

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation  
European Researcher  
Has been issued since 2010.  
ISSN 2219-8229  
E-ISSN 2224-0136  
Vol. 80, No. 8-1, pp. 1437-1439, 2014

DOI: 10.13187/issn.2219-8229  
[www.erjournal.ru](http://www.erjournal.ru)



UDC 94(460)

### The History of Spanish Steamer *Marzo*

<sup>1</sup>Roman V. Lapshin

<sup>2</sup>Nicholas W. Mitiukov

<sup>3</sup>Vyacheslav I. Menkovsky

<sup>1-2</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

<sup>3</sup> Belarusian State University, Belarus

Dr. (History), Professor

#### Abstract

The article considers the history of Spanish steamer *Marzo*. By the time of the demise of the Republic in 1939, it was anchored in Murmansk. The paper studies the major versions of its afterlife in Soviet fleet.

**Keywords:** Spain; Civil War of 1936-1939; USSR; trade fleet.

#### Введение

Хорошо известно, что по окончании гражданской войны в Испании испанские пароходы, оказавшиеся в портах Советского Союза, подняли советские флаги. Среди этих девяти судов значился пароход «Marzo», о судьбе которого достоверных сведений не сообщают ни испанские, ни советские работы [1, 2]. Например, в обстоятельной работе испанского историка Х. Бланко Карлье [1] сообщается лишь сам факт захвата советскими властями в Мурманске испанского парохода.

#### Результаты

«Marzo» стал наиболее старым из судов, сменивших флаг на советский. Данные регистров сообщают, что это был небольшой одновинтовой грузовой пароход, заложенный в 1896 году на английской верфи «Campbeltown Shipbuilding Co» в Кемпелллтауне (Campbeltown) под стапельным номером 49. 26 июня 1897 года судно спустили на воду и в августе 1897 года его сдали заказчику – испанской компании «Cía. Bilbaina de Navegacion (Aznar y Cía)», порт приписки Бильбао. Интересен факт, что вместе с ним строилось еще несколько пароходов компании, также названных месяцами: «Enero», «Febrero». Технические характеристики судна следующие: водоизмещение 2500 т., грузоподъемность 1296 грт., чистая грузоподъемность 754 нрт., вместимость 1517 брт. Длина максимальная 70,3 м, ширина 10 м, осадка порожним 4,96 м, в полном грузу 5,7 м. Одна паровая машина тройного расширения производства английской фирмы «J.G. Kincaid & Co. Ltd.» (Гринок, Greenock) мощностью 570 л.с. позволяла развивать максимальную скорость в 9 узлов.

Регистры сообщают, что на протяжении службы парохода, у «Aznar y Cía» неоднократно менялись менеджеры управлявшими ее судами – так с 1903 года эти функции выполняли E. Aznar y Tutor, в 1908 году его сменил N. de Mendialdua, которого в 1910 году

заменил Juan Urizar. К концу Первой мировой войны с 1917 года в этой роли выступал S. Innerarity, а в 1927 году вновь произошла смена управляющего – им стал L. de Otero y Murueta. В 1931 году сменился и сам владелец – теперь «Marzo» стал принадлежать Augusto Lajusticia из Бильбао.

В начале гражданской войны пароход работал в северной части страны и остался у республиканцев после секвестирования местных судов у старых владельцев осенью 1936 года. Как сообщает фундаментальный труд братьев Морено, в сентябре 1936 года пароход выполнил два удачных рейса с грузом руды в британские порты [3, Р. 839]. Следующий прорыв с грузом руды из Бильбао в Глазго состоялся 15 декабря [3, Р. 1003], 17 февраля 1937 года пароход повторил свой рейс по тому же маршруту [3, Р. 1021], а 13 марта – в Миддлсборо [3, Р. 1023].

После падения Бильбао и всей северной территории, он ушел в Западную Европу. В числе четырнадцати республиканских судов, «Marzo» был зафрахтован советской стороной и совершил несколько рейсов по портам Западной Европы [3, Р. 1390]. К осени 1938 года судно прибыло в Мурманск и находилось там вплоть до конца войны в Испании, причем практически весь экипаж вернули на родину еще до весны 1939 года. Советские власти конфисковали «Marzo» в начале апреля 1939 года и более поздних достоверных данных о нем больше нет.

