцев попали в крейсер «Балеарес»; он тонул, охваченный пламенем. Крейсеры мятежников, опасаясь торпедных атак, поспешно отошли, оставив на произвол судьбы команду своего флагманского корабля, а республиканцы, удовлетворенные, может быть, случайной, но блестящей победой, поспешили вернуться в базу. Попыток продолжать ночной бой не было, а запоздалая посылка авиации и торпедных катеров из Пормана ничего не дала.

Группа эсминцев — «Хорхе Хуан», «Эсканьо» и «Вальдес», — высланная для поиска в район острова Ибица, не была использована, хотя имела полный запас торпед и могла попытаться найти и атаковать деморализованного противника. В 7 часов утра республиканские корабли вернулись в базу, а корабли мятежников 6 марта вернулись на Мальорку, предоставив английским кораблям спасать 200 человек команды с крейсера «Балеарес».

Необычная судьба эсминца «Хосе Луис Диес»

Это название испанского эсминца мне врезалось в память с первого посещения Картахены в самом начале сентября 1936 г. Я внимательно рассматривал все, что показывали в базе, и особенно корабли. В Арсенале тогда стояло два эсминца, и один из них был «Диес». Его серый и, прямо скажем, грязный корпус говорил о длительном пребывании в море, и ни один моряк не бросил бы упрека за отсутствие традиционной на флоте чистоты. Этим же объяснялось и отсутствие должного порядка на палубе. Команда энергично работала, с энтузиазмом выполняя решение комитета. Во время перехода флота на Север «Диес» ничем не отличался от других кораблей и, не заходя в Хихон, был направлен с двумя другими его «систершипами» «Лепанто» и «Санчесом» в Сантандер. Хихон — маленький порт, и в нем едва разместились остальные крупные корабли.

Когда в октябре эскадра получила приказ вернуться в Средиземное море, «Диес» остался в Кантабрике. На него с прибывшим позднее «Сискаром» легла тяжелая задача охранять побережье. Оба корабля были на хорошем счету и оправдали все надежды. Но сейчас речь идет о «Диесе». До октября 1937 г. он не раз выходил в море и обеспечивал проводку нескольких транспортов с топливом и продовольствием, прорывая блокаду на глазах у кораблей мятежников. В середине октября 1937 г. он ушел из Хихона в Гавр (Франция). Почти год он занимался там ремонтом. На что только ни шли мятежники, чтобы с помощью своих сторонников во Франции заставить командира и личный состав перейти на их сторону или помешать ремонту, но все было безуспешно.

В конце августа 1938 г., пользуясь темнотой, эсминец выскользнул из гавани, взял курс на пролив. Это не могло остаться незамеченным, и у входа в Гибралтар уже дежурили крупные мятежные крейсеры «Канариас» и «Сервера». Несколько канлодок дополняли дозорную цепь, а немецким кораблям было приказано доносить в случае обнаружения отважного республиканского эсминца.

27 августа эсминец «Хосе Луис Диес» смело попытался прорваться через пролив, но в бою с крейсером «Канариас» получил большие повреждения и вынужден был зайти в английский Гибралтар. Снова начались мытарства с ремонтом. Ценой больших усилий личному составу с помощью англичан удалось привести корабль в боеспособное состояние, и в конце декабря был назначен выход «Диеса» для присоединения к республиканскому флоту.

Не только разведка и агенты мятежников, которых было достаточно в этом районе, но и простое наблюдение из Альхесираса позволило противнику точно определить день выхода эсминца. Несколько канлодок было предварительно сосредоточено в бухте Альхесирас буквально рядом с английским Гибралтаром.

В ночь с 28 на 29 декабря 1938 г., когда обстановка в Испании была исключительно тяжелой, эсминец «Диес», верный своему долгу, решился выйти в море, принять бой и попытаться прорваться в свои базы.

Выйдя из бухты и не успев развить полного хода, эсминец вступил в бой с канлодками мятежников и, протаранив одну из них («Вулкан»), получил несколько попаданий в машинное отделение. Потеряв управление, он выбросился на мель на английской территории и снова попал в руки «нейтрального» командования английского Гибралтара.

Через некоторое время команда «Диеса» была силой интернирована и после долгих мытарств добилась возвращения в республиканскую Испанию, а эсминец англичане передали Франко.

Столкновение республиканского флота с мятежниками в марте 1938 г. и потопление крейсера «Балеарес» показывают, что, несмотря на превосходство сил мятежников на море, республиканский флот готов был продолжать борьбу. Республиканские моряки по-прежнему выполняли задачу охраны побережья, не допуская высадки десантов. Однако общая обстановка на фронтах и политика западных держав (Англии и Франции) делали свое дело. Назревал капитулянтский заговор среди политиков — республиканцев, социалистов и анархистов, а также в армии и на флоте среди высшего кадрового офицерства. Капитулянты делали все для того, чтобы прекратить борьбу, доказать ее бессмысленность. Намеченная в декабре 1938 г. десантная операция в районе Мотриль, которая должна была облегчить положение Каталонии, была сорвана под предлогом недостатка войск и топлива. Отдельные корабли, подобные эсминцу «Диес», еще были способны на отчаянные попытки сопротивления, но все шире распространялись общая усталость и пораженческие настроения. Флот теперь больше стоял в Картахене, и только отдельные корабли выходили на рискованные операции по обеспечению транспортов. Неблагополучно становилось и в самой Картахене. Вернувшийся к этому времени на свой пост командующего флотом Буиса на совещании высшего командования, созванном Негрином 1 марта 1939 г., открыто выступил на стороне капитулянтов. Фашистские элементы активизировались, и 4 марта в Картахене вспыхнул мятеж. Он был подавлен, но послужил предлогом для увода флота по приказу М. Буисы

в Бизерту (Тунис), на чем и закончилась деятельность республиканского флота. Это произошло 5—7 марта 1939 г.

* * *

Основной заслугой республиканского флота было успешное обеспечение коммуникаций (и прежде всего с Советским Союзом) в 1936— 1937 гг., без чего невозможно было бы формирование новой республиканской армии и ведение войны на всех фронтах.

Несомненно также, что флот, несмотря на отсутствие офицеров, недостаток топлива и боеприпасов и невыгодное географическое положение единственной базы Картахены, мог бы сделать значительно больше, особенно в первый период борьбы, когда флот мятежников был слаб. Это объясняется недостатками руководства флота и войны в целом со стороны верховного командования и правительства. Кроме того, нужно иметь в виду, что помощь, оказанная республиканскому правительству самолетами, танками, артиллерией и другой техникой, меньше всего коснулась флота. Республиканский флот вынужден был (в отличие от мятежников) все годы войны довольствоваться тем корабельным составом, который остался на стороне правительства. Из-за специфики флота даже оружие и технику на кораблях (пушки, торпеды и т.д.) нельзя было пополнять извне. Англия, с помощью которой строились многие испанские корабли, могла оказать нужную помощь Республике, но она этого не сделала.

