



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2026. Т. 26, вып. 1. С. 69–74
Izvestiya of Saratov University. History. International Relations, 2026, vol. 26, iss. 1, pp. 69–74
<https://imo.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1819-4907-2026-26-1-69-74>, EDN: SHYRYO

Научная статья
УДК [359(47+57+460):355.426(460)]|1936/1939|

Борьба за морские коммуникации в ходе Гражданской войны в Испании 1936–1939 гг. (по материалам советской военно-морской миссии в Испании)



Т. Н. Василенко

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 7–9

Василенко Тарас Никитич, аспирант кафедры источниковедения истории России, st098282@student.spbu.ru, <https://orcid.org/0009-0007-9156-2621>

Аннотация. На материале документов из отечественных архивов в статье рассматривается вопрос борьбы за морские коммуникации в ходе Гражданской войны в Испании 1936–1939 гг. Автор анализирует историю организации морских конвоев, следовавших из Советского Союза в Испанскую Республику, а также специфику ведения боевых действий на ключевых морских коммуникациях Испанской Республики. Автор приходит к выводу, что благодаря деятельности советской военно-морской миссии и республиканского флота националистам и их союзникам так и не удалось установить полный контроль над иберийскими водами, что и позволило Испанской Республике продержаться столь долгий срок.

Ключевые слова: Испанская Республика, республиканский флот, Гражданская война в Испании, советские военно-морские советники, адмирал Кузнецов, военно-морская история, Франсиско Франко

Для цитирования: Василенко Т. Н. Борьба за морские коммуникации в ходе Гражданской войны в Испании 1936–1939 гг. (по материалам советской военно-морской миссии в Испании) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2026. Т. 26, вып. 1. С. 69–74. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2026-26-1-69-74>, EDN: SHYRYO

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

**The struggle for maritime communications during the Spanish Civil War 1936–1939
(based on materials from the Soviet naval mission in Spain)**

T. N. Vasilenko

Saint Petersburg State University, 7–9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg 199034, Russia

Taras N. Vasilenko, st098282@student.spbu.ru, <https://orcid.org/0009-0007-9156-2621>

Abstract. Based on documents from domestic archives, the article examines the issue of the struggle for sea communications during the Spanish Civil War of 1936–1939. The author analyzes the history of the organization of sea convoys traveling from the Soviet Union to the Spanish Republic, as well as the specifics of conducting military operations on the key sea communications of the Spanish Republic. The author concludes that, thanks to the activities of the Soviet naval mission and the Republican fleet, the nationalists and their allies were never able to establish full control over Iberian waters, which allowed the Spanish Republic to hold out for such a long time.

Keywords: Spanish Republic, Republican fleet, Spanish Civil War, Soviet naval advisers, Admiral Kuznetsov, naval history, Francisco Franco

For citation: Vasilenko T. N. The struggle for maritime communications during the Spanish Civil War 1936–1939 (based on materials from the Soviet naval mission in Spain). *Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2026, vol. 26, iss. 1, pp. 69–74 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2026-26-1-69-74>, EDN: SHYRYO

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Актуальность темы обусловлена тем, что вопрос борьбы за морские коммуникации в ходе Гражданской войны в Испании недостаточно раскрыт в отечественной историографии, так как история деятельности советских военно-морских советников и борьбы республиканского и фран-

кистского флотов за господство в иберийских водах в гораздо меньшей степени привлекает внимание историков, чем противостояние в пиренейском небе или сухопутные сражения испанского конфликта.



Между тем история морского аспекта Гражданской войны в Испании остается одной из важнейших страниц военно-морского искусства 1930-х гг., а также значимым этапом развития советского военно-морского дела, так как именно советские специалисты, возглавляемые Николаем Герасимовичем Кузнецовым, фактически руководили республиканскими военно-морскими силами во всех ключевых операциях, а потому в отечественных архивах хранятся детальные материалы о борьбе за морские коммуникации в ходе Гражданской войны в Испании.

