

ISSN: 2309-6322

Founder: Academic Publishing House *Researcher*

DOI: 10.13187/issn.2309-6322

Has been issued since 1858.



**Voennyi sbornik.** Russian military journal

UDC 93

## **Motor Boats of ‘Special Tax Control Service’ of Spain, Built during the World War II**

Jesus Maria Medel Soteras

Malaga Customs Control Base, Spain  
Deputy Commander

Translated from Spanish into Russian by N.V. Mityukov

**Abstract.** Spain was in deep economic crisis after the Civil War. It resulted in limitation of money, allocated for customs fleet renewal. As a result, Spanish customs officers were forced to use motor boats and ships, taken away from smugglers. In total 15 units were introduced into the fleet use. The terms of their acquisition and brief story are the subject of research.

**Keywords:** customs service; Spain; smuggling, the Mediterranean.

**Введение.** По окончании гражданской войны Испания погрузилась в глубокую экономическую депрессию. Опустевшие поля, руины заводов – это обычные последствия любых длительных войн. Дело усложнялось тем, что главный союзник Франко – Германия и Италия, которые должны были помочь в преодолении кризиса, не смогли этого сделать, поскольку сразу же после окончания войны на Пиренейском полуострове, начали активно участвовать во Второй мировой войне. После победы союзников Испания оказалась в режиме международной блокады. Ситуация изменилась лишь в 1953 г. заключением соглашения с США.

Все эти события самым пагубным образом сказались на Табачной монополии (*Compañía Arrendataria de Tabacos*). Гражданская война разделила суда компании по разные стороны баррикад, а суда, пережившие войну, в итоге на несколько лет оказались в распоряжении испанского военно-морского флота. Не способствовали порядку и структурные изменения. В 1944 г. Табачная монополия была преобразована в акционерное общество "Табачная компания" (*Compañía Tabacalera, S.A.*), а в 1955 г. – в Специальную службу налогового надзора (далее SEVF) при Министерстве финансов с большим участием испанского флота.

Из-за сложности общей финансовой ситуации в Испании, в эти годы компания не имела средств для приобретения новых судов, обычно выделяемых казначейством. В связи с этим пришлось пойти на включение в состав флота компании арестованных с контрабандой судов. Благо, что в основном бывшие контрабандисты представляли собой разоруженный вариант бывших боевых катеров, построенных в годы мировой войны, в основном с США и Великобритании. С одной стороны, мощные, быстроходные и дешевые, эти катера, с другой стороны находились далеко не в идеальном состоянии. Не все организации контрабандистов поддерживали хорошее техническое состояние своих средств. Так что с введением катеров в

---

\* Servicio Especial de Vigilancia Fiscal.

состав флота компании, от технического персонала Инженеров и механиков потребовались серьезные усилия по поддержанию материальной части.

Отметим также, что большинство катеров имело британские корни. Поскольку основные контрабандные пути проходили через Гибралтарский пролив, через Гибралтар оказалось наиболее простым приобретение самих плавсредств, запчастей к ним, оказание материально-технической поддержки, и такой немаловажный фактор, как жилье для опытных шкиперов. Все это, учитывая множественные семейные связи жителей Испании и Гибралтара, и привело к рождению многочисленных контрабандных организаций.

Все в послевоенные годы корабельный состав SEVF пополнился следующими катерами постройки Второй мировой войны:

- Пять типа "Fairmile-B": "Vega" (1952-1965), "Basanta Silva" (1960-1985), "Alcaraván" (1963-1977), "Cormorán" (1963-1965) и "Sacre" (1964-1988).
- Три типа HDML: "Gavilán" (1956-1972), "Halcón" (1958-?) и "Gerifalte" (1958-1979).
- Один типа MGB/MTB: "Milano" (1963-1985).
- Два тендера гидросамолетов: "Alcaudón" и "Argo".
- Один HSL (High Speed Lanch): "Petrel".
- Один R.A.S.C. 48-футовый типа "Derby Winners": "Roquero" (1968-1982).
- Один R-Boat: "Sangual" (1969-1975).
- Один Flugbetriebsboot: "Nebli" (1962-1969).