Что касается военного опыта, то в Испании впервые выявились роль авиации при проведении любых операций на море и важность прикрытия с воздуха. Выяснилось, как важно иметь в составе флота авиацию под единым командованием и обучать ее взаимодействиям с кораблями.

Частые налеты авиации мятежников на корабли в базе и во время походов позволили выявить роль противовоздушной обороны и особое значение в ней истребительной авиации.

Опыт испанской войны не пропал. Внезапность налетов, особенно в начале войны, заставила нас задуматься над необходимостью постоянной боевой готовности флота, и это было учтено в первые дни и часы нападения фашистской Германии на Советский Союз.

В.А. Рудный

УРОК ИСПАНИИ (послесловие)[1]

Теперь, когда сгинул Франко, когда истлели кости фалангистов из «Голубой дивизии», памятной всем, кто пережил Великую Отечественную войну, когда вернулись на родину выросшие в Советском Союзе испанские дети, вернулась пламенная Долорес Ибаррури — Пассионария, на берегу Волги осталась могила сына, героя-пулеметчика Рубена, погибшего под Сталинградом, когда в мировой литературе как реквием зазвучал роман «По ком звонит колокол» Эрнеста Хемингуэя, тоже волонтера испанской национально-революционной войны, и теперь урок Испании, ее мужество, ее трагедию не выжечь из памяти человечества.

«Но пасаран!» — гремело над Испанией, когда вся страна от мала до велика закипела, ополчилась против фашистского мятежа. «Они не пройдут!» — по этому зову на Пиренейский полуостров устремились поодиночке через горные тропы, через все преграды антифашисты разных континентов из 54 стран мира. Республика побеждала. Республика была способна подавить в зародыше мятеж

---

[1] Готовность № 1. М., 1982. С. 43—65.

генералов, если бы не коварство и лицемерие тех, кто превратил Пакт о невмешательстве в ширму для интервенции фашистских держав и в орудие удушения Народного фронта. «...Ирун пал из-за отсутствия патронов, в то время как в нескольких километрах от Ируна, за испанской границей, стоял эшелон, вагоны которого были наполнены миллионами патронов для ружей наших дружинников, — так еще в первые месяцы борьбы с гневом говорила Пассионария, обращаясь к народу Испании. — Необходимо, чтобы наш народ знал, кто и почему задержал на французской территории самолеты, отправленные нашим правительством в помощь Бискайе, когда Бискайя страстно просила помочь ей, чтобы не пасть в неравной борьбе». Республику предали, принесли в жертву с той же легкостью, с какой отдали Гитлеру и Муссолини Эфиопию, Чехословакию, Балканы, Польшу, подталкивая войну на Восток.

Каждый, кто пережил испанскую трагедию, усвоил урок на всю жизнь: революция не может оставаться безоружной перед хорошо организованным жестоким врагом, она должна научиться уметь воевать, быть в постоянной готовности к самозащите. Этот урок за год работы в Испании прошел и Кузнецов.

Его назначили военно-морским атташе. Ошеломляющий поворот. Был ли он к этому подготовлен, что он знал о подобной работе? И.К. Кожанов охотно подшучивал над своей раскососостью, но никогда не уточнял, что за должность морской атташе при посольстве в чужой стране. Побывал по дозволению Москвы на «Красном Кавказе» японский военно-морской атташе, настойчиво выпытывал у старпома: почему в главном калибре нового крейсера оставлено всего четыре орудия, какими новинками корабль начинен и что вообще означают такие перемены? Зрела новая серия легких крейсеров типа «Киров», бы-

строходных, скорострельных, дальнобойных, оснащенных приборами центральной наводки. «Красный Кавказ» был предшественником, своего рода прототипом будущего, об этом рассуждать с «морским агентом» чужой страны, конечно, не следует.

За рубежом Кузнецов уже побывал: Гётеборг, Берген, Тронхейм, Гамбург, Киль, Гулль, Стамбул, Афины, Неаполь, Мессина, Яффа, Порт-Саид — немало для моряка тридцатых годов; но всегда он шел за рубеж на корабле, на своей палубе, на кусочке территории своей страны, сходя ненадолго на чужой берег с товарищами по экипажу. Была при встречах с чужим миром безмерная наивность. Все казалось ясным — кто твой друг и кто враг. В Греции на открытый рейд возле Афин вслед за «Красным Кавказом» пожаловал британский крейсер — владычице морей не терпелось поскорее установить, зачем сюда пришли и чем занимаются советские моряки. Британский командир тотчас явился с «дружеским визитом», хотя его правительство не искало дружбы с нами, все ощупал, все обнюхал, «отведал по традиции русской водки, закусив ее икрой», и отбыл, умиротворенный звуками гимна «Правь, Британия!», исполненного корабельным оркестром, наверно, впервые. В Стамбул ходил не раз, но один из последних походов на «Червонной Украине» турецкая пресса отметила то ли похвалой, то ли шпилькой: «Русские, очевидно, хорошо знают наши проливы, если сумели ночью самостоятельно пройти через Босфор!» А как не знать, если другого выхода из Черного моря нет. Да, турки предостерегали командира об опасности ночного плавания в босфорском лабиринте. Но приказано Кузнецову вернуться в базу в назначенный срок. И он вышел из Стамбула ночью на свой риск, благополучно выбрался в Черное море, показал к утру свой флаг у Констанцы и был вовремя в Севастополе. Кто из

черноморцев, если он плавал не только в каботаже вдоль своего берега, не пережил нервотрепки на этом суетливом перекрестке? Старая лоханка под греческим флагом — то ли крупно застрахованная, то ли по чьему-то недоброму наущению — мельтешила однажды перед крейсером в проливе, стесняла в узкости его ход, назойливо подставляя ему то правый, то левый борт. Другой командир мог бы и проучить, прижать наглеца. Кузнецов сдержался, вывернулся, обошел и только тогда погрозил хулигану кулаком. Интуиция командира, понимающего, какой стране принадлежит его корабль, подсказала: нет резона возиться с мелкотой и ввязываться в инцидент.

Конечно, такие встречи с иноземцами, заходы в иностранные порты многому научили. Но этого мало для работы за рубежом, да еще в республике, зажатой в клещи флотами стран, называющих себя нейтральными, в их числе значились и фашистская Германия, и фашистская Италия.

