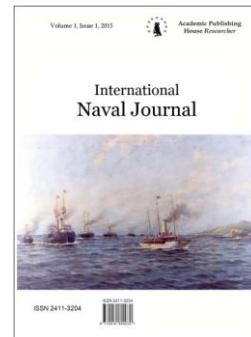


Copyright © 2015 by Academic Publishing House Researcher



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 23-34, 2015

DOI: [10.13187/inj.2015.5.23](https://doi.org/10.13187/inj.2015.5.23)
www.ejournal37.com



UDC 339.548:93

"Cruseros" of "Compañía Arrendataria de Tabacos"

Jesús María Medel Soteras

Malaga Customs Control Base, Malaga, Spain
Spain Deputy Commander

Translated from Spanish into Russian by N.W. Mitiukov

Abstract

C-class patrol boat (Cruceros) for three decades carried most of the load on the protection of Spain from the contraband, and during the Civil War, 1936-39 its took part in the fighting. Meanwhile, this type of boat in the literature is very little information. In this article, based on the documentation Compañía Arrendataria de Tabacos and some publications the author makes an attempt to reconstruction of the main milestones in the service of these vessels.

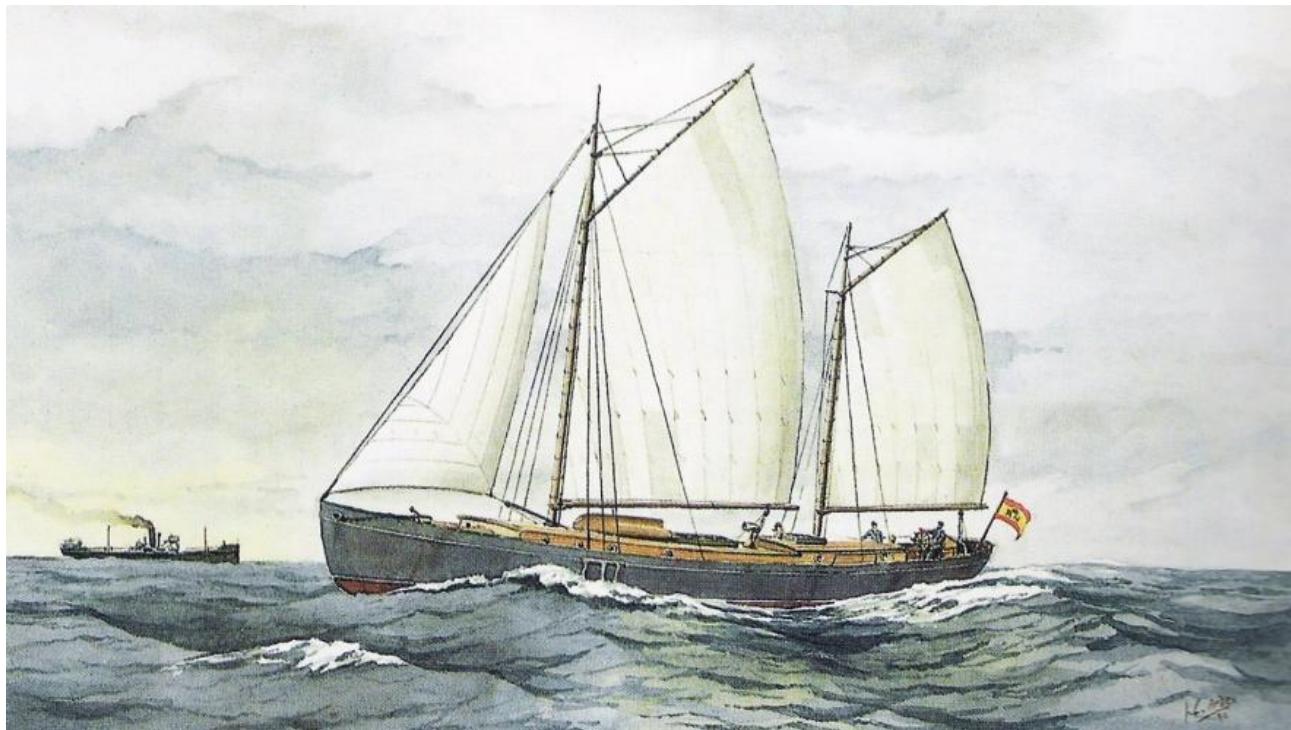
Keywords: customs, contraband, navy, Spain, Civil war.

В 1921 г., преодолевая нежелание правительства, Арендующая компания монополии на табак (CAT – Compañía Arrendataria de Tabacos) решила возобновить развитие своего флота, чтобы обуздить контрабанду, в особенности табака, существенно возросшую в послевоенные годы. Основная идея заключалась в том, чтобы полностью отказаться от примитивных пароходиков, фелюг и лодок, постройки еще XIX века, и заменить их новыми более эффективными современными проектами.

Королевским декретом 8 мая 1922 г. и последующими дополнениями, флот компании пополнился пятью СМВ (Coastal Motor Boat), постройки Первой мировой войны, способными развивать скорость до 40 узлов. Все они были приобретены в Англии у известной фирмы "Торникрофт". Кроме них также заложили большие патрульные суда типа "Inspector".

Одновременно флот компании пополнился судами меньшими, чем "Inspector" и более тихоходными, чем СМВ типа "Crucero". Разумеется, наименование было дано, безо всякой оглядки на крейсерский класс боевых кораблей, просто предполагалось, что суда этого типа могли крейсировать для осуществления контроля над побережьем и на пересечении торговых путей.