Стоит отметить, что опыт отправки в Республику «игреков» (так называли корабли, следовавшие из СССР в Испанию с грузом оружия) в дальнейшем был использован советским флотом во время Великой Отечественной войны в ходе организации арктических конвоев, а потому тематика борьбы за морские коммуникации в ходе Гражданской войны в Испании представляет значимый интерес для всех специалистов по военно-морской истории первой половины XX в.

Для раскрытия указанной темы исследования необходимо решить следующие задачи: проанализировать особенности перехода в Испанскую Республику конвоев с оружием из СССР, определить меры, предпринимаемые республиканским флотом для прикрытия транспортов, изучить особенности охраны коммерческого судоходства на различных морских коммуникациях Республики, выделить ключевые угрозы для республиканских транспортов со стороны националистов и их союзников.

Источниками данного исследования являются, в первую очередь, документы советской военно-морской миссии в Испании, хранящиеся в Российском государственном архиве военно-морского флота (далее – РГА ВМФ) и Российском государственном военном архиве (далее – РГВА). В этих сборниках материалов содержатся сведения о всей боевой деятельности флота Испанской Республики, особенностях его подготовки, специфике управления. Также в сборниках содержатся аналитические записки по итогам Гражданской войны в Испании, обобщающие полученный в ходе нее опыт.

Особую ценность для данной статьи представляет отчет капитана 2 ранга Владимира Антоновича Алафузова, в котором детально проанализированы особенности войны на морских коммуникациях в ходе военно-морского противостояния между Республикой и режимом Франко. Также при написании данной статьи были использованы мемуары советского дипломата И. М. Майского и Н. Г. Кузнецова, начальника советской военно-морской миссии в Испании.

Согласно отчету капитана второго ранга В. А. Алафузова, Испанская Республика имела пять морских коммуникаций: маршрут вдоль

республиканского побережья Средиземного моря, между Республикой и Маоном (Балеарские острова), между Республикой и Францией, между республиканским Севером и Югом, а также маршрут между Республикой и черноморскими портами СССР [1, л. 167], причем основные силы республиканского флота были прикрыты именно для прикрытия последней коммуникации, так как выживание Республики буквально зависело от бесперебойных поставок вооружений из СССР.

Стоит отметить, что испанская система железных и шоссейных дорог была развита очень плохо, что было обусловлено как особенностями исторического развития страны, так и географическими факторами, а потому морские внутренние и внешние коммуникации имели для Испании первостепенное значение [2, с. 59]. Таким образом, борьба за морские коммуникации являлась важнейшей составляющей военно-морского противостояния между Республикой и мятежниками.

Особое значение поддержание морского сообщения с Советским Союзом приобрело в 1936–1937 гг. В этот период в рамках соглашения о невмешательстве Англия, Франция и США отказалась посылать в Испанию вооружение, в то время как Италия и Германия не только просто поставляли режиму Франко оружие, но и отправляли на испанский фронт целые армии [3, с. 179]. В свете этого советское руководство приняло решение о продаже Испанской Республике вооружения, которое транспортировалось из черноморских портов СССР в испанские средиземноморские порты (в первую очередь в Картахену) [3, с. 179]. Любопытно, что Картахенская база «была организована отвратительно», системы противовоздушная обороны просто не было, а охрана водного района «обеспечивалась крайне неудовлетворительно» [4, с. 126].

В свете этого борьба за прикрытия морской коммуникации с СССР стала важнейшей задачей республиканского флота, так как военно-морские силы националистов представляли серьезную опасность для республиканских транспортов. Стоит отметить, что стороны находились в неравном положении, так как оружие для националистов доставлялось на формально нейтральных немецких и итальянских судах, поэтому республиканский флот не мог их перехватывать, в то время как Республика использовала для перевозки вооружений собственные транспорты (впрочем, националисты нередко атаковали и нейтральные суда) [1, л. 166]. Таким образом, республиканский флот мог выступать лишь в роли обороняющейся стороны, а вот националисты имели возможность агрессивно атаковать коммуникации Республики, не отвлекаясь на оборонительные действия.

