

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 ISSN: 2309-6322
 Vol. 6, No. 4, pp. 236-240, 2014

DOI: 10.13187/issn.2309-6322
www.ejournal6.com



UDC 93(460).087

The Spanish Mercantile Fleet and the “Council of Captured Ships”

Nicholas W. Mitiukov

International Network Center of fundamental and applied research, Russian Federation

Abstract

This work addresses the issue of the use of German and Astro-Hungarian ships interned in Spain as part of the “Council of Captured Ships”. The author examines the fate of six ships in the Spanish fleet which fit under this project. In conclusion, the author notes that through the example of the “Council of Captured Ships” we can see a violation of Spain’s strict non-involvement policy during World War I – more specifically, a violation of the internment regime. Note that corresponding pressure was brought to bear on Germany at the end of the war, when it already was unable to take either diplomatic or military countermeasures.

Keywords: World War I; Spain; non-involvement policy; internment; shipbuilding; steamship lines.

Введение

В начавшейся сто лет назад Первой мировой войне Испания сохраняла нейтралитет. В немногих публикациях советского периода об испанской истории подчеркивалось, что нейтралитет был скорее благожелательным для Тройственного союза. Лишь в последнее время, принимая во внимание глубокое проникновение капитала Антанты, прежде всего британского на рынки Испании утвердилось мнение, что испанский нейтралитет все-таки поддерживал военные и экономические интересы Антанты [1]. Однако аспекты военного сотрудничества Испании и Антанты и военного же противодействия Тройственному союзу комплексно в отечественной историографии пока не поднимались. Так имелись отдельные публикации о поставке испанских судов России [2-4]. Цель данной публикации заключается в рассмотрении одной из малоизвестной страницы Мировой войны – передачи части интернированных в Испании германских пародов под испанскую юрисдикцию, формально – факт нарушения нейтралитета.

Материалы

Материалами для написания работы послужили научные труды отечественных и зарубежных авторов по истории торгового флота Испании в период Первой мировой войны.

Результаты

В конце мировой бойни, Испания смогла убедить международное сообщество в том, что, несмотря на нейтралитет, она понесла большие потери в торговом флоте, из-за чего потребовала передачи под ее юрисдикцию интернированных на ее территории судов

Германии и Австро-Венгрии. В ответ Германия признала лишь один случай незаконного потопления испанской собственности – пароход «Сардинеро» (Sardinerо, 1897, 2151 брт) компании «Cía Vasco-Cantábrica de Navegación». Его потопила лодка U-48 23 февраля 1918 г. в рейсе из Нью-Йорка в Сете с грузом пшеницы для Швейцарии, несмотря на то, что рейс был предварительно разрешен немецким правительством.

В конце концов, было найдено соломоново решение, и под юрисдикцию Испании должны были передаваться пароходы «Эрифия» (Eriphia), «Эюфемия» (Euphemia), «Ольденбург» (Oldenburg), «Келио» (Kelio), «Тринфлед» (Trinfled), «Матильде» (Matilde) и «Рудольф» (Rudolf). Но против немедленной передачи выступили министр обеспечения испанского правительства и один высокопоставленный чиновник германского посольства. Суть их возражений сводилась к следующему – поскольку война еще продолжалась, передача указанных кораблей частным испанским компаниям может быть использовано ими против германских интересов. В связи с этим они требовали создания единого административного органа по управлению всеми судами, который контролировался бы германской стороной. Так 15 октября 1918 г. был создан Совет по управлению и администрированию захваченных судов (Consejo de Gerencia y Administración de Buques Incautados), практически полностью автономное образование в структуре Национального комитета по морским перевозкам. Немного позднее в Совет вошли представители посольства Германии, чтобы уточнить некоторые детали и отладить механизм работы [5, 6].

17 октября состоялась сессия Совета Министров, где в числе прочих заслушали вопрос о передаче Испании германских кораблей. Однако в докладе министра обеспечения значились уже шесть судов, примерно того же суммарного тоннажа, что и указанные ранее семь. В этот же день в Бильбао прибыли две специальные комиссии, где предполагалось осуществить передачу под юрисдикцию Совета указанных пароходов. Вероятно, Бильбао выбрали не случайно, поскольку именно там находилась «Эрифия», требовавшая ремонта машин.

В окончательной редакции договора, кроме «Эрифии» Испании передавались «Яворина» (Javogina), «Рома» (Roma), «Рига» (Riga), «Нюенфельс» и «Крефельд» (Crefeld). Однако передача оказалась не настолько простой, как предполагалось сначала. По крайней мере, существуют документы, датированные 27 декабря, указывающие на многочисленные трудности, исходя из которых можно утверждать, что к данной дате пароходы так и не были переданы в полном объеме. Вероятно, свою роль в этом сыграло и окончание войны, заставившее Испанию начать операцию по передаче победителям остальных интернированных судов.