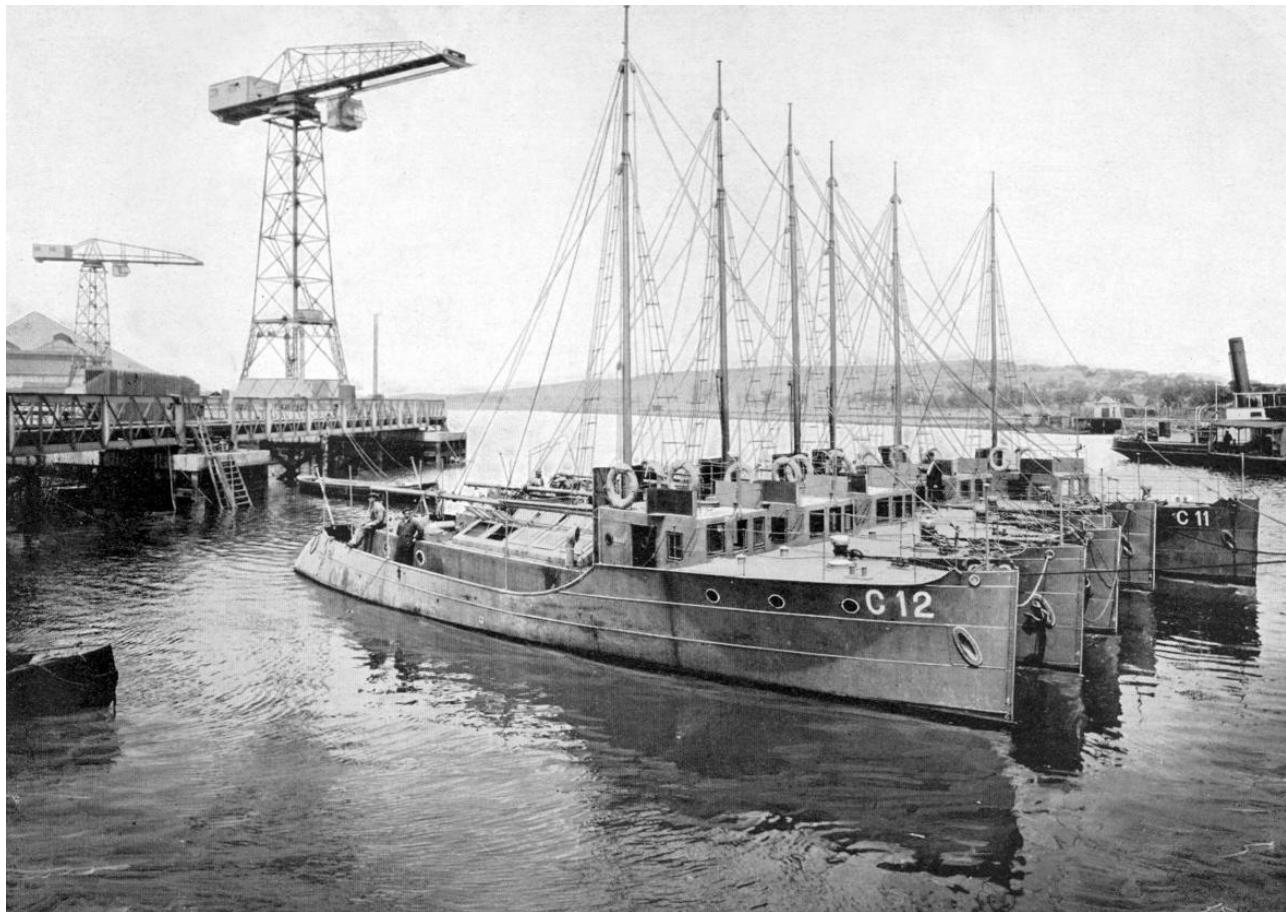
К сожалению, в литературе практически ничего не написано по этому вопросу, но по моим данным было построено не менее 21 судна этого класса четырех типов. Я должен также упомянуть, что первые шесть однотипных судов (с С-1 по С-6) не имели ничего общего с остальными и совершенно на них не походили. Их построила английская фирма "Торникрофт" и они представляли собой превосходные парусники, официально называемые в CAT как "Универсальное судно" (Buques Mixtos), а личным составом кампании просто "шхунами" (balandras).



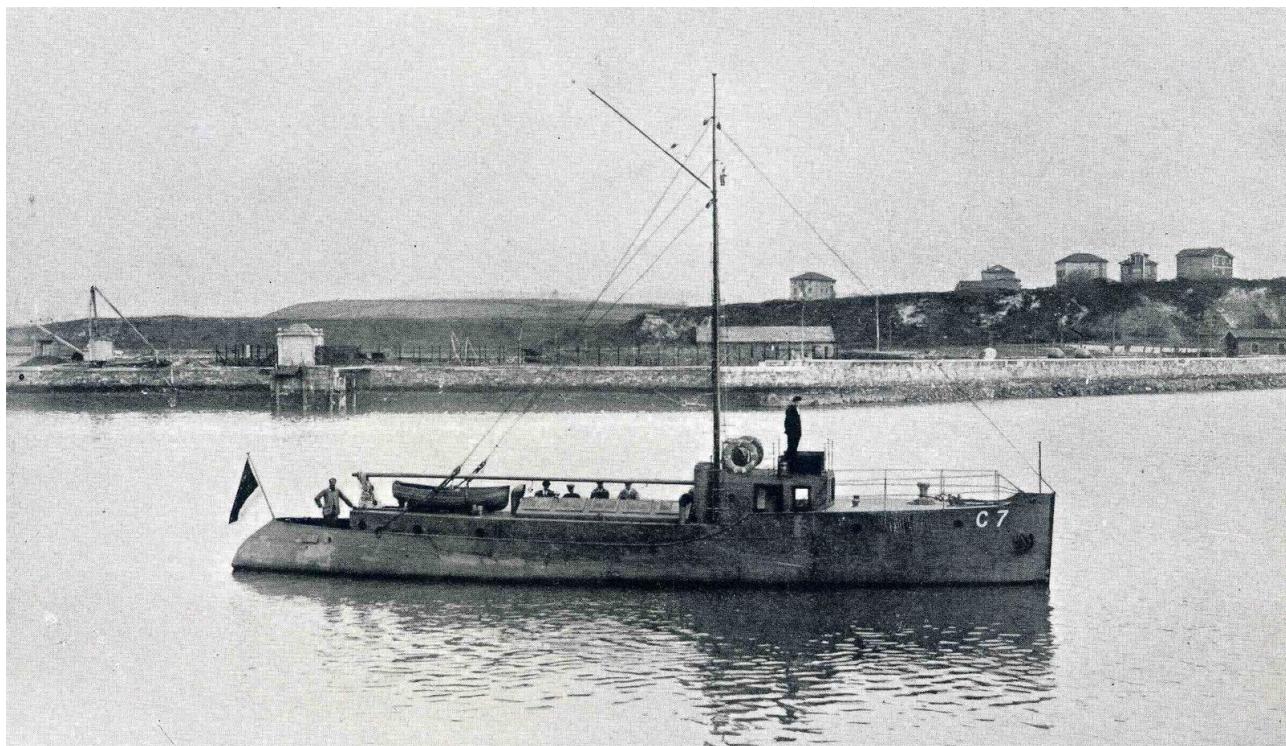
"Крусеро" постройки Торникрофта (картина, 1921 г.)



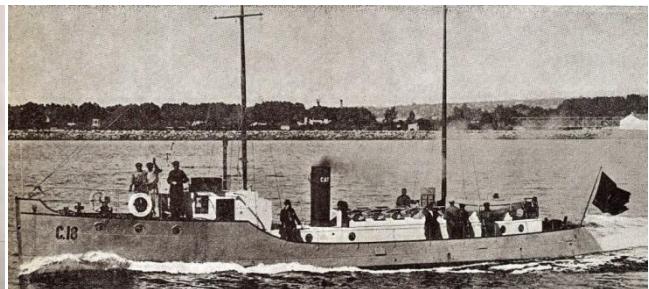
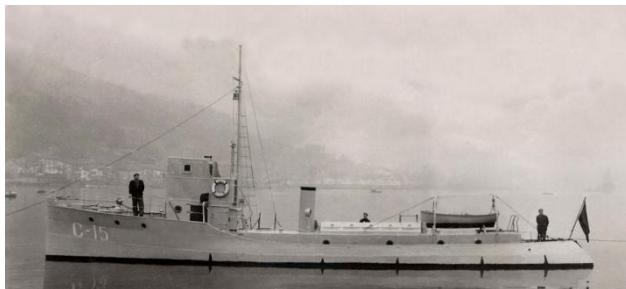
Торникрофтовские "Крусеросы" в Барселоне (фото 1922-24 гг.)