Кузнецов предпочел бы попасть к месту назначения морем. Половина пути знакома — моряк, даже раз пройдя, запоминает в деталях все особенности пути. Позже, когда Кузнецов стал главным советником республиканского флота, он старался зримо представить себе, как испанские и советские суда (их условно называли «игреки») идут из Черного моря с оружием, самолетами, танками и волонтерами на борту, преодолевая опасности, мысленно рассчитывал, где фашистский разведчик способен засечь наш «Курск» или испанский «Магальянес», когда и какие необходимы маскировка, смена названий, обманный маневр, уход к африканскому побережью, в какой момент надо прикрыть «игреки» от бомб юнкерсов авиацией, а ее в распоряжении флота очень мало, где дальномерщики линкоров «Дойчланд» или «Шеер» могут опознать «игреки»,

в какой точке выгоднее обеспечить им встречу и охранение, чтобы уберечь от торпед нацистских субмарин, от огня итальянских эсминцев, подаренных Муссолини мятежникам. Кузнецов и сам выходил навстречу мужественным торговым морякам, сожалея, что прежде он так и не смог узнать весь путь от Черного моря до Картахены.

Ему назначили другой путь. В Москве дали сутки на сборы и приказали добираться до Мадрида самолетом и только в штатском, лететь в Париж через Кёнигсберг, Берлин, Кельн, через страну, которая руководила мятежом, заседая в Лондоне в Комитете по невмешательству и цинично сохраняя с Республикой дипломатические отношения. Его предупредили: надо быть бдительным на промежуточных аэродромах; для того и сшили ему штатский костюм и наделили шляпой, странной в те годы для нашего человека, да еще военного.

Урок начинался. Германию Кузнецов, казалось, повидал, запомнил; когда четыре года назад плавал на пароходе «Кооперация» пассажиром, тогда он чувствовал себя и в Киле, и в Гамбурге желанным гостем — друг докеров, друг каждому рабочему человеку. А теперь — все вверх дном. Иной мир, иная реальность: стальные каски, оловянные лица, стальные глаза, автоматы, нацеленные будто на тебя, словно ты узник в самолете, и сквозь иллюминатор — хмурый рабочий-заправщик на плоскости с замысловатым перстнем на безымянном пальце узловатой, с вздутыми венами, действительно натруженной руки. Глазам своим не поверил, когда разглядел, что это перстень-свастика на руке пролетария, от которого он ждал хоть тайного знака солидарности. Наивности еще хватало, но она рушилась.

Кузнецова даже позабавило, когда в Париже незнакомый сотрудник советского посольства, встретив его на аэродроме и назвав по имени, сострил: «Разве трудно

узнать человека, никогда не носившего шляпу и штатский костюм?» Костюм и шляпу он в Париже сменил, вид его теперь вполне соответствовал общепринятому на Западе стандарту. Смутился в Мадриде, когда почувствовал, что его элегантность выглядит вызывающе: все ходят в синих или серых комбинезонах. Так происходило не с ним одним — не та заграница. Переводчица из Ленинграда Л.Л. Покровская, в Испании она какое-то время помогала Кузнецову — дону Николасу, сеньора Люсия, как ее называли, едва приехав из Парижа, выслушала в отеле взволнованную речь молоденькой горничной: «Вы не боитесь носить шляпку? У нас ведь революция, шляпы носят только богачи — рикачонас. Смотрите, сеньора, как бы у вас не было неприятностей на улице!..»

Испания не признавала западный стандарт. У революции — своя униформа. Как не вспомнить тут «человека в кожаном» из Котласа, первую встречу с моряком революции на Северной Двине. Хотелось скорее окунуться в гущу этой бурлящей испанской революции, скорее на флот, еще на Родине Кузнецов знал: флот остался верен Республике.

«Постарайтесь быстрее познакомиться с флотом. Испания, как видите, окружена морями, и поэтому флот может сыграть важную роль, не правда ли?» — так мягко, но определенно при первой же встрече в посольстве сказал комбриг В.Е. Горев, военный атташе, и Кузнецов без колебаний признал в нем старшего, понял, что от него, как от моряка, ждут оценки положения на флоте — чем быстрее, тем лучше. Нечего ему делать в Мадриде, немедленно — в Картахену, туда, где сосредоточен флот. Немедленно? Быстрее еще не означает немедленно. «Нам, — предупредил комбриг Горев, — придется выполнять свои обязанности атташе в сложной обстановке». Именно атташе: каждый

шаг ограничен дипломатическими правилами. Он приехал не в чужую страну, а на фронт борьбы против фашизма, не выпытывать, как тот японский атташе, а помогать друзьям. Все верно, только тут иная страна. Тут нуждаются в нашей помощи, ждут ее, но еще сильны политические распри, противоречия, предрассудки, следует разобраться во всей запутанной обстановке, соблюдать выдержку, считаться с самолюбиями, с привычками, обычаями — словом, и времени нельзя терять, и терпения.

Поездка на флот совпала с формированием коалиционного правительства; морской министр, социалист Индалесио Прието, еще не утвержден, он пока не мог приказывать, но не возражал против посещения эскадры военно-морским атташе совместно с Педро Прадо, членом Центрального комитета флота, фактической власти на эскадре, что-то схожее с нашим Центробалтом времен семнадцатого года; Педро Прадо, бывалый моряк и революционер, поводырь дона Николаса в этой поездке, смотрел с иронией на его парижский костюм и утешал: в поезде стерпят, а в главной базе он обеспечит компанеро русо настоящим флотским моно и наилучшим беретом. Прадо познакомил Кузнецова в Картахене с командиром главной базы, сводил на эсминец, принимающий боезапас перед выходом на обстрел мятежников в Сеуте, и заспешил в Малагу. Кузнецов остался один и «без языка». С Прадо он говорил по-французски, в кабинетах министерства, в «капитании» — резиденции командира базы — его тоже понимали. Но ему надо быть понятым на кораблях и самому понимать. Сколько-то испанских фраз и флотских терминов, им заученных, — этого ничтожно мало, чтобы в два-три дня выполнить задачу, поставленную комбригом. Но надо. Вот тут-то и началась нелегкая для Кузнецова школа его «испанского периода».

Первые впечатления странные, противоречат всему его воспитанию, всем его представлениям о военно-морской службе. По набережной часами разгуливает германский консул. На внешнем рейде маячат итальянские и германские корабли. Фашистские корабли. Это и есть «контроль за невмешательством»? Какой же это контроль, это слежение за флотом Республики, открытый, наглый шпионаж в ее водах, в ее главной базе! Кузнецов уже знал: фашисты засекают каждый выход, идут следом за кораблями к берегам, занятым мятежниками, и там мешают боевым действиям флота Республики. Как в таких условиях флоту воевать? В базе толпы возбужденных людей, всплески темперамента, споры социалистов с анархистами, распри, переходящие в драки. Митингуют на улицах, митингуют на кораблях. Все за Республику, все, кажется, готовы воевать. Да не «кажется», а, судя по внешнему виду эсминцев после похода в Гибралтар, уже воюют. И не хотят люди передышки, не требуют отдыха. Кузнецов видел, с каким рвением, едва возвратясь, матросы взялись за погрузку боезапаса. Но что это: на плече — снаряд, в зубах — зажженная сигарета. Дымят прямо у боевых погребов. Усилием воли он сдержал себя — вмешаться он не имеет права, одернуть обязан старшина или командир. Никто не одергивает, словно не видят в этом проступка. Неужели люди, крещенные огнем, не понимают, что без дисциплины корабль и в мирное время небоеспособен, тем более на войне.