### Тип Fairmile-B

Проект катеров типа Fairmile-B был разработан перед Второй мировой войной конструктором Сидней Грехемом (Sydney Graham). Предполагалось получить сильный патрульный корабль, и в результате, несмотря на меньшую по сравнению с другими британскими катерами длину, проект обладал неплохой мореходностью, что позволяло ему проводить патрулирование в течение нескольких дней. Именно поэтому вместо первоначально заложенных в проект трех двигателей Hall-Scott Defender серийные катера получили всего два для увеличения запасов топлива и автономности.

В итоге эти 112-футовые катера с двумя двигателями по 600 л.с. могли достичь при 2200 оборотах в минуту скорости 20 узлов. А на экономической скорости 12 узлов они в итоге преодолевали до 1500 миль! Экипаж катеров насчитывал двух офицеров, двух унтер-офицеров и 12–14 матросов. А вот вооружение, первоначально составлявшее из древних 3-фунтовых пушек и трех 0,303" пулеметов Льюиса, дополняемых 12 глубинными бомбами, впоследствии трансформировалось в автоматические орудия 20 и 40 мм в различных сочетаниях, дополняемых гидролокатором ASDIC и радаром. В 1941 г. 15 единиц даже вооружили в США 21" торпедными аппаратами с целью противодействия попытке вторжения Германии на британские острова.

Во время войны построили сотни катеров этого типа не только в Великобритании, но и в Канаде. И, разумеется, вся эта армада по окончании боевых действий была распродана частникам, начав свою вторую жизнь в качестве яхт и гражданских судов.

Первое судно этого типа, принятое на баланс Казначейства, стал катер "Vega", вошедший в списки согласно приказу Министерства торговли от 16 февраля 1952 г. Как явствует из архивных документов, этот катер итальянского происхождения должен был получить бортовой номер CL-1, в документации SEVF он, в конечном счете, так и фигурировал все время как "Vega". И всю свою карьеру он оперировал в основном в районе Тенерифе и Барселоны. Насколько мне удалось установить, даже после списания катер в Барселоне попал в частные руки и после небольшой модернизации превратился в яхту с припиской на Балеарских островах.

Ранее я уже писал о карьере катера "Sacre"\*, прежде контрабандистском катере "Dallas". А вот короче всех оказалась карьера "Cormorán", погибшим в результате столкновения со своим близнецом "Alcaraván". При чем, авария произошла по весьма банальной причине, когда число людей в рубке превышает некоторый допустимый предел.

\* *Медель Сотерас Х.М.* Сторожевой корабль "Sacre" / Пер. с исп. Н.В. Митюков // Галей. 2012. № 2 (4). С. 43–49.

### Тип HDML

72-футовые HDML (Harbour Defence Motor Launch) или сторожевые рейдовые катера были весьма посредственными судами, построенными однако в больших количествах в Великобритании во время Второй мировой войны. Эти, сыгравшие важную роль в войне катера строились из разных сортов дерева и первоначально предназначались для защиты портов, гаваней, устьев рек от немецких подлодок. Они в обязательном порядке вооружались гидролокатором и глубинными бомбами с различными вариантами стрелково-пушечного вооружения. Говоря о посредственности этих суденышек, я вовсе не имею в виду их размеры, а скорее низкую мощность двигателей и автономность в сравнении с другими катерами королевского флота. Для изготовления корпусов использовалась хорошая древесина, обеспечившая заслуженную репутацию качественных и прочных корпусов.

Поскольку за время войны построено не менее 486 единиц, их характеристики сильно различались. Катера оснащались двумя дизелями мощностью от 130 до 150 л.с., которые давали возможность развить скорость от 11 до 12,5 уз. Водоизмещение, в зависимости от верфи, также варьировалось в диапазоне от 45 до 54 т. Автономность судов на 12 узлах составляла 1000 миль и на 10 узлах – 2000 миль. При необходимости на верхней палубе размещались дополнительные 200-галлонные емкости. Интересно отметить, что для службы в Индийском океане восемь катеров оснастили также парусным вооружением. Переводя размерения из британских футов и дюймов в привычные нам метры мы можем получить: длина 21,94 м, ширина – 4,57 м, осадка – 1,67 м. Во время мировой войны часть катеров оснастили 3-фунтовыми пушками Mk I, а некоторые и 40-мм Бофорсами. Но большинство имело различные комбинации из 20-мм Эрликонов с пулеметами, в основном систем Льюис и Виккерс. Кстати, во флоте S.E.V.F. катера также не имели фиксированного штатного вооружения.