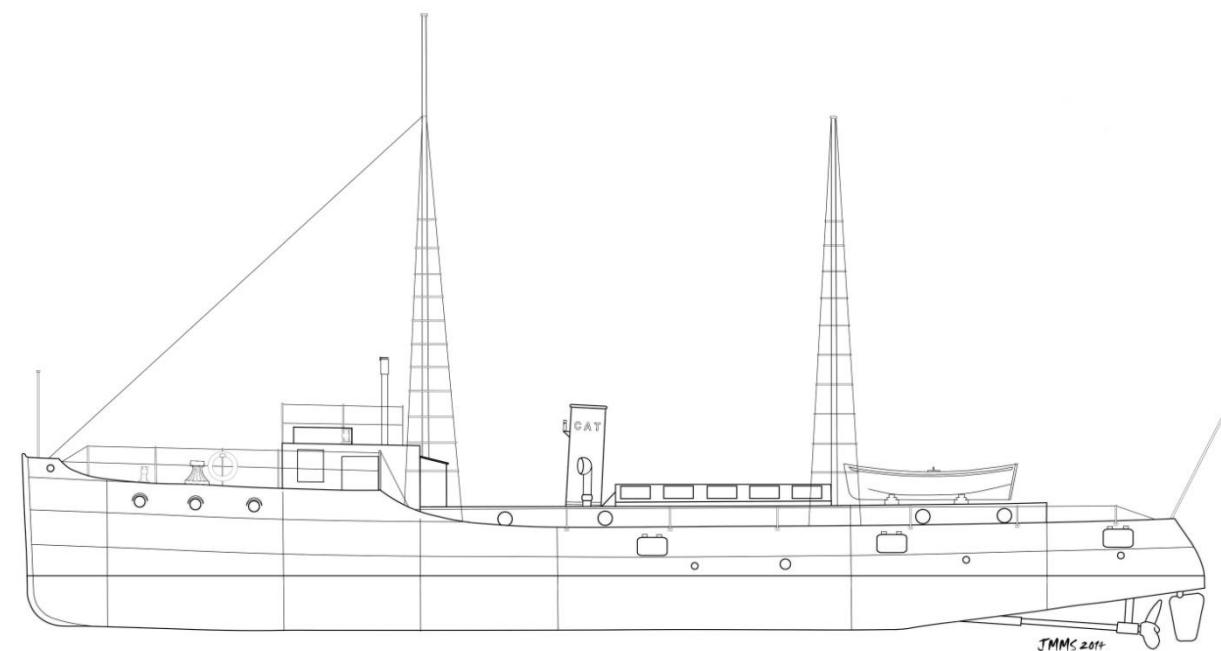
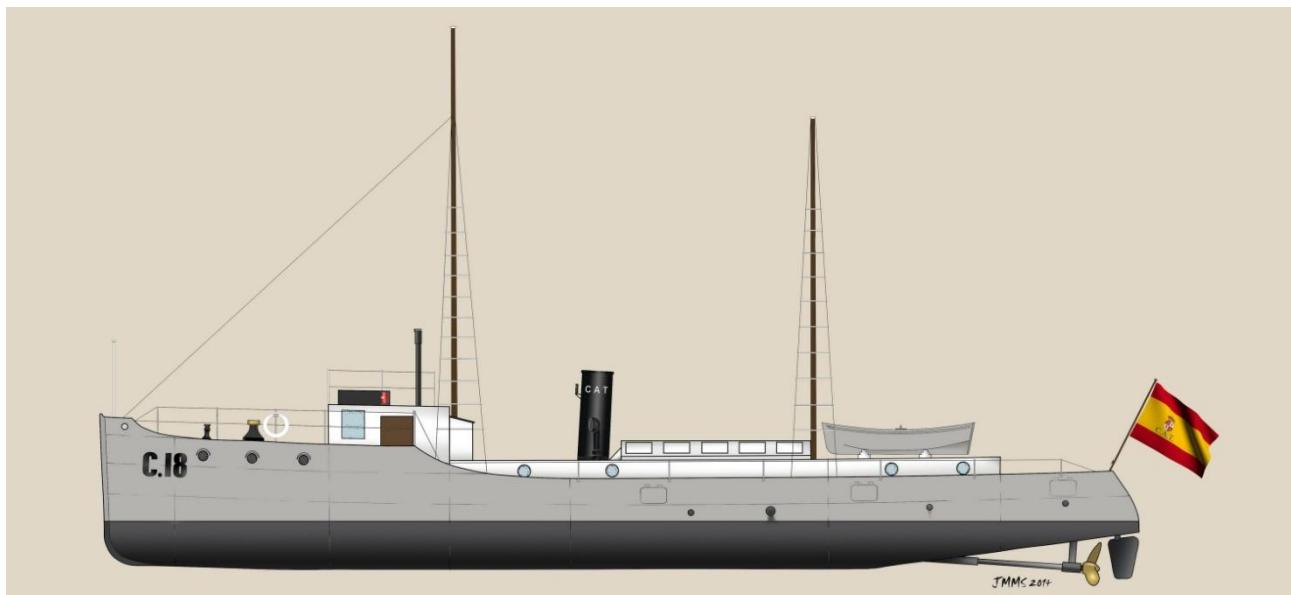
"Крусеросы", подготовленные для передачи САТ (Сестао, август 1923 г.)



С-7 на ходовых испытаниях (1922 г.)



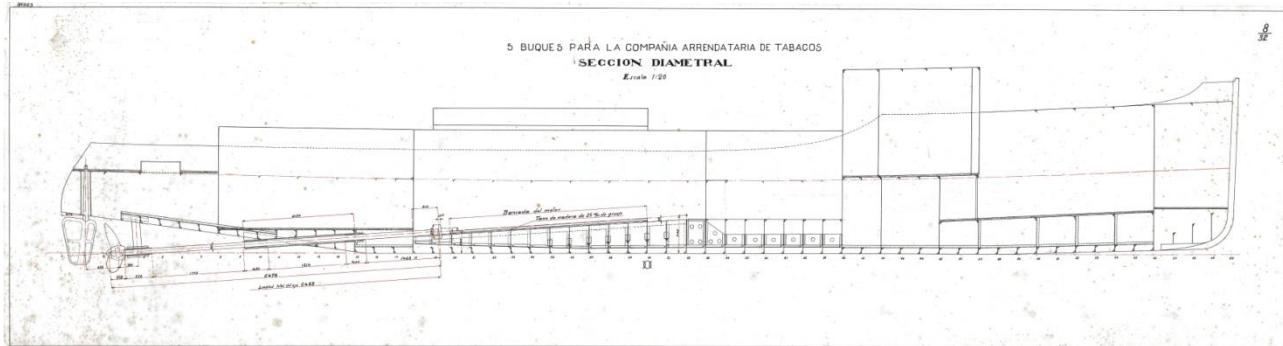
C-15 (слева) и C-18 (справа), дымовая труба смещена в корму, по сравнению с C-7–C-12