«Приспособляемость к практической жизни удивительно высока» — так, кажется, отмечено в его давней аттестации. Приспособляемость к здешней жизни куда сложнее. Кузнецов пока действовал как бы во тьме. Узнать флот можно только в море.

Никак не предполагал, что ему такое предложит сам дон Инда, о котором Михаил Кольцов писал: «...у него твер-

дая, навсегда установившаяся репутация делового, очень хитрого и даже продувного политика» и «самые внимательные в Испании глаза». Не ожидал Кузнецов услышать от морского министра: «Флот идет на Север, в Бискайю. Не хотите ли пойти с флотом?» Министр не моряк, но он прекрасно знал, что атташе бывают лишь на военных учениях. Вряд ли случалось военно-морскому атташе в чужой стране участвовать в боевом походе. Опасность, риск. Откажется?.. Конечно, Кузнецов обрадовался. Ответил сдержанно: «Си, сеньор». Он и не знал, какое выдержал в эту минуту испытание: две недели спустя министр, решив вернуть с Севера флот, сам попросит нашего посла назначить главным военно-морским советником дона Николаса и поручить ему важное для Республики дело — прием «игреков» в портах Средиземного моря. А сейчас, оценив это «Да, сеньор», дон Инда, блеснув «самыми внимательными в Испании глазами», посулил: «А шампанское мы с вами разопьем, когда встретимся». И не удержался от колкого напутствия: «Если встретимся...»

Впервые в жизни Кузнецов пошел в боевой поход. Он уже не юноша, чтобы упиваться красотой кильватерного строя армады в море. Они шли по местам давным-давно отгремевшей славы испанской армады — мыс Европа, Гибралтар, Сеута, Алькасарес, Трафальгар, Кадис, Виго — словно листаешь страницы фолиантов морской истории. Но теперь это арена жестокой борьбы. Гибралтар может стать ловушкой, вся надежда — полная тьма между Сеутой и Алькасаресом. Скрытность исключена: у Малаги, выстраиваясь в кильватер, десять кораблей так дружно задымили небо, что вся округа должна знать направление их хода. Германский крейсер следил до самого мыса Европа, исправно извещая своих друзей о каждом повороте и перестроении. В полной тишине замерли на палубах люди, когда в самом

узком месте пролива зашарили прожекторы и луч, может, случайно, а все же скользнул по надстройкам одного из кораблей. Ожидаемых залпов не последовало, не заметили или опоздали открыть огонь тяжелые береговые батареи, а может, противник умышленно не мешал уходу флота из Средиземного моря, чтобы использовать стратегический просчет тех, кто затеял этот поход, и перебазировать свои крейсеры к Гибралтару, ближе к Средиземному морю. Всего этого Кузнецов не мог знать, все он узнает потом, когда прилетит с Севера для доклада в Мадрид и ему сообщат, что правительство исправляет ошибку, флот немедленно вернется в Картахену; Средиземное море — главный театр боевых действий, но условия борьбы на театре в результате ошибки станут сложнее. Он запомнит эту ошибку политиков надолго как наглядный пример, до каких бед может довести незнание дела теми, кто берется руководить войной. А пока он в походе, на мостике флагманского крейсера «Либертад» рядом с командующим флотом, идет с флотом к новому месту базирования, наблюдает радующую перемену в поведении людей. Ожидающих боя. Словно проснулся в матросах инстинкт когда-то прославленной морской нации. Море заставило каждого вспомнить, что он не только приверженец той или иной политической группировки, но, главное, еще и военный моряк Республики, составная часть экипажа. С корабля не сойдешь на берег к семье, к девушке, в ресторан в священный час обеда. Никто не отстоит за тебя положенную вахту, не выполнит того, что обязан сделать ты. Да, обязан, от каждого зависит судьба всех. Постоянная угроза с воздуха, возможность встречи с кораблями врага — все это втянуло матросов в ритм службы, даже митинги прекратились. Кажется, только вчера бурно оспаривали там, при подготовке к походу, робкую подсказку сведущих людей: не лучше ли оставить линкор

в Картахене. Да, он гордость флота, от него в августе крепко досталось мятежникам, он потопил канонерскую лодку, но он стар, у него мощная артиллерия, но тихий ход, в бою он может сковать быстроходные крейсеры и эсминцы. Нет, шумели все те же говорливые анархисты, добились, чтобы и линкор шел в кильватер за флагманом посреди армады. А сегодня, сейчас, пока тихо на корабле, пока полная дисциплина. Пока. Но как будет в бою? Смогут ли грамотно командовать, управлять боем люди, выдвинутые на место офицеров-изменников, хорошие практики, но без теоретической подготовки, не проверив свои способности в деле? О тренировках, учебных тревогах, командирской учебе и слышать не хотят: «Разобьем мятежников, тогда пойдем учиться в Кадис!» Командующий, в прошлом капитан на вспомогательных судах, еще не успел провести ни одного учения в море. Он приглядывался к сдержанному компанеро русо, чувствуя, очевидно, единомыслие в морских делах, и не прочь был услышать совет, узнать мнение, но дон Николас не высказывал своих опасений, не вмешивался. Однажды командующий, словно вызывая дона Николаса на разговор, обратил его внимание на унтер-офицера Фернандо Мира, выдвинутого на должность главного артиллериста крейсера «Либертад». Кузнецов только спросил: «Он умеет управлять огнем крейсера?» — «Ему не приходилось этого делать», — ответил командующий. И Кузнецов понял: у командующего нет права командовать — странное положение. Каждый вечер на мостике «Либертада» собирался весь Центральный комитет флота и начиналось обсуждение: что может произойти в самое опасное время похода — ночью и перед рассветом, какие, по мнению каждого, надо принять меры. «Все имели право говорить, — вспоминал потом Кузнецов, — и никто не имел права остановить говорящего». А командующий флотом, кому, как не

ему, предстоит командовать боем, «только вставлял иногда замечания, не настаивая на их одобрении».

Была все же существенная разница между этим «испанским Центробалтом» и нашим Центробалтом 1917 г. Наш Центробалт стал главным штабом моряков в условиях революции до Гражданской войны. Он выдвинул таких талантливых матросов, как Павел Дыбенко; в нем главенствовали большевики, он контролировал, а не командовал, не указывал командирам, как командовать в бою, он решил воевать против флота кайзера в Моонзундском сражении, чтобы не допустить врага в Петроград, и на его стороне осталось немало офицеров. Флот перед Октябрем был организованной и боеспособной силой, Ленин считал его самой надежной опорой революции, и не зря Николай Ильич Подвойский, рассказывая о подготовке Октябрьского восстания, писал: «Мы начали с боевой готовности флота...» А тут судовые комитеты решают, когда и по кому открыть огонь, тут на мостике флагманского крейсера царит какое-то вселенское вече. Не пора ли заменить это вече комиссарами, раз Республика не успела подготовить знающих и надежных офицеров, чтобы им безоговорочно доверять?