В сентябре 1936 г. в Картахену с гуманитарным грузом прибыли советские транспорты



«Нева» и «Кубань», а уже в октябре судно «Комсомол» доставило в Испанию танки, орудия и бронемашину (любопытно, что первые транспорты следовали в Испанию без всякого прикрытия) [3, с. 180]. Однако вскоре стало очевидно, что транспортам с вооружением необходимо боевое охранение, организацией которого и занялись советские военно-морские советники [5, с. 276]. Корабли, перевозившие в Испанию военные грузы, назывались «игреками», поскольку каждому из них давалось кодовое обозначение – буква У и цифра [5, с. 276].

Маршрут «игреков» ничем не отличался от маршрута мирного времени. До Мальты самостоятельно транспорты добирались без всяких сложностей, а затем они брали курс к побережью французской Африки. Маршруты конвоев строились таким образом, чтобы транспорты не уходили далеко от побережья, что соответствовало привычкам торговых капитанов (кроме того, территориальные воды нейтрального государства служили защитой от нападения противника). Вплоть до открытого вступления Италии в войну на стороне режима Франко летом 1937 г. конвоирование вдоль всего маршрута в Картахену не было необходимым, поскольку франкистский флот просто не мог атаковать транспорты в отдалении от своих баз, да и республиканский флот не мог обеспечить охранение судов с вооружением на большом расстоянии [1].

Основной мерой защиты транспортов была маскировка. Корабли, следующие из СССР в Испанию, перекрашивались, нередко на их борту наносились специальные белые полосы, ставшие символом «игреков» (однако данные полосы скорее демаскировали суда с вооружением) [1, л. 196]. Транспорты следовали под нейтральным флагом и другим названием, в справочнике Ллойда подбиралось наиболее похожее на тот или иной корабль нейтральное судно [1, л. 195]. Меры маскировки были самыми разнообразными. Однажды на пароходе «Кабо Сан Томе» матрос нес вахту в тропическом шлеме, чтобы продемонстрировать, что судно идет в Индию [1, л. 196].

Впрочем, меры по маскировке срабатывали не всегда, так как националисты имели хорошую агентурную разведку в портах отправления и турецких проливах [1, л. 183]. Широко использовалась и воздушная разведка: итальянская авиация, действовавшая с итальянских аэродромов, вела поиск «игреков» у побережья Алжира и Туниса [1, л. 182]. Также крайне эффективно с целью сбора данных использовались немецкие и итальянские корабли, участвовавшие в контроле за соблюдением договора о невмешательстве, о каждом заходе коммерческого корабля в порты Республики сообщалось командованию мятежников, о чем свидетельствует тот факт, что авиация франкистов бомбила Картахену почти каждый раз после прибытия транспорта с вооружением [6, л. 14].

Следует отметить, что Комитетом о невмешательстве 8 марта 1937 г. был принят план контроля за испанскими границами, согласно которому возле испанского побережья был установлен морской патруль, осуществлявшийся военными кораблями Франции, Британии, Италии и Германии. Согласно этому плану, побережье Испании, включая Балеарские острова и Марокко, было разделено на 7 зон, при чем французские и британские корабли патрулировали франкистские зоны, а немецкие и итальянские – республиканские. Патрульные корабли не имели права обыскивать торговые суда, идущие в Испанию, а лишь должны были удостовериться, что на них присутствуют контролеры комитета [7, с. 102]. При этом соглашение не распространялось на военные корабли и суда, идущие под флагом неевропейских государств, Испанской Республики или режима Франко [7, с. 103]. Можно констатировать, план Комитета о невмешательстве никак не повлиял на положение воюющих сторон.