C-18 (реконструкция внешнего вида Х.М. Медель Сотераса)

В отличие от первой шестерки, суда с С-7 до С-21 строились в Испании, хотя, в проекте, возможно, и прослеживалась связь с прототипом "Торникрофта", этого я пока не могу ни

подтвердить, ни опровергнуть. Однозначно можно лишь утверждать, что строились они фирмами "Sociedad Española de Construcción Naval" в Сестао и "Unión Naval de Levante" в Таррагоне, поскольку имеются многочисленные фотографии и упоминания об этом факте. А судя по работе Франсиско Комина Комина (Francisco Comín Comín) и Пабло Мартина Асе́ны (Pablo Martín Aceña) "Табачная монополия и монополия табака в Испании 1636-1998 гг." [1], несколько единиц должны были построить в Хихоне. Таким образом, если первые шесть единиц с С-7 по С-12 строились в SECN в Сестао, а последние пять с С-17 по С-21 – в Таррагоне, можно сделать вывод, что четыре судна с С-13 по С-16 как раз и построены в Хихоне.



Разрез в диаметральной плоскости С-17 (публикуется впервые)

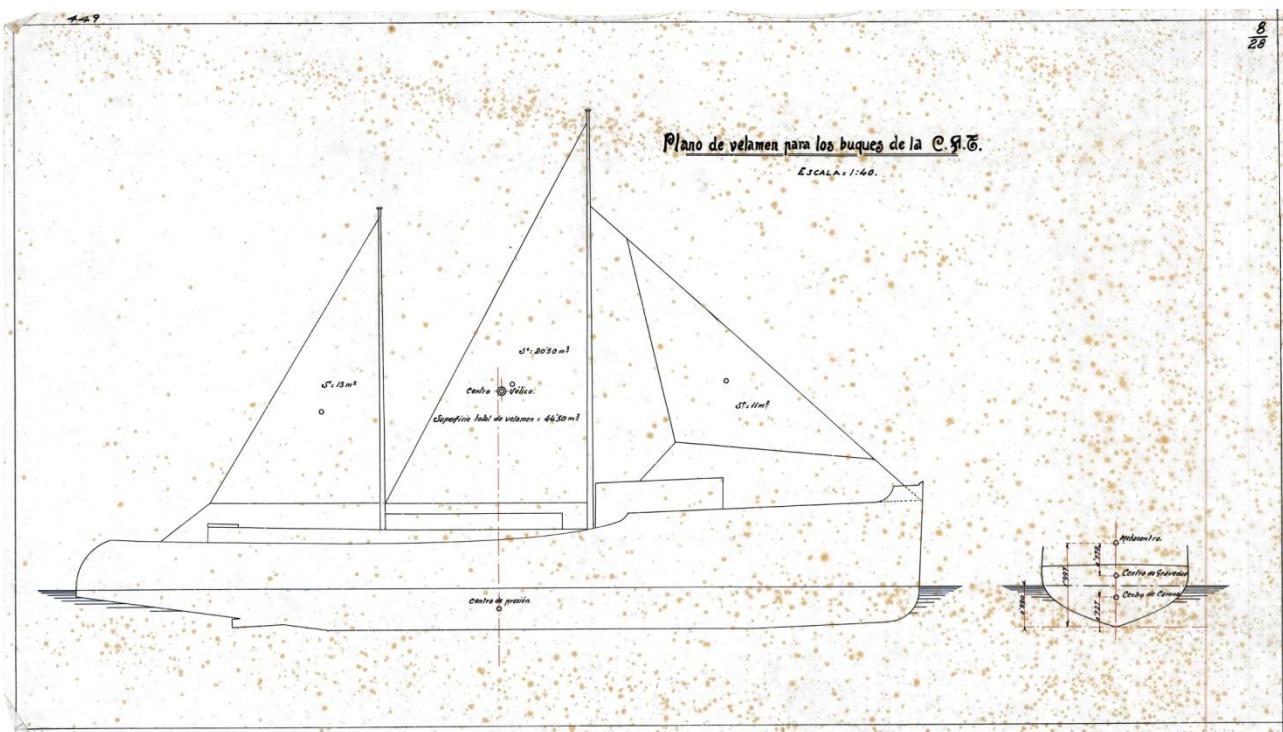
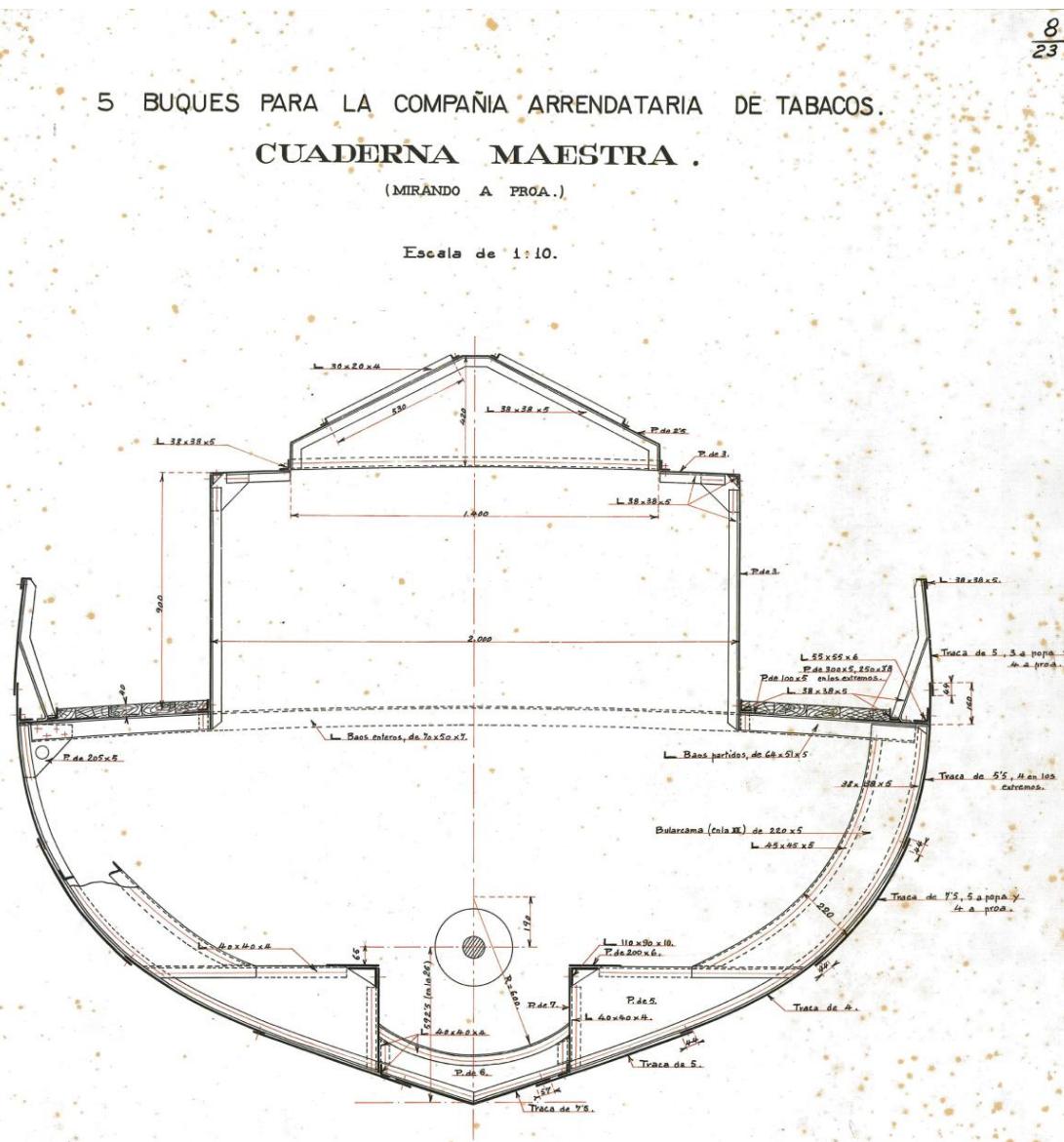