В итоге, все оказавшиеся под испанским флагом суда получили наименования от «Эспанья-1» до «Эспанья-6». А созданный для их управления Совет в итоге подчинили с 20 августа 1920 г. Министерству развития. Все суда комплектовались командами, в основном из штата Трансатлантической компании.

Биография новоприобретений оказалась до предела разнообразной [5].

«Эспанья-1» (б. «Эрифия», 2043 брт, 3773 DW, длина 88,7 м, 1 вал, 9 уз.). Грузовое судно, построено в 1902 г. «A.G. Neptun» (Росток) для компании «DR Horn AG» (Любек). 3 августа 1914 г. вместе с «Эюфемией» во время рейса с Балтики с грузом леса для Бордо интернировалась в Бильбао. Передана Совету 19 октября 1918 г. В апреле 1924 г. передана «Compañía Vasco Cantábrica de Navegación» в счет возмещения убытков за потерю парохода «Сардинеро», из-за чего получило это наименование. В октябре 1933 г. продана судовладельцу Ф. Фьерро (Federico G. Fierro Ordóñez) и переименована в «Ита» (Ita). 31 июля пароход реквизирован республиканским правительством, 16 августа переименован в «Титан» (Titán) и затоплен в Уэльве 29 августа 1936 г. для блокирования фарватера. 5 сентября того же года поднят националистами и, после ремонта в Кадисе, под названием «Ита» временно использовался для военных нужд. В мае 1938 г. возвращен прежнему хозяину, который использовал его для разнообразных каботажных перевозок. Сдан на слом в Малаге в конце 1977 г.

«Эспанья-2» (б. «Яворина», 3387 брт, длина 105,4 м, 1 вал, 8 уз.). Грузовое судно, построено «Anversois» в Нобокен (Бельгия) для компании «Seetransport GmbH» (Гамбург) в 1908 г. Во время войны интернировалось в Альмерии. Передано Совету 23 октября 1918 г., но в полноправной государственной собственности лишь с 27 марта 1919 г. 1 марта 1924 г.

передано «Compañía Trasmediterránea» и переименовано в «Хенералифе» (Generalife), порт приписки Барселона. 18 июля 1936 г ввиду своей нерентабельности поставлено на прикол в Маоне. По окончании войны перешло в собственность «Isleña Marítima». Сдано на слом в Аликанте в декабре 1967 г.

«Эспанья-3» (б. «Рома», 2108 брт, 3333 DW, длина 79,6 м, 1 вал, 9 уз.). Грузовое судно, построено «Neptun AG» (Росток) для компании «D.G. Argo» (Бремен) в 1906 г. Интернировалось в Картахене в 1914 г. с грузом 20 т. пробки. По окончании войны вышло в Карраку для очистки дна, после чего ушло в Пунталес, где передано в распоряжение Совета 15 июня 1919 г. Использовалось для гражданских и военных перевозок, в частности некоторое время было прикомандировано к Дивизиону Морской авиации. 18 марта 1924 г. вместе в «Эспанья-5» временно перешло в собственность Флота в качестве войскового транспорта. 18 июня 1931 г. окончательно передано в распоряжения флота. С началом гражданской войны использовалось в Картахене в качестве плавучей тюрьмы, позднее переведено в Барселону, где 8 июня 1937 г. потоплено авиацией националистов. После войны поднято и 15 февраля 1939 г. снова включено в списки флота под наименованием «Кастильо Фигерас» (Castillo Figueras). С 1961 г. блокшив, сдано на слом в феврале 1965 г.

«Эспанья-4» (б. «Крефельд», 3829 брт, длина 108,4 м, 1 вал, 11,5 уз.). Грузовое судно, построено «Vulcan» (Штеттин) в 1895 г. по заказу «Norddeutscher Lloyd» (Бремен), интернировано в Санта Круус де Тенерифе. 25 октября 1918 г. передано испанской стороне. 2 марта 1919 г. пришло в Карраку, где поставлено в док для очистки подводной части. Передано в аренду «Compañía Trasatlántica» в качестве почтового парохода. 25 августа 1924 г. передано в полноправную собственность компании и переименовано в «Тейде» (Teide). Использовалось на линии в Фернандо-По, и 8 июня 1932 г. село на рифы Пунта Оскура у Санта-Исабель. Первоначально предполагалось поднять и отремонтировать, но в итоге оставили на месте как указатель опасного в навигационном отношении участка.