Поначалу никакого специального отбора судов для рейсов в Испанию не существовало, однако затем при выборе транспорта стали делать акцент на политико-моральном состоянии экипажа, а позднее – на его скорости [1, л. 187]. Требование максимальной быстроходности было продиктовано обстоятельствами оперативного порядка: более скоростной корабль быстрее осуществлял самостоятельный переход, сокращая время, в течение которого он подвергался опасности [6, л. 17].

Кроме того, быстроходный транспорт быстрее проходил наиболее опасный отрезок самостоятельного плавания – переход из центрального Средиземноморья к побережью Алжира, а время, затрачиваемое флотом на конвоирование 16-узлового транспорта, было в два раза меньше, чем время, затрачиваемое на сопровождение 8-узлового судна [6, л. 16]. Предпочтение отдавалось максимально незаметным кораблям. Таковыми являлись небольшие суда, но они были медленными и брали мало груза [1, л. 188]. Нередко команда транспорта частично или полностью состояла из военных моряков, на транспорте всегда присутствовал военный комендант, именуемый «шефом» [1, л. 200].

Практически на каждом транспорте устанавливалось от двух до шести зенитных пулеметов, которые, конечно, не могли сбить самолет противника, но вынуждали его увеличить высоту, что негативно влияло на точность бомбометания [1, л. 188]. Также для защиты от подлодок на корабле размещалось некоторое количество 75-мм орудий, что поднимало боевой дух экипажа. Некоторые суда были вооружены достаточно неплохо, например, транспорт «Кабо Сан Томе» нес по четыре 75-мм и 45-мм орудия и восемь пулеметов [1, л. 189]. 10 октября 1937 г. это судно встретило два итальянских эсминца, и, хотя



в ходе боя республиканский транспорт получил критические повреждения и выбросился на берег, ему удалось повредить один из итальянских эсминцев, а наличие оружия на борту позволило команде спастись (погиб только один человек и было ранено шесть) [1, л. 190].

Чаще всего «игреки» подходили к побережью Алжира ночью, где на рассвете они встречались с военным эскортом, следовавшим с ними до Картахены [1, л. 223]. Изначально транспорты до Испании сопровождали два – три эсминца (в некоторых случаях привлекались тральщики и крейсера) [8, л. 21]. Затем для проводки «игреков» привлекали весь флот, кроме подлодок и линкора. Также эскадру усиливали 6–14 бомбардировщиками (считалось, что днем два легких крейсера и флотилия эсминцев самостоятельно не справятся с тяжелыми крейсерами франкистов) [1, л. 219].

Конвой следовал в советском порядке ПЛО, крейсера и транспорты строились в кильватерную колонну, окруженную эсминцами (транспорты стояли в голове колонны, а крейсера – в хвосте, поскольку атака противника ожидалась сзади) [1, л. 215]. Стоит отметить, что проводка «игреков» была сопряжена с многочисленными трудностями. Обычно во главе конвоя стоял эсминец, и транспорты должны были просто повторять его маневры, но так как испанцы не знали международную флаговую систему, а системы связи на транспортах или отсутствовали или не работали, советским офицерам приходилось управлять караваном с помощью семафоров [1, л. 220]. Нередко, чтобы отдать команду транспорту, эсминец приближался к нему, и офицер с палубы эсминца голосом отдавал распоряжения капитану «игрека» [1, л. 220].

Командование республиканского флота рассматривало возможность использования линкора для конвоирования транспортов, чтобы освободить эсминцы и крейсера (в этом случае противолодочную оборону должны осуществлять траулеры) [1, л. 219]. В анализе советскими военно-морскими специалистами опыта Гражданской войны в Испании на море отмечается, что задача по конвоированию была относительно простой [1, л. 221], гораздо сложнее было правильно организовать рандеву (корабли могли разминуться) [1, л. 222]. Можно констатировать, что система конвоев работала успешно, и за 1936–1937 гг. республиканцам не удалось провести только 2–3 конвоя [8, л. 21].