Эту мысль он мог пока высказать только тому же Педро Прадо, единственному коммунисту в Центральном комитете флота, другу на долгие годы с тех пор, когда оба сошли с крейсера на берег в шахтерской Астурии, увидели в окопах под Овьедо и боевых комиссаров, и рабочих, голодных, разутых, раздетых, но мужественно сражающихся, только лишенных помощи и руководства с других фронтов.

Трудное он проходил испытание в походе. Эскадрой ему не приходилось командовать, но он видел, как ею командуют другие, помнил и сейчас вспоминал все разборы учений, все накопленное всколыхнулось в нем в дни вынужденного мол-

чания на мостике. Может ли моряк, какую бы он должность ни занимал, остаться сторонним наблюдателем в боевом походе? А если грянет бой?

Главным военно-морским советником Кузнецов стал, когда флот вернулся в Средиземное море и надо было защищать морские коммуникации, прежде всего между Испанией и СССР. Это не только организация конвоев, защита, встреча, быстрая разгрузка техники — с причала как можно скорее в бой. Это еще и наведение порядка в базе и на кораблях, активные поиски противника, ослабление его сил, настоящая морская война, в которой побеждает тот, на чьей стороне моральное и боевое превосходство. И, конечно же, обучение людей по ходу дела. Будничная, малозаметная работа, но без нее, как он писал, «было бы немыслимо создать новую республиканскую армию и вести длительную войну на всех фронтах». Кузнецов уже не сторонний наблюдатель, но и не командующий. Он и его помощники, офицеры нашего флота, прибывающие из Советского Союза, обязаны вмешиваться, но не командуя, а советуя.

«Мы не виделись с Кузнецовым года полтора, — рассказывал мне вице-адмирал С.Д. Солоухин, прежде флагманский минер бригады крейсеров, присланный в Испанию в числе первых советников под начало к своему бывшему сослуживцу. — Меня перевели из Севастополя сначала на Балтику, а оттуда послали в Ливорно, где итальянская фирма строила для нас лидер "Ташкент". Когда вернулся, пошел из Одессы на "Чичерине" в Испанию. Груз серьезный — танки, ястребки в ящиках, те "курносые", которым жители Мадрида, измученные бомбежками, вскоре кричали: "Муй бьен, русо!" Тяжкий путь. И мы, и танкисты, и летчики — все дежурили на палубе, следили за морем, до нас прошли "Комсомол", "Курск", "Трансбалт", фаши-

сты озверели. К Картахене подошли ночью — бомбежка, первая в жизни. Потом к этому привыкли. Переждали налет, ошвартовались у мола, пошла разгрузка. Такого я еще не видел: ящики со снарядами швыряют, будто в них апельсины. Выгрузили бочки с бензином — перекур у бочек. Беспечный народ!.. Ранним утром вижу — Кузнецов! Никогда не видел его в штатском. Не знал, что встречу здесь, в Москве нам лишнего не говорили, а вдруг попадем к фашистам, зачем лишнее знать. Никогда прежде не обнимались, не в характере нашем. А тут — я рад, он еще больше, тискает, расспрашивает о Севастополе. Завел в свою капитанию, шикарные апартаменты. Тут и мой однокашник Дрозд, он самолетом — через Париж. Тут и Рамишвили, тоже хорошо знали друг друга, потом с ним на Балтике десанты высаживал. Кузнецов предложил отметить встречу, а ведь на корабле не позволял выпивать ни себе, ни другим. Помню, он приехал уже в сороковых годах с инспекцией на флот, я командовал линкором "Октябрьская революция", шутка ли — адмирал флота, главком, обед приготовили, спрашиваю: "Николай Герасимович, разрешите вина подать?" Нет, смеется, с вами рюмку выпьешь, начнете по животу стучать. Должности он занимал большие, бывал суров, случалось и ошибался, выгораживал кого не надо. Но еще по крейсеру помню: что думает, то и говорит, не считался, кто какой занимает пост. Если что, по его убеждению, не так, открыто возражал... Ну вот, посидели, отметили встречу, вдруг он подтянулся, появилась у него такая манера — сигнал, что сейчас пойдет серьезный разговор. Сжато — про общую политическую обстановку в стране и на флоте, про условия работы советников, не командовать, говорит, надо, а помогать. Баламутят анархисты. Каждый приказ объявляют насилием. А люди тут доверчивые, открытые, натерпелись от надменных чинодралов, для них

"Да здравствует свобода!" — все, а как эту свободу отстоять, не понимают. Словом, все объяснил и к делу. Прямо узнаю и не узнаю Кузнецова, как вырос. Каждому уже подобрал дело по его характеру. Рамишвили — в главную базу. Там, говорит, такой сидит флегматичный испанец, что ему надо добавить грузинского темперамента. И ведь не ошибся: Рамишвили — человек образованный, энергичный, быстро язык освоил, да так, что его чуть ли не за андалузца принимали, он все шуточки, поговорки — все умел пустить в ход, только бы наладить контакт с нужными людьми, подстегнуть, приналечь; а в главной базе, где хозяйство путаное и народ пестрый, такой советник был в самый раз. И с Дроздом не ошибся — командующий флотилией миноносцев был очень вспыльчивый, даже взбалмошный человек, случалось, надо решение принимать в бою, а он на высоких нотах спорит с командиром эсминца. Валентин Петрович спокойно, с усмешкой подскажет решение, да так, будто и не им оно предложено, моряк он был отважный, его сразу испанцы зауважали... Ну а мне — по специальности сразу две должности: советником главного минера в штаб флота и советником на полуфлотилию эсминцев».

Как только Кузнецов услышал, что Солоухин почти год поработал на заводе «Орландо», вооружал «Ташкент», хорошо знаком с итальянскими торпедами, он решил: вот человек, который может помочь флоту в большой беде. Эсминцы выходят в море без торпед, а в главном арсенале лежат торпеды, но без формуляров. Кто-то их уничтожил. Торпеда без формуляра — мертвый груз. У каждой — индивидуальная характеристика, проверенная и внесенная в формуляр еще на заводе. Не зная этих данных, нельзя гарантировать заданное направление, глубину, скорость движения, даже снайпер торпедного огня не сможет послать торпеду в цель. Каждую торпеду надо испытать за-

ново. Нужен полигон длиною не меньше 12—15 километров. Как его создашь, когда кругом война? Нужен плес без ветра, без накатной волны и с малыми глубинами, чтобы, если торпеда затонет, ее найти и поднять. Все оборудовать, поставить вышки для наблюдателей и в начале дистанции аппарат для стрельбы, создать мастерскую, подобрать подходящих людей, водолазные боты, катера, все проделать скрытно, насколько это возможно в Испании, словом, такая работа была по плечу именно Солоухину, которого Кузнецов знал как сильного специалиста и хорошего моряка-организатора. Солоухин уже работал на наших испытательных полигонах. Его опыт пригодился республиканскому флоту — за два месяца создали полигон, испытали полтораста торпед, составили полтораста формуляров, эсминцы получили торпедное оружие. Оно пригодилось потом в решающем бою против фашистского тяжелого крейсера «Балеарес».