Испанские таможенники получили как минимум три катера этого типа: "Gavilán", вошедший в строй в 1956 г., а также "Halcón" и "Gerifalte" – в 1958 г. Все суда поступили в результате конфискации их у контрабандистов. "Gerifalte" первоначально направили в Малагу, после чего перевели в Альхесирас. С 1970 г. он обеспечивал нужды таможенников в Кадисе. По моей информации его списали лишь в 1979 г. и он закончил свою карьеру в Аликанте в качестве плавучего ресторана.

"Gavilán" захвачен с грузом контрабанды в 1955 г. и на следующий год вступил в строй. Первоначально его использовали для нужд Картахены, после чего перевели в Малагу. Кстати, здесь, вместе с "Albatros-I", он участвовал в задержании ранее упомянутого "Sacre". Судно списали там же в Малаге 17 ноября 1972 года. Интересно, что его приобрел некий Devesa, использовавший судно в качестве развездного катера вплоть до 1990-х годов. Позже он работал в Пуэрто Банус (Puerto Banús) в качестве экскурсионного катера, пока в 2004 г. не затонул во время плавания в море Альборан.

Последний из тройки "Halcón", захваченный в 1957 г., вступил в строй в 1958-м. По моей информации он действовал в районе Альхесираса и списан на Балеарских островах, после продажи частным лицам. Неизвестно, правда, в какое время это произошло, но на 1970 г. в списках его уже не было.

Все эти суда были объединены в общий класс ML, которые можно перевести просто как "Моторный катер" или "Моторная лодка". Этот обычай был принят еще в 1980-е гг. и сохраняется до настоящего времени.

### "Milano"

Катер принадлежал к 71,5-футовым MGB, известным также в литературе как 72-футовые, проекту, разработанному в 1940-х годах генеральным конструктором фирмы British Power Boats Co. (Хейт) Джорджем Сельманом (George Selman). Первоначально катер задумывался как сторожевой MASB (*Motor Anti-Submarine Boat*), но в итоге он получил сильное вооружение, чтобы бороться с германскими Шнельботами и Раумботами, ставшими частыми гостями британских вод после оккупации Голландии, Бельгии и Франции. В связи с этим британское адмиралтейство изменило название в январе 1941 г. на MGB (*Motor Gun Boat*). В общей сложности за годы войны промышленность дала флоту 96 единиц, из которых 39 принадлежали к типу Mk V, а 57 – Mk VI.

Корпус катеров изготовлялся из дерева и имел длину 21,87 м, ширину 6,27 м, осадку 1,27 м. Водоизмещение, в зависимости от ряда факторов, прежде всего от производителя, варьировалось в интервале 37–44 т. На каждом катере стояло по три бензиновых двигателя Packard, развивавших в общей сложности 3600 л.с. у первых судов серии и до 4050 л.с. у последних. В итоге катера развивали максимальную скорость до 40 уз, и крейсерскую до 26 уз. Бензин закачивался в пять основных емкостей, имевших суммарный объем в 2733 галлонов, что позволяло иметь дальность плавания в 475 миль на 35 узлах или 600 при 15 уз. Экипаж обычно состоял из двух офицеров и двенадцати матросов. Оригинальное вооружение состояло из одного Пом-пома, находившегося всего в двух футах от носа, 20-мм пушки Эрликон в корме и двух 0,303" пулеметов Льюиса. В 1943 г. часть катеров была переоборудована в торпедные катера МТВ (*Motor Torpedo Boat*) с установкой двух 18" аппаратов.

К сожалению, мне пока не удалось выяснить точную дату ввода "Milano" в состав SEVF, но на 1963 г. он уже числился в ее составе. Самая старая фотография показывает, что ранее "Milano" принадлежал к типу MGB/MTB с вооружением из двух 20-мм пушек. Позднее он как минимум два раза кардинально менял свою внешность и характеристики, в частности, один раз в связи с заменой бензиновых двигателей на два дизеля GM мощностью по 600 л.с. Разумеется, что при этом существенно возросла дальность плавания и снизилась максимальная скорость.