Меры безопасности при проводке торговых кораблей на других коммуникациях были проще. Так, корабли, следующие из Испании во Францию, прикрывались зачастую исключительно истребителями (главной угрозой на этом маршруте была вражеская авиация), также на этом направлении пытались использовать подлодки, но скорость последних в надводном положении была слишком низкой [1, л. 214]. Любопытно,

что после принятия решения об отказе от сопровождения транспортов эсминцами количество успешных переходов выросло [1, л. 186]. Можно предположить, что одиночные транспорты привлекали меньше внимания, чем группы кораблей. Конвоирование судов, идущих в Маон (Балеарские острова), осуществлялось эсминцами ночью [1, л. 213]. До падения Севера одиночные республиканские корабли регулярно прорывали франкистскую блокаду и заходили в кантабрийские порты [1, л. 185].

Следует сказать несколько слов о военно-морской стратегии националистов и их союзников, а также угрозах, с которыми сталкивался республиканский флот. По состоянию на начало 1937 г. флот мятежников состоял из двух тяжелых крейсеров типа «Канариас», легкого крейсера «Сервера», устаревшего крейсера «Наварра» и одного старого эсминца [6, л. 3]. Т. е., хотя мятежники располагали большим числом артиллерийских кораблей, их эскадра существенно уступала республиканскому флоту в общей численности боевых единиц.

Однако широчайшую поддержку Франко оказывали немцы и итальянцы, а изначальное скрытое, а затем открытое вступление Муссолини в войну на стороне националистов обеспечило им тотальное преимущество на море за счет итальянского флота [6, л. 5]. Кроме того, мятежники крайне эффективно использовали имеющиеся у них вспомогательные силы. Например, канонерки франкистов прикрывали коммуникации в Гибралтаре, а республиканские канонерские лодки без толку стояли в Валенсии [8, л. 117об.]. Для охоты за республиканскими подлодками мятежники использовали большое количество мелких судов [9, л. 6]. Наличие во франкистском флоте большого количества строевых офицеров старого испанского флота позволяло добиваться максимальной пользы от каждой боевой единицы.

Приблизительно в конце 1936 – начале 1937 г. мятежниками и их союзниками была окончательно выработана военно-морская стратегия, заключавшаяся в использовании крупных боевых кораблей в качестве основной ударной силы, взаимодействии с итальянцами и немцами и активном применении малых вспомогательных кораблей.

Также активно против республиканского флота действовала авиация националистов и их немецких и итальянских союзников. Однако по состоянию на 1930-е гг. эффективность бомбежек была очень небольшой (большая часть воздушных атак были неудачными), авиация не могла действовать ночью и в плохую погоду, а из-за большого количества нейтральных кораблей в западном Средиземноморье существовали сложности с распознаванием вражеских транспортов (нередко авиация фашистов атаковала не только нейтральные, но даже итальянские



суда), поэтому угроза от франкистской авиации для республиканского флота была относительно небольшой [6, л. 10].

Такой же невысокой эффективностью борьбы с коммерческим судоходством обладали и подлодки. Националисты собственными подлодками не располагали, однако в иберийских водах на регулярной основе действовало 12–14 итальянских подлодок, также неизвестное количество итальянских подлодок было задействовано в центральной и восточной частях Средиземного моря [6, л. 9]. Подлодки использовались позиционно и располагались либо вблизи портов, либо на узлах коммуникаций и атаковали в основном из подводного положения, чтобы не быть опознанными (кроме того, находясь в надводном положении, подлодки могли бы быть обстреляны из установленных на транспорте орудий) [6, л. 9]. Однако ключевая проблема, ограничившая использование подлодок в качестве средства борьбы с коммерческими судами, была их скорость [6, л. 9]. Республиканские транспорты зачастую имели скорость превышающую надводную скорость подлодок, поэтому фактически единственный шанс подлодки на успех заключался во внезапной атаке [6, л. 9].