«Балеарес» вошел в строй в начале 1937 г. Эскадра не раз искала с ним встречи, он ускользал, охотясь за нашими «игреками». Участвуя в таком поиске, Кузнецов видел, как ждет этой встречи Фернандо Мира: «Одни зенитки стреляют, а главный калибр за полгода не выпустил ни одного снаряда!» Фернандо дождался своего первого боя, подтвердил свое умение управлять огнем.

Об этом писал вице-адмирал В.Л. Богденко, советник флагманского артиллериста эскадры в Испании. «Капитан де-корвета Богденко, стоя рядом с Фернандо и Хулио Оливарес, наблюдал в бинокль за падением снарядов крейсера "Либертад" и громко, как бы для себя, подсказывал по-испански: влево, вправо, перелет, недолет, накрытие! Почти одновременное падение восьми снарядов около "Балеареса" устрашающе подействовало на личный состав мятежного крейсера. "Муй буено! (Очень хорошо!)" — восторженно

кричали с мостика "Либертада". Но мы с Мира, прильнув к биноклям, ничего не слышали. Прошло несколько минут стрельбы на поражение, и вот мы оба видим попадания непосредственно в крейсер — один или два ярко-огненных разрыва в надстройках. Сомнений нет — крейсер мятежников поражен!..»

«Балеарес» фашисты восстановили. Но спустя полгода эсминцы республиканцев потопили его в ночном бою торпедами, тремя из тех, что вернул в строй С.Д. Солоухин.

И снова до предела напряженный ритм жизни главного морского советника и атташе. Боевые походы на разных кораблях эскадры, на каждый выход полагалось испрашивать у своего начальства разрешение, полеты то в Мадрид, то в Барселону, фантастические гонки по дорогам, равнинным и горным, «с дикими заносами на поворотах, — как писал в "Испанском дневнике" Михаил Кольцов, — с лихим шварканьем задними колесами над обрывами и пропастями», испанские шоферы иначе не могут ездить. После одной из таких гонок Кузнецов долго прихрамывал. Опять Валенсия, Аликанте, Картахена, опять встречи с множеством различных людей разного возраста, разных взглядов, разного общественного положения и ночные встречи «игреков», разгрузки, бомбежки, удручающие вопросы министра по телефону вопреки всякой секретности: «Дон Николас, когда прибудут важные грузы?.. Как быстро вы их разгрузите?» Никто не заметит, в каком накале проводит этот человек сутки за сутками, когда он спит, когда ест, всегда собран, ровен, никто и не почувствует, какие бури бушуют за его выдержкой и насмешливостью, совсем как, бывало, на Черном море, на его корабле. Только масштаб несравним, масштаб иной, и сам он стал за эти месяцы иным.

«Сам альмиранте сказал!» — для испанских друзей этого достаточно, чтобы решить любой спор. Герой Советского Союза Сергей Прокофьевич Лисин, балтийский подводник, запомнил, с каким уважением произносили в Испании это «ваш альмиранте». Лейтенант Лисин, дон Серхио Леон, прекрасно знал, что Кузнецов еще в звании капитана 1-го ранга. Н.А. Питерский, известный штабист нашего флота, рассказывал своему другу детства адмиралу Ю.А. Пантелееву, как выручало одно лишь упоминание имени дона Николаса, если кто-то из командиров испанского флота упрямо отвергал его рекомендации: «Не надо, не надо говорить с альмиранте, я подумаю, все будет сделано».

Примчался однажды в Картахену И.Г. Старинов, наш волонтер, наставник команды испанских подрывников — асов уникальных взрывных операций в тылу врага. Только с помощью дока Николаса есть шанс получить у флота несколько глубинных бомб. Бомбы нужны для защиты «игреков» от фашистских субмарин? Но из бомб можно выплавить тонны взрывчатки, надо взрывать эшелоны с танками, мосты. А вдруг бой быков и все асы бросятся на корриду?.. И мины будут, и коррида — испанца оскорбляет проповедь об осторожности, их бесстрашие не знает границ. Этих асов оскорбило, когда их наставник сделал предохранители к электродетонаторам: надо же успеть отбежать от мины и тогда выключить предохранитель. Как, разве может испанец-подрывник бояться? Это оскорбление! Пришлось переделать взрыватель так, чтобы его невозможно было вставить без предохранителя... Дон Николас все выслушал, спросил, не могут ли асы Старинова ударить и по «юнкерсам» на аэродромах: очень мешают нам «юнкерсы» доставлять в Картахену вооружение, включая

эти глубинные бомбы. Конечно, конечно, будет удар и по «юнкерсам», была бы взрывчатка.

Приехал генерал Дуглас — Я.В. Смушкевич, главный советник испанских летчиков и сам прекрасный летчик: нельзя ли ускорить доставку самолетов? Как будто от Кузнецова зависит, как скоро придут самолеты. Конечно, он обещал ускорить, он уже знал, что большой транспорт, груженный бомбардировщиками, следует в Картахену, и принял меры для его охраны. Но генералу Дугласу счел нужным сказать, что это трудно, моряки рискуют. Все соответствовало истине — морякам тоже необходимо какое-то число самолетов для прикрытия кораблей и базы...

«Самого альмиранте» знал и противник, впрочем, такая популярность не устраивала Кузнецова. Генерал Кейпо де Льяно давно грозил смести с лица земли Картахену за то, что вопреки жестоким ночным бомбежкам, наперекор тройственной германо-итало-франкистской морской блокаде эта тесная, малоудобная база республиканского флота регулярно принимала «игреки» с грузами из Советского Союза; и «курносые», собранные на соседнем аэродроме, сразу летели в бой за Мадрид или Гвадалахару, а танки с запущенными еще на борту судна моторами прямо с причала мчались на фронты. Особенно возросла ярость против Картахены и ее многострадальных жителей после инцидента с ночной бомбежкой линкора «Дойчланд» в базе мятежников у острова Ибица.