Схема рангоута С-17 (публикуется впервые)

В 1921 году CAT заключила контракт с филиалом компании SECN в Сестао на строительство шести небольших лодок водоизмещением 27 т., получивших номера от С-7 до С-12. Как мы можем прочитать в Журнале производства работ SECN за 1922 г.: "Компания подписала контракт с CAT в сентябре месяце прошлого года на строительство шести лодок водоизмещением 27 т., и двигателями внутреннего сгорания, пронумерованные с С-7 по С-12, тогда же приступили к работам, которые теперь практически завершены. С-7 и С-8 были спущены на воду 1 и 6 марта соответственно. Сейчас они проходят приемные испытания и вскоре будут переданы заказчику. Стапельные номера их были № 22 и 23."

В Журнале за 1923 год можно прочитать: "Последние четыре лодки Табачной монополии были спущены на воду: № 24 (стапельный номер) 5 апреля 1923 г., будет закончена 23 июля 1923 г.; № 25 – 9 апреля 1923 года, будет закончена 17 августа 1923 г.; № 26 – 17 мая 1923 г., будет закончена 17 августа 1923 г.; № 27 – 18 мая 1923 г., будет завершена 17 августа 1923 г.". Эти лодки поставили САТ 12 сентября 1923 г. после проведения официальных приемных испытаний, которые прошли в Кадисской бухте в первые дни этого месяца.



Поперечный разверз С-17 (публикуется впервые)

Для единиц типа "Сrucero", построенных в Таррагоне, благодаря Барселонскому морскому музею мы располагаем комплектом чертежей, которые там бережно сохраняются и сейчас находятся в отличном состоянии – настоящий клад по нашей военно-морской истории (пользуясь случаем, мне бы хотелось поблагодарить работников музея за теплый прием во время моего визита к ним). Чертежи были представлены Ллойду в сентябре 1923 г., так что вполне возможно, что работы по ним начались 3 мая 1924 г. Лодки, построенные в Таррагоне, получившие номера: С-17, С-18, С-19, С-20 и С-21, были приняты в октябре 1925 г., поскольку именно с этой даты с литерами САТ на дымовой трубе они начинают свою службу в разных точках испанского побережья. Следует также отметить, что "крусеро" С-17 стал первым судном, построенным на верфи Unión Naval de Levante в Таррагоне.

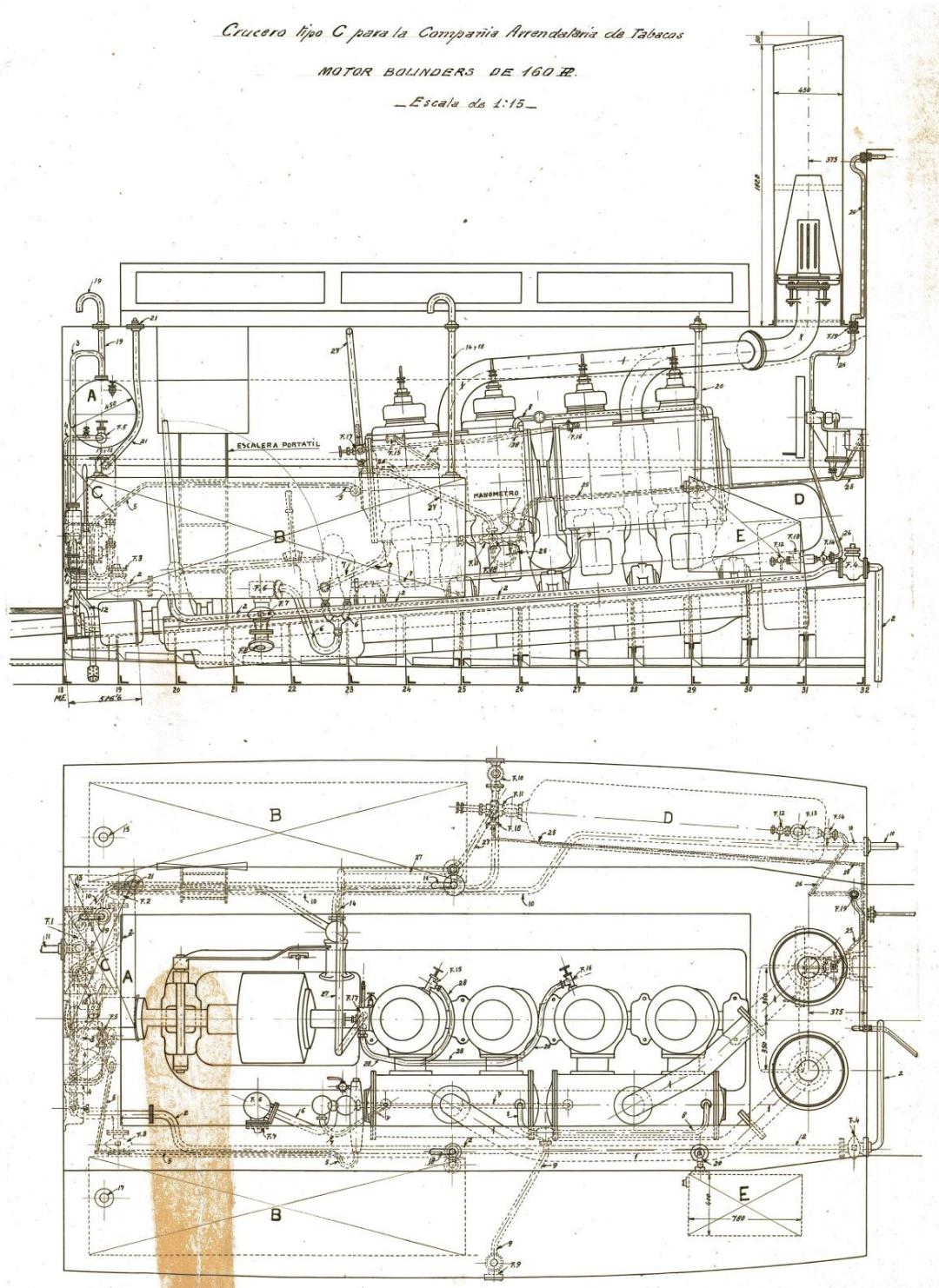


Схема установки полудизелей на С-17 (публикуется впервые)

Корпуса этих лодок строились из стали Сименса, и, в соответствии с достоверной информацией, которую гарантируют чертежи С-17, можно сказать, что, по крайней мере, таррагонские лодки имели длину 22,85 м, ширину 3,5 м, осадку – 1,42 м. Водоизмещение составляло 37,5 т, вместимость – 36,19 брт. Силовая установка с полудизельным двигателем Болиндера мощностью 200 л.с. позволяла развить максимальную скорость в 12 уз. Кроме

того, они обладали двумя мачтами и парусной оснасткой, которую, кажется, никогда не использовали.