Катер в основном базировался на Альхесирас и Малагу и участвовал в многочисленных операциях по задержке контрабандистов. При чем, к концу карьеры имевшихся 1200 л.с. стало уже явно маловато для погонь за новым поколением быстроходных катеров контрабандистов, без труда уходивших от преследования. В связи с этим и пришлось закончить карьеру бывшего MGB. В 1986 г. катер был выведен из активного состава, замененный "Alcaraván-III". Старое судно купил дайверский клуб "Club Náutico" из Малаги, предполагая его затопить ради создания дайв-сайта, но в итоге от этой идеи отказались.

### **Спасательные катера "Alcaudon" и "Argo"**

И "Alcaudon", и "Argo" имели британское происхождение, и в годы своей молодости представляли тип, известный как ST (*Seaplane Tenders*). Как следует из названия, эти катера задумывались как суда поддержки самолетов RAF (Royal Air Force), из-за чего в списках Королевского флота они не числились.

Еще в 1930 г. фирма British Power Boat (Хите) построила несколько катеров проекта 200, головной из которых стал ST-200, показавших отличные результаты, о которых очень хорошо отзывался сэр Томас Эдвард Лоуренс, более известный как Лоуренс Аравийский.

Катера типа ST-200 строились из дерева и комплектовались двумя двигателями Power Meadows по 100 л.с., благодаря чему катера могли развить 29 уз. и поддерживать ее в течении получаса. С крейсерской скоростью 24 узла они могли пройти до 140 миль. Последние катера серии 200 (292–303, 323 и 324) оснащались уже дизелями Perkins S6M по 130 л.с., с которыми они, однако, достигали максимальной скорости лишь 24 уз. Что интересно, многие из построенных судов в конце своей боевой карьеры нашли применение в качестве пожарных катеров.

На протяжении всей своей службы в SEVF "Alcaudón" относился к катерам "4-й категории". Судя по моим записям он базировался в Уэльве и Альхесирасе и довольно активно использовался в 1960-х годах. Среди его "добычи" значатся такие суда как "Aziz", "Lota" и "Enmascarado". Характеристики катера следующие: длина 11,43 м, ширина 2,75 м, осадка 1,7 м, водоизмещение 6 т, силовая установка – 2 мотора Perkins S6M по 130 л.с. Скорость максимальная 24 уз, крейсерская – 20 уз.

В отличие от "Alcaudón" "Argo" был задержан с контрабандой в 1964 г. и после решения суда Сеуты передан в SEVF. Он также классифицировался как катер "4-й категории" и, судя по документации, имел длину 12,6 м, ширину 2,4 м, а в качестве двигательной установки – два двигателя Perkins по 100 л.с. Но в отличие от своего близнеца, "Argo" принадлежал к ST так называемого "узкого" типа, то есть имел корпус ограниченной ширины. Именно это обстоятельство и предопределило его быструю продажу с аукциона в 1969 г., после чего он использовался как портовое судно в Альхесирасе.

**"Petrel"**

Первоначально "Petrel" был 68-футовым HSL (*High Speed Launch*) фирмы British Power Boats, использовавшихся для Royal Air Force с целью спасения британских летчиков, приводившихся в Ла-Манше. Эти катера также получили известность как HSL типа 3, или просто как "Hants&Dorset". Катера обладали довольно широкими и просторными корпусами с множеством внутренних отсеков, которые кстати, можно было проходить не выходя на верхнюю палубу, что особо важно на большой скорости и в свежую погоду.

Всего в период с 1942 по 1946 г. было построено в общей сложности 90 катеров этого типа, неплохо зарекомендовавших себя, и стоявших вооружении вплоть до 1950-х годов. Лишь после этого оставшиеся в строю суда были преобразованы в спасательные катера, буксировщики, а еще четыре единицы – в катера с дистанционным управлением.

"Petrel" был конфискован у своих бывших владельцев решением суда в Валенсии по обвинению в контрабанде в 1962 г. К сожалению, информации об его службе у испанских таможенников крайне мало, но известно, что в основном он служил в районе Барселоны и принадлежал к судам "3-й категории". Характеристики следующие: длина 20,73 м, ширина 5,21 м, осадка 2,4 м, водоизмещение 41 т, четыре мотора GM мощностью по 165 л.с. имели привод на два винта и давали возможность развить скорость до 14 уз. Катер имел на вооружении одну 20-мм пушку Испано-Сюиза.