В ночь на 31 мая Кузнецов ждал подхода к берегам Алжира транспорта «Магальянес» с особо важными грузами из Севастополя. Надо вывести к африканскому берегу корабли охранения, это самое сложное — за выходом следят и с берега, и с моря. Разработали обманную операцию: эскадра пойдет к Ибице, чтобы там обстрелять с моря порт при одновременной ночной бомбежке с воздуха, назначенные

в охранение к «Магальянесу» корабли незаметно уйдут от эскадры для выполнения главной задачи. В сумерках эскадра показалась у острова, всполошила франкистов. Но в порту стоял германский линкор «Дойчланд». Обстрел пришлось отменить. Эскадра, когда стемнело, легла на обратный курс, корабли охранения отделились, пошли к мысу Бон и взяли в конвой ожидаемый «игрек». Но командующий не смог предупредить летчиков, что намеченный налет на остров Ибица отменен. Когда настало «время Ч», так принято называть обусловленный планом момент совместных действий, в ночном небе над островом загудели бомбардировщики, германский линкор открыл по ним огонь из зениток, и летчики, не опознав национальную принадлежность корабля, действующего из базы мятежников, сбросили на него бомбы, и весьма удачно. На весь мир фашисты и их покровители подняли радиовой: республиканские самолеты разбомбили «Дойчланд». С «Дойчланда» в британский город-крепость Гибралтар открытым текстом понеслись заказы на «срочные ремонтные работы в доке» и на «80 гробов для отправки на родину останков жертв красных». В этот радиохор включился и генерал, о котором в ноябре 1936 г. из осажденного Мадрида писал Михаил Кольцов: «В эфире несутся солдафонские остроты и грозные матюки генерала Кейпо де Льяно, пьяницы-наркомана, садиста и похабника». Достойный сподвижник Франко осыпал проклятиями «альмиранте» Кузнецова как главного вдохновителя операции, главного виновника провала тройственной блокады республиканского побережья Испании. В то же время при гробовом молчании рыцарей невмешательства «нейтральные германские корабли» расправлялись с приморским городом Альмерия, где, как и в печально известной Гернике, не было ни солдат, ни орудий, ни кораблей, ни самолетов — одни

лишь беззащитные жители Андалусии. Перед этим ночью республиканская эскадра, встретив в море затемненные корабли, изготовилась к бою. Самый большой из кораблей поспешно включил прожектор, освещая свой «нейтральный флаг Третьего рейха», — это шел на обстрел Альмерии линкор «Шеер». Да-да, «Шеер», он приходил в Балтику вместе с «Тирпицем» осенью 1941 г. в надежде принять капитуляцию Краснознаменного Балтийского флота; он проник через высокие широты Арктики в Карское море; ему не сдался и вступают с ним в бой ледокольный пароход «Сибиряков»; его прогнали из порта Диксон морские артиллеристы и сторожевой корабль «Дежнев», сорвав известную вражескую операцию под громким кодовым названием «Вундерланд» — «Страна чудес».

Все это, наверно, всплывало в памяти адмирала Кузнецова в сороковых годах не раз. Но в ту осень 1937 г. ему пришлось невольно вспомнить о своей популярности у Кейпо де Льяно и его берлинских покровителей: когда его вызвали из Испании в Москву «для информации», как было сказано в телеграмме, он три дня проторчал в Париже, ожидая, пока агент конторы Кука раздобудет ему билет на Родину — прямой, без пересадки в Берлине...

Он уезжал, уверенный, как и при внезапном расставании с кораблем, что вернется, обязательно вернется. Он знал: время от времени отзывают летчиков, танкистов, такая им выпала работа, такие бои, что трудно выдержать без отдыха. Но советники — можно ли терять их опыт? — тратили месяцы, чтобы войти в здешнюю практическую жизнь, достичь обоюдного доверия, понимания, научиться так убедительно советовать, чтобы твой совет был выполнен, как и положено на фронте, чтобы тебя узнали в деле, поняли, что ты уважаешь народ, которому взялся помочь в его справедливой борьбе, никому не навязываешь свой

распорядок жизни, хочешь передать опыт своей страны, нелегкий ее опыт, а главное, что ты сам не трусливого десятка и готов не только подсказывать, но и разделить с этим народом весь риск войны.

В Москве он дал исчерпывающую информацию, ради которой его вызывали, высказал оценки, которые в нем созрели, получил в Кремле ордена Ленина и Красного Знамени, которыми за этот год его наградили. Ворошилов спросил: «Вы хотите туда вернуться?» Кузнецов растерялся, недоумевая: иного он для себя и не мыслил. Ворошилов не дал ответить: «Нам теперь здесь нужны люди». Кузнецов лишь позже понял смысл сказанного — намек на предстоящие перемены в руководстве флотами. Ему предложили отдохнуть месяц в Сочи. Не привык отдыхать, но поехал. В санатории имени Фабрициуса, попав в среду друзей по Испании, так расслабился, что не сразу заметил мрачное настроение многих отдыхающих, крупных военных. «За время нашей работы в Испании, — писал десятилетия спустя Николай Герасимович, — произошли большие перемены, тревожившие людей. Мы, "испанцы", еще не особенно задумывались над происходящим. Разумеется, нас поражало, что тот или иной товарищ оказывался "врагом народа", но в обоснованности арестов тогда еще не сомневались. Мы долго отсутствовали, а теперь, вернувшись, ходили в "героях"».

Прошла всего неделя отдыха — звонок, вызов в Москву, опять «немедленно». «Вы назначены на ТОФ». <...> Кузнецова назначили в край, где самураи давно вели против нас изнурительную необъявленную войну. Крейсер «Ниссон» торчал на рейде бухты Золотой Рог, даже когда интервентов вытолкнули из Владивостока. Еще в 1925 г. японцы занимали весь Сахалин. Чтобы выбросить их с его северной части, два небольших военных корабля, пе-

реданные вскоре в погранохрану, «Красный вымпел» и «Боровский», высаживали на Сахалин десант. «Красный вымпел», этот корабль революции на Дальнем Востоке, ходил вдоль побережья Охотского моря, где еще властвовали урядники, остатки банд Колчака и японские купцы, хотя прошло после Октября более семи лет, и устанавливал там Советскую власть. И в тридцатых годах на нашем материке цепко держались японские концессии: выкупая их на ежегодных торгах, приходилось платить золотом. Тропа самураев к нашим границам никогда не зарастала. Кузнецов вернулся с фронта и ехал на фронт, осмысливая уроки прожитого года.

Потом, когда он вправе был открыто сказать об этих уроках, он писал: «Во время этой войны мы, советские моряки, приобрели немалый опыт, ясно представили себе роль авиации в любых операциях флота, необходимость воздушного прикрытия его сил в базах, убедились, как важно, чтобы авиация, призванная действовать с флотом, организационно входила в его состав, была с ним под единым командованием и повседневно обучалась действовать на море. Наконец, мы воочию увидели, насколько быстротечны события в современной войне, особенно в ее начале, как внезапным ударом можно повлиять на весь ход войны. Это заставило серьезно думать о постоянной боевой готовности нашего советского флота».