Данные о присвоении имени «Николай Островский», о чем пишут некоторые зарубежные авторы, не соответствуют истине. В конце 30-х годов и в период Отечественной войны судно с таким именем на Севере в составе советского военного, торгового или рыболовного флота отсутствует.

Версия о присвоении имени «Желябов» также не верна, ибо на самом деле с этим именем на Север в 1937 году был переведен по системе каналов с Каспийского моря старый танкер, вошедший в строй еще в 1903 году как «Падди», и получивший новое имя 18 января 1924 года. Его строила, как и испанский «Marzo», английская верфь, правда другая – «Dobson W. & Co» из Лоу Волкер (Low Walker) под стапельным номером 127 и принадлежало судно русскому владельцу A. Suart & Co из Баку. На 1917 год танкер числится в собственности нефтепромышленного и торгового общества «Мазут» с той же припиской – Баку. Однако каспийский «Желябов» однозначно был танкер (не грузовой пароход) со свойственной этому типу судов характерной архитектурой. Имеющаяся его фотография сделанная весной 1945 года у борта легкого крейсера «Молотов» (ранее «Милуоки», переданного американцами по ленд-лизу) не оставляет сомнений – это однозначно не «Marzo». Вероятно, авторов ошибки смутила схожесть характеристик двух судов – танкер имел водоизмещение также около 2500 т., но кроме отличия во внешнем виде «каспиец» имел две машины, но в скорости с испанцем они были равны – и там и там 9 узлов. Танкер неоднократно упоминается по участию во внутренних конвоях на Севере в годы Великой Отечественной войны и был сдан на слом около 1950 года.

Куда же именно девался испанец, установить пока не удалось. Вероятнее всего, из-за плохого технического состояния его сдали на слом к началу 40-х годов и успели разобрать до нападения Германии на СССР. Правда, существует небольшая вероятность, если к началу войны он все еще стоял в ремонте на судостроительном заводе № 402 в Молотовске (современный Северодвинск), по примеру своих черноморских собратьев по шифровке заместителя наркома ВМФ адмирала Л.М. Галлера от 21 июля 1941 г., его с рядом других ремонтируемых судов могли переоборудовать в плавучую емкость для жидкого топлива со срочностью к 20 августа 1941 года. Позднее решением Совнаркома СССР задание продлили до 29 декабря, причем мазутные емкости ввели в эксплуатацию в августе-октябре, а бензиновые – в конце ноября 1941 года. Эта гипотеза имеет право на существование, поскольку полностью раннюю историю всех переоборудованных старых судов пока найти не удалось.

### **Заключение**

Так что в отношении «Marzo» выяснение его истории еще не закончено и может однажды удастся поставить тут окончательную точку.



Танкер «Желябов» у борта крейсера «Мурманск»

**Примечания:**

1. *Blanca Carlier J. M.* Intervencion de buques mercantes durante la Guerra de Liberacion // *Revista General de Marina*. 1975. Т. 188. № 3. Р. 265–279.
2. *Костриченко В.В.* Испанские лайнеры в Великой Отечественной войне // *Очерки военно-морской истории*. 1995. № 1.
3. *Moreno de Alborán y de Reyna F., Moreno de Alborán y de Reyna S.* La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la Guerra de 1936–39. Vol. 2. Madrid, 1998. Р. 767–1438.

УДК 94(460)

**К истории испанского парохода «Marzo»**

<sup>1</sup> Роман Витальевич Лапшин

<sup>2</sup> Николай Витальевич Митюков

<sup>3</sup> Вячеслав Иванович Меньковский

<sup>1-2</sup> Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

<sup>3</sup> Белорусский государственный университет, Беларусь  
Доктор исторических наук, профессор

**Аннотация.** В работе рассматривается история испанского парохода «Marzo», к моменту падения Республики в 1939 г. оказавшегося в Мурманске. Рассматриваются основные версии его дальнейшей судьбы в советском флоте.

**Ключевые слова:** Испания; гражданская война 1936–1939 гг.; СССР; торговый флот.