Судно было выведено из эксплуатации и поставлено на аукцион в 1968 г. со стартовой ценой 750 тыс. песет. Но за такую цену желающих приобрести катер так и не нашлось, в результате 4 марта 1969 г. он ушел за 525 тысяч, между прочим вместе со своим "сослуживцем" "Argo", обошедшимся новым хозяевам всего в 34 тысячи.

**"Roquero"**

Официально тип этого катера назывался 48' *Derby Winners Class Triple Screw Fast Launch* (48-футовый скоростной трехвинтовой катер, победитель Дерби), но 21 единица, построенные по этому проекту чаще называлась гораздо проще как "Derby Winners". Все они строились двумя сериями в период с 1941 по 1944 гг. Groves & Gutteridge, Ltd. и J.S. White & Co., Ltd (остров Уайт), и среди названий фигурировали: "Bahram", "Blue Peter", "Captain Cuttle", "Coronach", "Call Boy", "Cameronian", "Felstead", "Flying Fox", "Grand Parade", "Humorist", "Hyperion", "Isinglass", "Ladas", "Lemburg", "Manna", "Minoru", "Ormonde", "Spion Kop", "Sunstar", "Trigo" и "Windsor Lad". Как видно, все они названы в честь знаменитых лошадей, победителей скачек, означавшее, что катера этой серии также обладают высокой скоростью, необходимую для выполнения специальных поручений.

Что касается "Grand Parade", то его заложили на верфи J.S. White & Co., Ltd. 29 ноября 1941 г. под стапельным номером 5099. А название катер получил в честь лошади лорда Гланели (Glaneley), победителя Дерби 1919 г. Что интересно, все катера серии строились для нужд RASC (*Royal Army Service Corps*), обеспечивавший транспортом британскую армию. Во время Второй мировой войны корпусу принадлежали сотни плавсредств, разбросанных по всем театрам боевых действий.

Корпуса катеров типа "Derby Winners" строились из высококачественных сортов дерева, прежде всего дуба и красного дерева, в сочетании с умелой постройкой они в итоге демонстрировали удивительную прочность и надежность. Длина их составляла всего 14,63 м, а ширина 4,16 м. Первоначально катера снабжались тремя бензиновыми моторами Perkins 6354 по 125 л.с., позволявшими поддерживать крейсерскую скорость до 20 уз. Эта особенность – небольшие корпуса с тремя винтами была главной "визитной карточкой" катеров этого типа. Экипаж обычно состоял из семи матросов и командира. Для боя катера не предназначались, так что штатного вооружения не имели, как правило, полагаясь на личное оружие, но иногда для самообороны на корме устанавливалась спарка "Бренов".

В время мировой войны "Derby Winners" действовали весьма активно, сыграв, например, видную роль в операции в Нормандии. В знак признания заслуг по снабжению десантников, "Grand Parade" был отмечен мемориальной доской.

После войны катер приобрел некий мистер Шоу (Shaw) из Глазго, став первым частным владельцем "Grand Parade". Спустя некоторое время катер оказался на верфи McAllister в Думбартоне, выставленный на продажу. Его приобрел в начале 1960-х некий Гектор С. (Héctor C.) из Гибралтара. Спустя еще некоторое время катер оказался в

собственности некоего сеньора Лопеса (López), весьма сомнительной личности, который поменял на "Grand Parade" двигатели на более мощные GM, мощностью 225 л.с. Это факт позволяет утверждать, что скорость катера после этой замены существенно возросла.

Но 20 июля 1967 г. "Grand Parade" был арестован моторным катером LVR-I в районе Сеуты с грузом табака, прекратив, таким образом, свои противоправные действия. В 1968 г. после некоторой перестройки катер вошел в строй SEVF под названием "Roquero", действуя в основном в районе Уэльвы и Севильи, а, в конце концов, у Сеуты.

К сожалению, несмотря на свою высокую скорость, катер обладал весьма посредственной маневренностью, что и предопределило редкое его использование в операциях по борьбе с контрабандой. А в итоге, в 1982 г. старую лодку передают в распоряжение военно-морского флота, куда она вошла с тем же названием и бортовым номером P-126, продолжая свою службу в районе Сеуты. Впрочем, уже 1 ноября 1990 г. катер исключили из списков флота и сдали на слом в Карраке.

### "Sangual"

Корабли этого типа, известные как "Räumboots" или R-boats, разрабатывались как небольшие тральщики для работы на мелководье вблизи портов и устьев рек. Всего было построено несколько сотен этих катеров. Карьеру "Sangual" мы уже описывали\*, в итоге всех перипетий оказавшийся судном контрабандистов "Dedalos".