СОДЕРЖАНИЕ

ИСПАНИЯ В СЕРДЦЕ». *Р.В. Кузнецова* 3

НУЖНО ЛИ ОБ ЭТОМ ВСПОМИНАТЬ?
(вместо предисловия) 34

НА ПОМОЩЬ ИСПАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Неожиданное назначение 37
В Париж! 50
Из Парижа в Мадрид 61
Картахена 81
Возвращение в Мадрид 89

ЗНАКОМСТВО С РЕСПУБЛИКАНСКИМ ФЛОТОМ

Политическая обстановка на флоте и командные кадры 92
Корабли и базы испанского флота 100
Личный состав испанского флота и его подготовка 101
Начало мятежа 104
Республиканский флот в борьбе за Гибралтар 112
Северный поход республиканского флота 117
От Хихона до Бильбао 126
Над территорией мятежников 139
Возвращение эскадры 144
Вместо Севера на Юг 146
Действия флота в Кантабрике 147

БЛИЖЕ К ФЛОТУ

В Картахене 156
Действия флота мятежников 169
Обеспечение морских перевозок из СССР в Испанию 178
В Валенсию по старой дороге. Полет в Барселону 193
Война продолжается 208
Английский эсминец «Хантер» подрывается на мине 219
Инцидент с немецким линкором «Дойчланд» 221
Трагический эпизод с «Магальянесом» 224

БОЕВЫЕ ОПЕРАЦИИ НА МОРЕ

Памятные походы ... 228
Борьба на коммуникациях обостряется ... 241
Испанские подводники ... 246
«Ланча торпедера» ... 255
Советские летчики-добровольцы ... 260
В часы досуга ... 286
Гибель линкора «Хайме I» ... 306

ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РОДИНУ

Вызов в Москву ... 311
Ночной бой республиканского флота с кораблями мятежников.
Гибель крейсера «Балеарес» ... 318
Необычная судьба эсминца «Хосе Луис Диес» ... 321

УРОК ИСПАНИИ (послесловие). *В.А. Рудный* ... 326

Научно-популярное издание

Путь русского офицера

Кузнецов Николай Герасимович

НА ДАЛЕКОМ МЕРИДИАНЕ

Выпускающий редактор *К.К. Семенов*
Корректор *О.Б. Бубликова*
Верстка *И.В. Левченко*
Художественное оформление *М.Г. Хабибуллов*

ООО «Издательство «Вече»

Адрес фактического местонахождения:
127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, дом 48, корпус 1.
Тел.: (499) 940-48-70 (факс: доп. 2213), (499) 940-48-71.

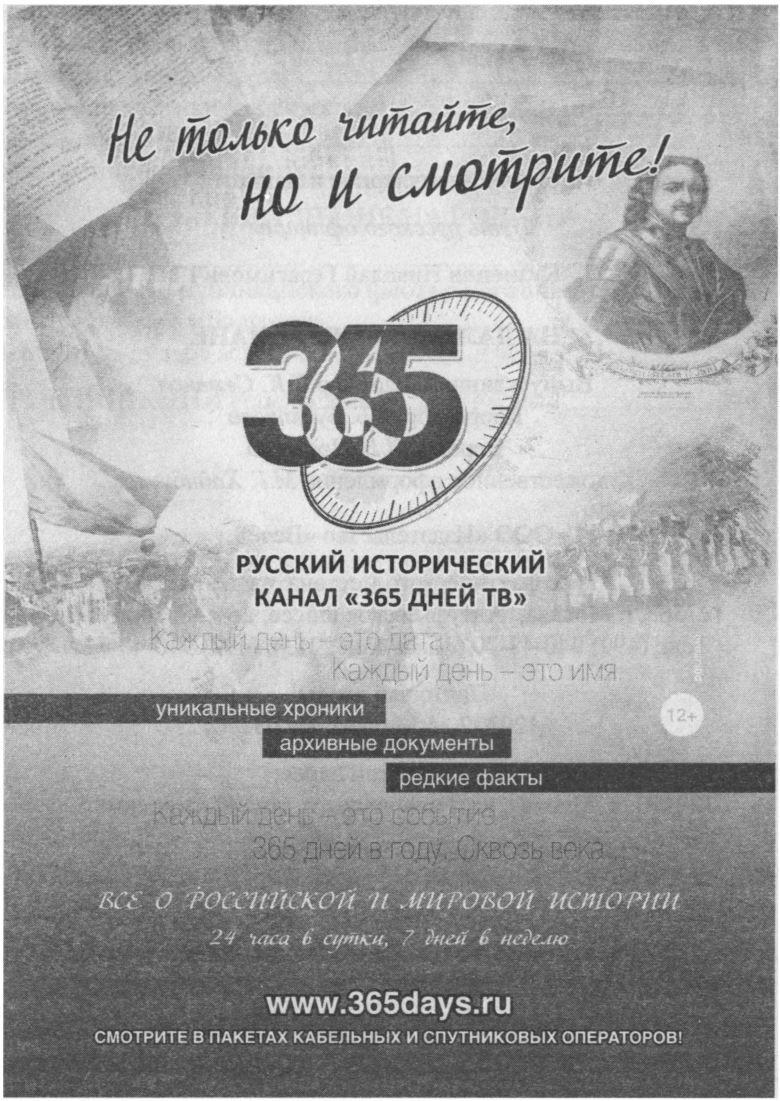
Почтовый адрес:
129337, г. Москва, а/я 63.

Юридический адрес:
129110, г. Москва, ул. Гиляровского, дом 47, строение 5.

E-mail: veche@veche.ru
http://www.veche.ru

Подписано в печать 25.09.2014. Формат 84×108 $^{1}/_{32}$.
Гарнитура «PetersburgC». Печать офсетная. Бумага газетная.
Печ. л. 11. Тираж 2000 экз. Заказ № 2438.

Отпечатано в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.
e-mail: printing@r-d-p.ru www.r-d-p.ru


Не только читайте,
но и смотрите!
365
РУССКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ
КАНАЛ «365 ДНЕЙ ТВ»
Каждый день – это дата
Каждый день – это имя
уникальные хроники
архивные документы
редкие факты
12+
Каждый день – это событие
365 дней в году. Сквозь века.
ВСЕ О РОССИЙСКОЙ И МИРОВОЙ ИСТОРИИ
24 часа в сутки, 7 дней в неделю
www.365days.ru
СМОТРИТЕ В ПАКЕТАХ КАБЕЛЬНЫХ И СПУТНИКОВЫХ ОПЕРАТОРОВ!

Путь русского офицера

Н.Г. Кузнецов

В своей книге Н.Г. Кузнецов рассказывает о периоде гражданской войны в Испании 1936—1939 гг., о советской помощи республиканскому правительству, о морских боях франкистов с республиканцами и о судьбах участников войны.

реклама
365
12+
www.365days.ru
Не только читайте, но и смотрите!
РУССКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ КАНАЛ «365 ДНЕЙ ТВ»
ВСЕ О РОССИЙСКОЙ И МИРОВОЙ ИСТОРИИ
Смотрите в пакетах кабельных и спутниковых операторов!

ISBN 978-5-4444-2392-9
9 785444 423929
Вече