Согласно таблице, прилагающейся к докладу капитана 2 ранга В. А. Алафузова, с августа по ноябрь 1937 г. франкистами и их союзниками было атаковано 37 транспортов (как нейтральных, так и испанских), из которых 17 были потоплены либо захвачены надводными кораблями, 6 уничтожены подлодками (еще два атакованы безрезультатно), три потоплены авиацией и 9 атакованы безуспешно [6, л. 11]. Таким образом, две трети результативных атак были совершены именно надводными кораблями, что ярко свидетельствует о том, что именно надводные корабли были главной угрозой для республиканских транспортов.

Главная сложность в проводке конвоев заключалась в том, что мятежники еще в начале войны захватили ключевые базы испанского флота (Кадис, Малагу и Пальму) и контролировали ключевые морские коммуникации, кроме того, они блокировали Гибралтарский пролив силами вспомогательных кораблей [1, л. 173]. Ключевой базой для франкистской авиации и рейдеров, действовавших против республиканских коммуникаций, являлась Пальма (остров Майорка) [6, л. 6].

Крейсера франкистов применялись двояко: они либо выходили для перехватов, опираясь на данные воздушной разведки, либо рейдерствовали в больших районах. Приблизительная схема крейсерства была восстановлена советскими специалистами путем сличения разведанных. Обычно из Пальмы выходили итальянский и испанский крейсера, которые затем совершали плавание по почти симметричным маршрутам [6,

л. 7]. Оба крейсера доходили до испано-французской границы, а затем вдоль испанского побережья спускались к Алжиру, при этом итальянский крейсер поворачивал к Пальме, не доходя до меридиана Майорки, а испанский крейсер доходил до побережья Африки и оттуда поворачивал к Пальме (так как итальянский крейсер меньше пользовался радиосвязью его маршрут реконструирован менее точно) [6, л. 7]. Подобная схема позволяла крейсерам охватить максимальный район, при этом итальянский крейсер менее подвергался риску встречи с республиканским флотом, а мятежный корабль с высокой вероятностью мог встретить республиканскую эскадру, сопровождавшую «игреки», что и случилось в битве при мысе Шершель.

Решающим фактором в морском противостоянии между Республикой и режимом Франко стало фактическое вступление Италии в войну на стороне националистов летом 1937 г. Еще в ноябре 1936 г. Италия и Германия признали режим Франко в качестве законного испанского правительства и начали оказывать ему поддержку [5, с. 465]. При этом если немцы лишь отправили в Испанию легион «Кондор», то итальянцы открыто перебросили в Испанию полноценный экспедиционный корпус в составе четырех дивизий и двух смешанных итало-испанских бригад [10, с. 21]. Столь агрессивная политика Италии была обусловлена претензиями фашистского руководства Италии на полную гегемонию в Средиземном море и желанием взять под контроль Гибралтарский пролив [11, с. 75].

В конце июля 1937 г. итальянские подлодки и бомбардировщики, базирующиеся на Майорке, начали массово атаковать суда, следующие в Республику [5, с. 466]. Только за август итальянцы уничтожили 200 тысяч тонн грузов, предназначенных для Республики, потопили 8 британских и 18 торговых кораблей других нейтральных государств [5, с. 466].

Фактически Италия начала неограниченную подводную войну, в которой приняли участие 56 субмарин, 32 эсминца, 10 крейсеров и до ста боевых самолетов [12, с. 384]. Официально итальянские подлодки именовались «неизвестными», хотя их принадлежность была очевидна всем. Стоит отметить, что итальянский флот фактически контролировал центральное Средиземное море, что делало невозможным отправку в Испанию транспортов с оружием из советских черноморских портов [11, с. 75]. Так, после потопления двух советских кораблей 2 сентября 1937 г. советское правительство направило итальянскому руководству ноту протеста, и, хотя режим Муссолини и отрицал причастность к потоплению данных кораблей, после консультаций с Германией было принято решение «соблюдать большую осторожность при торпедировании большевистских судов» [12, с. 384].