Я должен сразу подчеркнуть, что имеются некоторые внешние различия между лодками разных строителей, а возможно и внутренние. В первую очередь это касается числа мачт, поскольку лодки Сестао имели одну мачту. В отличие от них, на таррагонских лодках стояло две мачты, с весьма сомнительной пользой от фок мачты, предназначеннной для подъема гафельного паруса, поскольку в отличие от бизань-мачты, ходу под парусами явно мешала бы дымовая труба. Вероятно не так легко было разделить паруса и мачты после совместного их использования на протяжении веков.

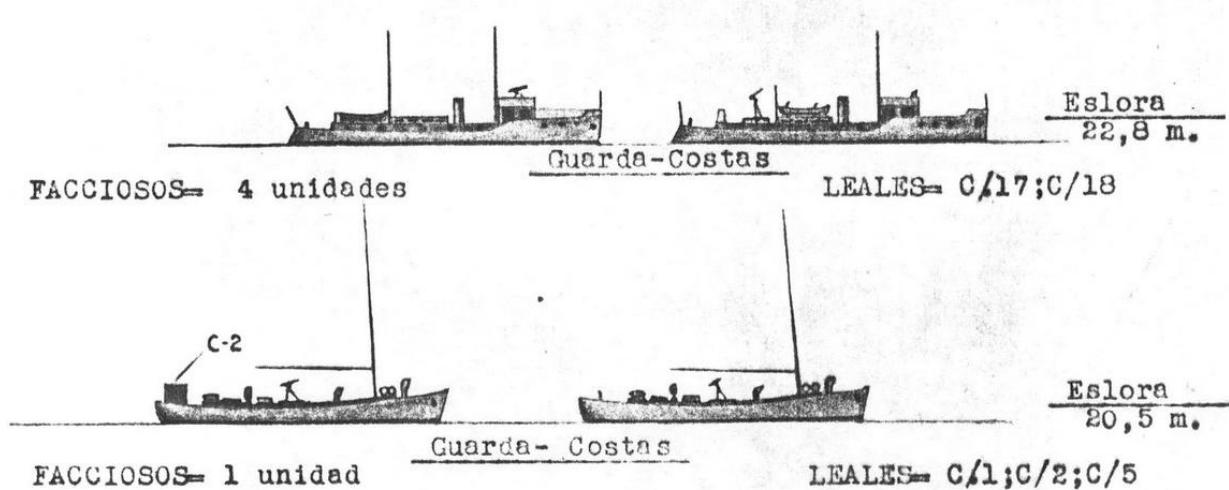


"Крусеро" постройки Сестао в сухом доке Барселоны.
Хорошо видны две стоящие бок о бок дымовые трубы

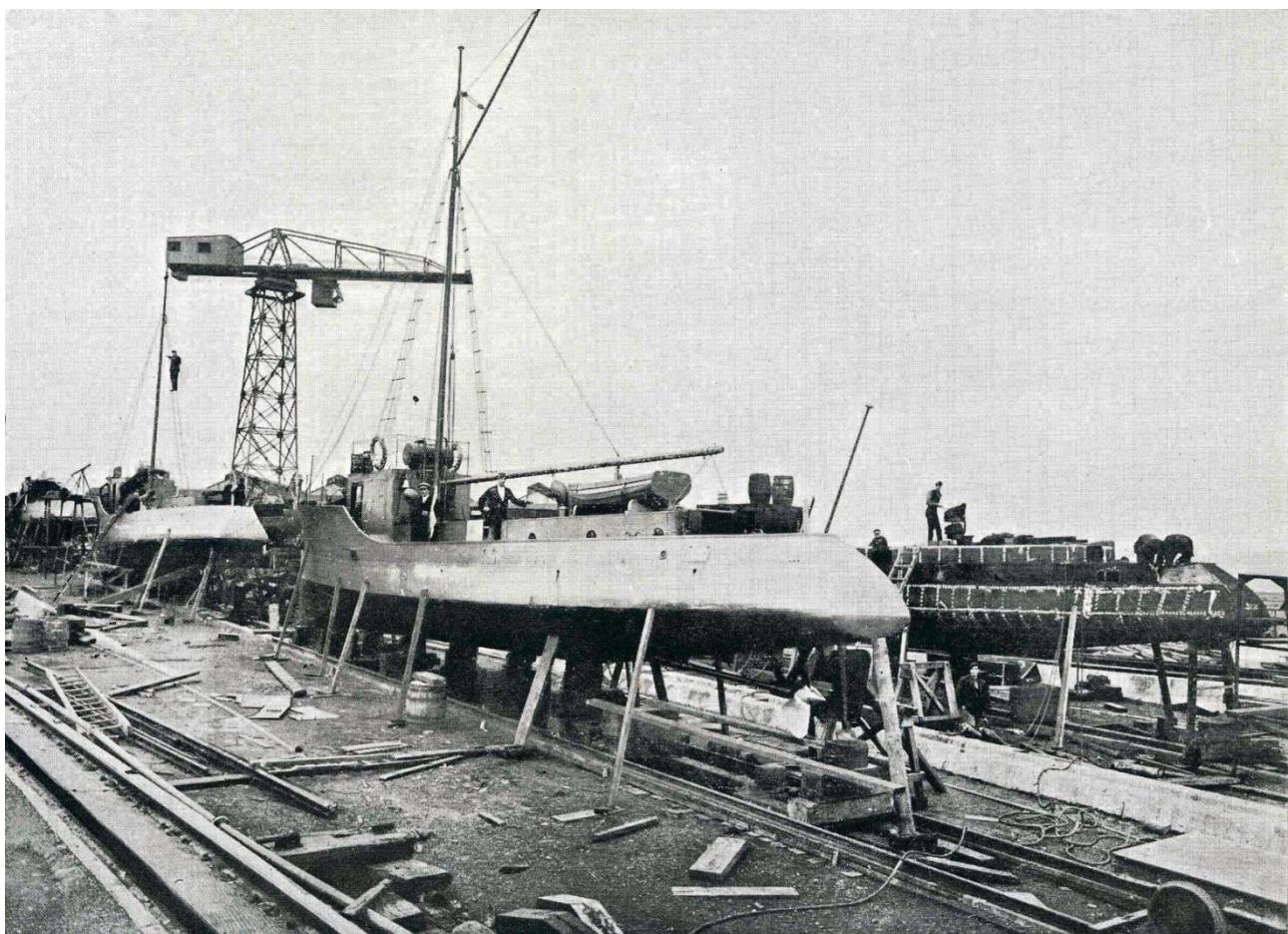
Другое существенное отличие заключается в дымовых трубах. Как можно увидеть на многочисленных фотографиях, первая серия лодок имела две дымовые трубы, установленные бок о бок сразу у среза мостика. В отличие от них, на таррагонских лодках имелась всего одна труба, но гораздо более крупная и сильнее смещенная в корму. На мой взгляд, это можно объяснить тем, что на первых стояло по два 80-сильных двигателя Болиндера с отводом газов от каждого в отдельную трубу. Хотя ряд документов Таррагоны также упоминают о двух двигателях в 80 л.с., чертежи из Барселонского морского музея явно показывают один двигатель Болиндера мощностью в 160 л.с., доказывая, что, по крайней мере, эта серия имела один двигатель и один дымоход. Точно также можно видеть, что палубные иллюминаторы, и, следовательно, двигатели на последних единицах переместились в корму. Впрочем, эти все изменения не видятся чем-то криминальным, поскольку в судостроении всегда вносятся многочисленные изменения проекта по опыту уже эксплуатирующихся судов.

