



Николай Герасимович Кузнецов
На далеком меридиане
Серия «Путь русского офицера»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=14654073
На далеком меридиане: Вече; Москва; 2014
ISBN 978-5-4444-2392-9, 978-5-4444-8269-8

Аннотация

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.

Содержание

Испания в сердце	5
Нужно ли об этом вспоминать?	19
На помощь Испанской республике	21
Неожиданное назначение	21
В Париж!	27
Из Парижа в Мадрид	33
Картахена	42
Конец ознакомительного фрагмента.	45

Николай Герасимович Кузнецов

На далеком меридиане

© 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.

Написал В. А. Алафузову, А. Коробицыну (Нарцисо)², 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

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.*

² Коробицын Алексей – переводчик военно-морского советника Н. Г. Кузнецова в Испании. Позже, в 60-х гг., стал писателем. – *Р. К.*

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 согласился, 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, поражающие ее яркостью красок: о Валенсии с великолепными народными 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 – «солнце» и «сombra», 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»³, начиная с которой сотрудничество автора с этим журналом при-

³ Кузнецов Н. Г. Испанский флот в борьбе за республику // Военно-исторический журнал. 1962. № 3. С. 53–72.

обретает постоянный характер. В 1963 г. в сборнике «Испанский народ против фашизма»⁴ 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 войне» в сборнике «Под знаменем Испанской республики 1936–1939»⁵.

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»⁶. 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 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»⁷. 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»⁸.

⁴ 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.)

⁵ 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.

⁶ Кузнецов Н. Г. На далеком меридиане: Воспоминания участника национально-революционной войны в Испании. М.: Наука, 1966.

⁷ Кузнецов Н. Г. На далеком меридиане. Изд. 2-е, доп. М.: Наука, 1971. С. 8.

⁸ 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 фашизма. 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 молотом, позволяла разместить линкор и крейсера. 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 brunet, 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 крейсера 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 транспортных 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 Россия, 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 Поты 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 «юнкеры». 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 организатора. 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 самоотверженно. 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 полынь, 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. Аanine, 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 ранга) 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 незаменном 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 незаменному 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 Отечественной войны участникам испанских событий часто приходилось 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 золота 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 маневриро-

вали 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 корабля. 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 полтора десятка 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, броневые автомобили – 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 выдерживать 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 Гер-

мании 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 полугода 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 вынуждена была вступить в войну с Гитлером. Предсказание Чемберлена о «50 мирных годах» не сбылось. Французское правительство, которое спокойно взидало 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 зависимость 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 бывшее 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 Испанией⁹, 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 разворачиваются 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 числилось 2 линкора, 7 крейсеров и более 20 эсминцев. Имела Испания и подводные лодки. Отдельные корабли, в том числе и самые новые крейсера «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. Билевич 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 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

⁹ Формально дипломатические отношения между СССР и Испанией были установлены 28 июля 1933 г., но обмен послами не состоялся.

«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 вызова. 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 на 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 газеты «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 „і“». 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 наркомому 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 военноморским 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 обращая 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 единой 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 шоссе 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, обозначающие 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, пытаюсь 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 приветливо 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 выпрашивать 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 води-

телю 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, впервые 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 негодились. 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 непорочно.

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 придавал 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». Ближе к 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 перекрыть 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 пусто. 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 безразличным.

«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 Мадриде¹⁰. 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.

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 Испании – 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,

¹⁰ 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.*

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 Картахену. 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 Хиралья¹¹. 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 знакомства 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, заседавшими 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 относится к борьбе республиканской Испании. Я говорил не о Москве, в которой был всего один день, а больше о Севастополе, о морях Черноморского флота.

¹¹ В июле – сентябре 1936 г. Х. Хираль являлся премьер-министром Испании. – *Ред.*

«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 Хиралья, 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 внутривнутриполитическое 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. Кабальеро. 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 понима-

ние роли дисциплины приносили большой вред. Правда, опасность объединяла все антифашистские силы, но говорить о едином и твердом руководстве было нельзя. Замена правительства Хирала 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, имея 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 опыта. 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 сервеса – 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 корабле 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 предпринял 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 Мадриде, 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 под-

нимет 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 жалование 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, образованная искусственным молотом, 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 ограничены 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 крейсера 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.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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