«Эспанья-5» (б. «Рига», 2156 брт, 3913 DW, длина 89,0 м, 1 вал, 9 уз.). Грузовое судно, построено «Koch» (Любек) в 1906 г. по заказу «Oldenburg-Portugiesische DR», интернировано в Севилье. 23 октября 1918 г. передано испанской стороне и использовалось для грузовых перевозок гражданских грузов. Мобилизовано для перевозки в Марокко войск, после чего передано в распоряжение военного министерства. 18 июля 1936 г. вошло в Сеуту, где задержано властями националистов, став таким образом, первым пароходом националистов. В последующем использовалось для военных перевозок. 1 марта 1939 г. переименовано в «Кастильо Тордесильяс» (Castillo Tordesillas). С 1964 г. – блокшив, сдано на слом в Мелилье в мае 1969 г.



Рис. 1. Вид на гавань Барселоны, 1922 г. Виден плавучий док, направо – пароход Rita, слева – подводная лодка А.2 "К. Гарсия" и миноносец № 6, на заднем плане – "Дедало".

Но самая интересная биография выдалась «Эспанья-6».

Решение передать испанской стороне «Нюенфельс» привело к разлучению оказавшихся в Виго братьев Ганзы: «Нейденфельс» на буксире отправился во Францию, а «Нюенфельс» 23 октября 1918 г. перешел во владение Совета. В этот день Морской комендант порта сообщил капитану парохода и консулу Германии о переходе парохода испанской стороне. Незамедлительно на кормовом флагштоке был спущен германский коммерческий флаг и его место занял испанский, точно также с грот-мачты убрали флаг Ганзы, чье место занял флаг Морской комендатуры. В присутствии делегата от Совета главный инженер и механик передали испанцам всю имеющуюся документацию.

Германская команда покинула пароход и ее место, в ожидании постоянной команды из состава Трансатлантической компании, занял временный караул из старшего боцмана и четырех матросов с «Эрнана Кортеса».

После небольшого косметического ремонта в Виго и более основательного в Ферроле, пароход внесли в списки торговых судов Совета с портом приписки Виго под наименованием «Эспанья-6» с присвоением международного идентификатора HLPV.

По окончании ремонта в 1919 г. «Эспанья-6» осуществляла грузовые перевозки по казенным нуждам. Кстати, именно эта дата окончания ремонта послужила основанием ряду авторов утверждать, что переоборудование «Эспанья-6» в «Дедало» произвели именно в этом году.

В краткий период с 1919 по 1921 г. «Эспанья-6» смогла попасть на страницы газет лишь однажды. 24 марта 1920 г. ее с семью тысячами тоннами пшеницы задержали в Малаге, поскольку несколько человек на борту заболели бубонной чумой. Незамедлительно пароход отправили в Маон в карантин, где все заболевшие попали в больницы, а пшеница после дополнительного обследования признана Министерством здравоохранения годной к употреблению.

Постепенно Совет склонялся к мысли передать пароход в частные руки. Именно в этот момент он и попала в поле зрения военных. В итоге пароход стал первым испанским носителем самолетов – "Дедало", история, подробно описанная нами в работе [8].