Именно тип силовой установки, на основе дизельных двигателей и стал визитной карточкой этого класса судов САТ, несмотря на преобладание в кампании обычных паровых

двигателей. Подобная ситуация сложилась много лет спустя, когда уже переименованная в Службу таможенного надзора (SVA – Servicio de Vigilancia Aduanera) компания закупила множество современных катеров, построенных в Виго фирмой Rodman, типа Rodman-46, известных среди сотрудников компании как "Hachejotas" (НJ – Гидро-джеты). Отличительной особенностью этих катеров стал турбинный движитель вместо традиционного гребного винта, но в этом не было ничего необычного, поскольку и контрабандисты начали их применять. Еще одна небольшая деталь, отличающая серию единиц "крусеросов" заключается в том, что лодки, построенные в Сестао, снабжались якорными клюзами.



Внешний вид некоторых "Крусеросов" периода гражданской войны

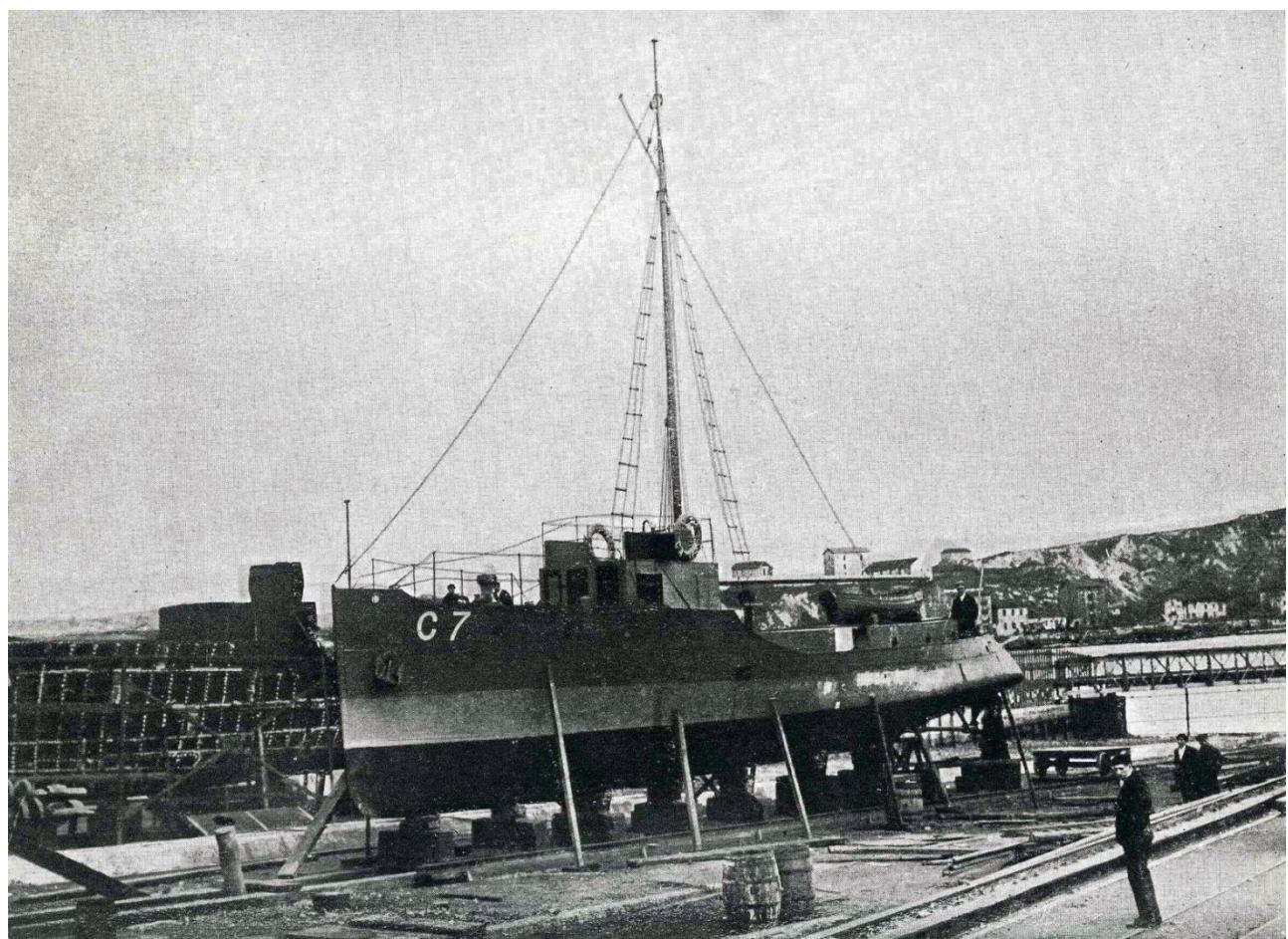


Стапельный период в Сестао

В соответствии с данными ежегодника САТ за 1928 г., мы знаем, что в этот период С-12 и С-21 служили на Балеарских островах, С-17 в течение многих лет находился в Барселоне, С-14 в Бильбао, а С-16 в Кадисе. С-7, С-8, С-9 и С-19 базировались на Картахену, С-20 на Малагу, С-15 на Сан-Себастьян, С-18 на Валенсию. С-10, С-11 и С-13 в отчетном году, по-видимому, бездействовали в Картахене, по причине отсутствия личного состава.

Суда САТ рассматривались как резерв для пополнения военно-морского флота. В мирное время они участвовали в совместных учениях, а в 1936 г. были мобилизованы, приняв участие в гражданской войне. По окончании, все выжившие единицы вошли в состав АО "Табачная монополия" (Compañía Tabacalera, S.A.), а закончили свои дни в "Специальной службе налогового надзора" (Servicio Especial de Vigilancia Fiscal).