В сентябре 1937 г. в швейцарском Нионе прошла конференция, на которой 14 сентября был подписан договор об охране торгового судоходства на Средиземном море, состоявший из 7 пунктов и призванный остановить подводную войну, а 17 сентября был подписан дополнительный протокол по защите торговых судов от авиации и надводных кораблей [12, с. 387]. Франция и Великобритания добились присоединения Италии к этому договору и усилили свое военное присутствие в Средиземном море [12, с. 385].

После падения республиканского Севера франкисты перебросили все свои боевые корабли на Средиземное море и усилили войну на республиканских коммуникациях. В конце ноября националисты ввели режим полной блокады побережья Республики и запретили коммерческим судам иностранных государств заходить в республиканские порты [9, л. 142].

В октябре 1937 г. Советский Союз прекратил отправку «игреков» в Испанию в связи с режимом дальней блокады, введенной франкистами и невозможностью защитить транспорты с оружием в центральном Средиземноморье [12, с. 398]. Однако после того, как Франция разрешила поставки оружия Испанской Республике через свою территорию, советские корабли с оружием стали следовать во французские атлантические порты.

Таким образом, история «игреков» была закончена, однако можно констатировать, что коммуникация между советскими черноморскими портами и республикой была прервана лишь из-за вмешательства Италии. Несмотря на противодействие со стороны флотов режима Франко и его союзников, советским военно-морским советникам, руководящим республиканским флотом, удалось наладить эффективную систему бесперебойного снабжения Испанской республики оружием и военным снаряжением из черноморских портов СССР.

Более того, республиканский флот вплоть до конца войны достаточно успешно обеспечивал прикрытие всех основных морских коммуникаций Испанской Республики и успешно выполнил все возложенные на него задачи, франкистам так

и не удалось полностью установить господство над иберийскими водами.

Опыт организации «испанских конвоев» позднее был использован советским военно-морским командованием в ходе организации «северных конвоев». Можно уверенно утверждать, что именно благодаря поставкам вооружения из Советского Союза, обеспечиваемых республиканским флотом, Испанская Республика сумела продержаться столь длительный срок.

Список литературы

1. Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. Р-1529 (Исторический отдел главного морского штаба). Оп. 1. Д. 115.
2. Креленко Д. М. Испанский республиканский флот в кампании 1936 года // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : История. Международные отношения 2012. Т. 12, вып. 1. С. 58–67.
3. Кузнецов Н. Г. На Далеком меридиане. М. : Вече, 2014. 352 с.
4. Мы – интернационалисты: Воспоминания советских добровольцев – участников национально-революционной войны в Испании / сост. С. М. Александровская, С. М. Брейдбард, И. Н. Гоффе, С. А. Гудович, А. В. Крученых. М. : Политиздат, 1986. 366 с.
5. Бивор Э. Гражданская война в Испании. 1936–1939 / пер. с англ. А. Кабалкина. М. : КоЛибри, 2018. 720 с.
6. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 35082 (Коллекция документальных материалов по гражданской войне в Испании). Оп. 1. Д. 450.
7. Майский И. М. Испанские тетради. М. : Воениздат, 1962. 197 с.
8. РГА ВМФ. Ф. Р-1529. Оп. 1. Д. 120.
9. РГА ВМФ. Ф. Р-1529. Оп. 1. Д. 116.
10. Самойлов П. И. Гвадалахара (Разгром итальянского экспедиционного корпуса). М. : Воениздат, 1940. 149 с.
11. Малай В. В. Средиземноморский вектор внешнеполитических планов европейских государств накануне гражданской войны в Испании 1936–1939 гг. // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия : История. Политология. 2011. № 19 (114). С. 71–81.
12. Тарас А. Военно-морское соперничество и конфликты 1919–1939. Минск : Харвест, 2003. 524 с.

Поступила в редакцию 15.12.2024; одобрена после рецензирования 22.02.2025; принята к публикации 10.11.2025; опубликована 02.03.2026

The article was submitted 15.12.2024; approved after reviewing 22.02.2025; accepted for publication 10.11.2025; published 02.03.2026