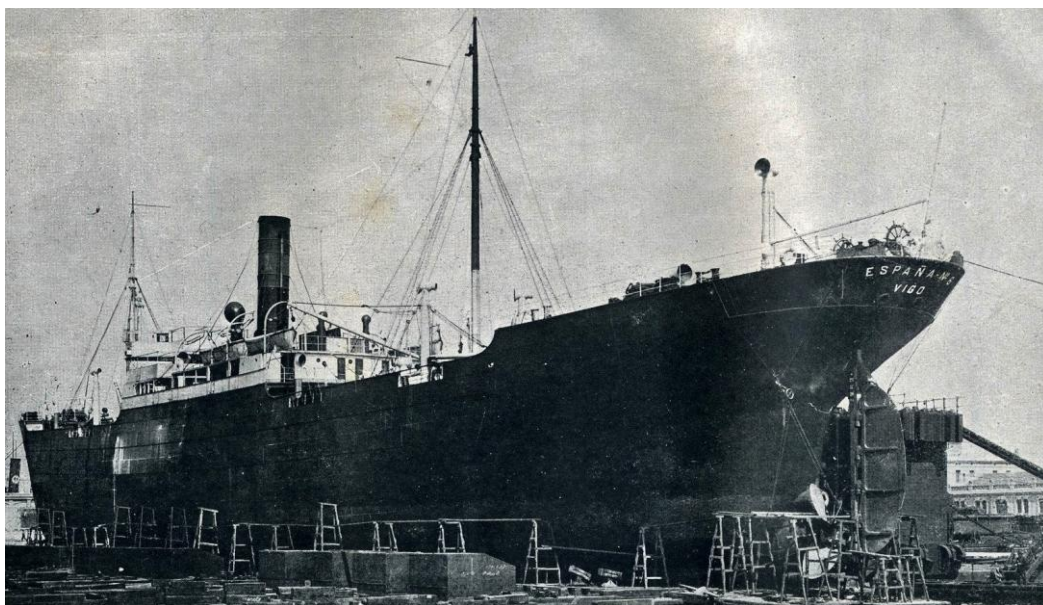


Рис. 2. Пароход "Эспанья-6" в доке Барселоны в начале переоборудования в гидроавиатранспорт "Дедало"

Заключение

Таким образом, на примере "Совета захваченных судов", мы видим один из пунктов нарушения строгого нейтралитета Испании в годы Первой мировой войны, а именно нарушение режима интернирования. Причем соответствующее давление на Германию было

осуществлено в конце войны, когда реального ни дипломатического, ни военного противодействия она оказать уже не могла.

Примечания:

1. Креленко Д.М. Отдельные аспекты реализации испанского нейтралитета в Первой мировой войне // Известия Саратовского университета. Серия: История. Международные отношения. 2013. Т. 13. № 1. С. 67–75.
2. Андриенко В.Г. Тральщики севера, переоборудованные из траулеров и промысловых судов // Судостроение. 1989. № 11. С. 71–75.
3. Gonzalez Echegaray R. Vida naval de los bous españoles // Revista General de Marina. 1972. Т. 183. Noviembre. P. 451–466.
4. Mitiukov N.W., Lapshin R.W. Los bous de procedencia española incorporados a la flotilia del océano glacial ártico durante la primera Guerra mundial // Revista General de Marina. 2011. Diciembre. P. 873–881.
5. Blanca Carlier J.M. Buques internados durante la Primera Guerra Mundial // Revista General de Marina. 1975. № 8. P. 135–158.
6. Bordejé y Morencos F. Vicisitudes de una política naval. Madrid: Editorial San Martín, 1978. 704 p.
7. Busquets C., Campanera A., Coello J.L. Los portaaviones Españoles. – Madrid: Aldaba, 1994. 174 p.
8. Анка А.А., Митюков Н.В. Гидроавиатранспорт «Дедало». М.: Морская коллекция, 2008. 32 с.

References:

1. Krelenko D.M. Otdel'nye aspekty realizatsii ispanskogo neutraliteta v Pervoi mirovoi voine // Izvestiya Saratovskogo universiteta. Seriya: Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya. 2013. Т. 13. № 1. С. 67–75.
2. Andrienko V.G. Tral'shchiki severa, pereoborudovannye iz traulerov i promyslovykh sudov // Sudostroenie. 1989. № 11. С. 71–75.
3. Gonzalez Echegaray R. Vida naval de los bous españoles // Revista General de Marina. 1972. Т. 183. Noviembre. P. 451–466.
4. Mitiukov N.W., Lapshin R.W. Los bous de procedencia española incorporados a la flotilia del océano glacial ártico durante la primera Guerra mundial // Revista General de Marina. 2011. Diciembre. P. 873–881.
5. Blanca Carlier J.M. Buques internados durante la Primera Guerra Mundial // Revista General de Marina. 1975. № 8. P. 135–158.
6. Bordejé y Morencos F. Vicisitudes de una política naval. Madrid: Editorial San Martín, 1978. 704 p.
7. Busquets C., Campanera A., Coello J.L. Los portaaviones Españoles. – Madrid: Aldaba, 1994. 174 p.
8. Anka A.A., Mityukov N.V. Hidroaviatransport «Dedalo». М.: Morskaya kolleksiya, 2008. 32 с.

УДК 93(460).087

Испанский торговый флот и "Совет захваченных судов"

Николай Витальевич Митюков

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
Доктор технических наук

Аннотация. В работе рассмотрен вопрос использования интернированных в Испании судов Германии и Австро-Венгрии в рамках "Совета захваченных судов". Рассмотрена судьба шести попадавших под этот проект судов в испанском флоте. В заключении автор отмечает, что на примере "Совета захваченных судов", мы видим один из пунктов нарушения строгого нейтралитета Испании в годы Первой мировой войны, а именно нарушение режима интернирования. Причем соответствующее давление на Германию было осуществлено в конце войны, когда реального ни дипломатического, ни военного противодействия она оказать уже не могла.

Ключевые слова: Первая мировая война; Испания; режим нейтралитета; интернирование; судостроение; пароходства.