Во время гражданской войны во флоте Республики находились как минимум: С-1, С-2, С-3, С-4, С-5, С-16, С-17, С-18, С-19 и С-20. В соответствии с замечательной книгой Рафаэля Гонсалеса Эчегарая (Rafael González Echegaray) "Вспомогательный флот и морские перевозки" [2], в январе 1939 г. националистская авиация подвергла бомбардировке и потопила катер С-17, когда тот находился в Барселоне, вместе с другими единицами военно-морского флота Республики. Но позднее судно было поднято и снова вошло в строй.



С-7 готов к спуску на воду

Хуан Пардо Сан Хиль (Juan Pardo San Gil) в своей интересной книге "Вспомогательный флот Страны Басков" [3] конкретизирует, что С-17 потопили в Барселоне 23 января 1939 г., в это время капитаном на ней был Секундино Аргинчона (Secundino Arguinchona). Кроме того, Пардо Сан Хиль указывает, что лодки С-2 и С-5 потопили в Валенсии в последние дни войны.

Во флоте националистов служили С-4, С-6, С-14, С-15, С-16, С-20 и С-21. В повторяющихся индексах ошибки нет, так как некоторые суда, начав свою службу во флоте Республи-

ки, позже пополнили силы генерала Франко. Это отнюдь не редкость и данный факт можно проиллюстрировать на карьере их "старших братьев" – типа "Inspector", который первоначально в полном составе, все шесть единиц попали под контроль республиканцев. Во время войны флот националистов пополнился I-2, I-4 и I-6. I-5 потопил крейсер "Almirante Cervera" в районе Эстепоны, а I-1 и I-3 в конце войны сбежали во Францию.

Хосе Луис Алькофар Нассаес (José Luís Alcofar Nassaes) в своей книге "Военно-морские силы в испанской гражданской войне" [4] уточняет, что С-4, С-16 и С-20 были захвачены во время капитуляции Малаги, когда националисты захватили столицу Коста дель Соль.

Такая неопределенность в биографии объясняется тем, что в соответствии со своими небольшими размерами, на лодки возлагались задачи лишь вспомогательного характера, заключавшиеся в наблюдении за акваториями портов, устьев рек и прибрежных районов. Но я уверен, что во время войны часть единиц вполне могли получить различные виды оружия. К сожалению, в подтверждение своих слов я смогу привести лишь отрывок работы Артемио Мортера Переса (Artemio Mortera Pérez) "Корабельная артиллерия в гражданской войне в Испании 1936–39 гг." [5], описывающий установку 37-мм пушки Максима на С-14. Известные как "пом-пом", эти скорострельные пушки в свое время в мире имели огромное значение для защиты против торпедных катеров. Их снаряды калибра 37×95R имели темп стрельбы до 300 выстрелов в минуту.

Пережившие гражданскую войну катера, как уже упоминалось, вошли в состав АО "Табачная монополия", а в составе "Специальной службы налогового надзора" их заменили более современные суда. К чести строителей, некоторые единицы находились в строю намного дольше, чем следовало бы ожидать, тем более учитывая военную службу. Доказательством является объявление об аукционе "крусероса" С-21 в 1960 г. – через 35 лет после ввода в эксплуатацию!

"Бюллетень № 248 от 15 октября 1960 г.

Постановлением "Специальной службы налогового надзора" объявляется продажа с аукциона лодки "Специальной службы налогового надзора".

В соответствии с соглашением, достигнутым с его превосходительством Заместителем министра финансов 21 сентября 1960 г., будет проведен аукцион по продаже судна, характеристики, местоположение, стоимость и другие обстоятельства которого изложены ниже.

Лодка С-21. Длина 22,86 м, ширина 3,47 м, осадка 1,31 м, водоизмещение 35 т. Корпус выполнен из стали, конструкция с поперечными связями, клепаная. Двигательная установка – мотор Болиндер, полудизель с калильной головкой, 4 цилиндра с запуском от воздушного баллона и газовой горелки, мощность 160 л.с., 360 оборотов в минуту, вал с бронзовой дейдвудной втулкой и гребным винтом из того же материала. Электрогенератор – мотор Болиндер в 4 л.с. с динамо-машиной мощностью 1 кВт, напряжением 12 В.

Местоположение – на плаву в порту Пальма де Мальорка.

Стартовая цена – сто девяносто тысяч (190 000) песет.

Детали лота с элементами отчуждения, также как и другие условия аукциона доступны заинтересованным лицам в Секретариатах – Генеральной инспекции на Площади Колумба, 4 Мадрид и Управления финансовых Балеарских островов, Барселоны, Валенсии, Малаги, Кадиса, Под управлений Вigo и Картахены.

Аукцион состоится 24 ноября текущего года, заявки могут быть предоставлены до двенадцати часов этого дня в Секретариат Генеральной инспекции и Управление финансовых Пальма де Мальорка".

Примечания:

1. Comín Comín F., Martín Aceña P. Tabacalera y el Estanco del Tabaco en España (1636-1998). Madrid: Fundación Tabacalera, 1999. 637 p.
2. González Echegaray R. La Marina Mercante y el Tráfico Marítimo. Madrid: Editorial San Martín, 1977. 426 p.
3. Pardo San Gil J. La Marina Auxiliar de Euskadi. San Sebastián: Museo Naval de Donostia, 1998. 286 p.
4. Alcofar Nassaes J.L. Las Fuerzas Navales en la Guerra Civil Española. Barcelona: Dopesa, 1971. 163 p.

5. *Mortera Pérez A.* La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936/39. Gijón: Fundación Alvargonzález, 2006. 340 p.

References:

1. *Comín Comín F., Martín Aceña P.* Tabacalera y el Estanco del Tabaco en España (1636-1998). Madrid: Fundación Tabacalera, 1999. 637 p.
2. *González Echegaray R.* La Marina Mercante y el Tráfico Marítimo. Madrid: Editorial San Martín, 1977. 426 p.
3. *Pardo San Gil J.* La Marina Auxiliar de Euskadi. San Sebastián: Museo Naval de Donostia, 1998. 286 p.
4. *Alcofar Nassaes J.L.* Las Fuerzas Navales en la Guerra Civil Española. Barcelona: Dopesa, 1971. 163 p.
5. *Mortera Pérez A.* La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936/39. Gijón: Fundación Alvargonzález, 2006. 340 p.

УДК 339.548:93

"Крусеросы" Табачной Монополии

Хесус Мария Медель Сотерас

Малагская база таможенного контроля, Испания
Заместитель командира

Перевод с испанского Н.В. Митюков

Аннотация

Патрульные лодки типа С (Cruceros) на протяжении трех десятков лет несли основную нагрузку по защите Испании от контрабанды, а во время гражданской войны 1936-1939 гг. приняли участие в боевых действиях. Между тем, о лодках этого типа в литературе крайне мало информации. В данной статье на основе документации Compañía Arrendataria de Tabacos и опубликованных работ автор делает попытку реконструкции основных вех в службе этих судов.

Ключевые слова: таможня, контрабанда, флот, Испания, гражданская война.