20 августа 1965 г. в водах близ Майорки (Балеарские острова) старый раумбот был пойман патрульным судном SEVF "Albatros" после трех предупредительных выстрелов из 20-мм пушки и 28 выстрелов на поражение. Кстати, ранее, в 1964 г. "Dedalos" смог удрать от патрульного судна "Cormorán" (типа Fairmile-B) при попытке приблизиться к побережью у Альмерии.

В 1968 г. катер приобрели в собственность SEVF и после ремонта под названием "Sangual" он в 1969 г. вошел в состав ее флота. По имеющейся документации его длина максимальная составляла 39,35 м, ширина 5,72 м, осадка 1,61 м. Водоизмещение в полном грузе 148 т. Силовая установка – два дизеля MWM модели R239 мощностью по 2500 л.с. с приводом на два винта. Максимальная скорость – 22,5 уз. Вооружение – одна 20-мм пушка Испано-Сюиза.

Катер стал одним из наиболее ценных приобретений таможенников, и использовался весьма активно. Среди жертв "Sangual" значатся "Manano", "Papy", "Playa de Gures" и "Iorana" (бывший британский торпедный катер типа "Gay").

### "Nebli"

"Nebli" была старой спасательной лодкой Люфттваффе (*Flugbetriebsboot*). Длина 27,6 м, ширина 4,6 м, осадка 1,5 м. Водоизмещение 65 т. Два мотора MWN-DM развивали суммарную мощность 1650 л.с. и сообщали катеру скорость до 27,9 уз. На 26 узлах он мог пройти до 580 миль. В 1955 г. ее купил некий француз Douane, у которого она приобрела известность под позывным DF1 и названием "Collin de Sussy", более знакомая испанским таможенникам под прозвищем "Colline des Soucis" (холм проблем), поскольку после мировой войны он действительно принес много проблем правоохранительным органам. В 1962 г. перед вводом в строй SEVF катер прошел капитальный ремонт на верфи CMN в Нормандии. Однако в Испании его карьера была недолгая, тем не менее катер успел отметиться в ряде успешных операций, в частности задержке знаменитого "Dallas" (типа "Fairmile-B"), впоследствии вошедшего в состав SEVF под названием "Sacre".

В заключение следует отметить, что сотрудничество SEVF и военно-морского флота было очень тесным. А персонал и вообще носил одинаковую форму, различаясь лишь нашивками. Корабли SEVF всегда рассматривались как резерв флота. В некоторые периоды существования Табачной монополии ее суда были полностью интегрированы в состав флота. Ниже приводится таблица, заимствованная из замечательной работы Х.Л. Коэльо Лильо "Buques de la Armada Española la Ayuda Americana y el Programa de Modernización".

\* *Medel Soterac X.M.* "Сангаль" – неизвестный "раумбот" / Пер. с исп. и компиляция Н.В. Митюков // Морская кампания. 2011. № 2. С. 61–62.

*Medel Soterac J.M.* "Sangual" – nieznaną kuter trawowy niemieckiej Kriegsmarine / tłumaczenie z hiszpańskiego N.W. Mitiuckow // Okręty Wojenne. 2011. № 3. S. 101–103.

Катер	Введен в состав флота	Выведен из состава флота
"Alcaraván"	19-02-1965	05-03-1974
"Basanta Silva"	19-02-1965	05-03-1974
"Cormorán"	19-02-1965	27-02-1967
"Halcón"	19-02-1965	14-10-1965
"Milano"	19-02-1965	18-12-1968
"Nebli"	19-02-1965	23-02-1966
"Petrel"	19-02-1965	01-07-1965
"Sacre"	19-02-1965	05-03-1974
"Sangual"	14-12-1968	05-03-1974

**Выводы.** Испанская службы таможенного контроля благодаря высокому профессионализму и самоотверженности труда ее сотрудников смогла ввести в состав своего флота множество катеров и судов постройки Второй мировой войны, на момент захвата которых таможенниками находившихся в весьма посредственном техническом состоянии. За очень небольшим исключением они довольно интенсивно эксплуатировались, сведя к минимуму контрабанду в течение многих лет.

#### References:

1. Anuarios del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal.
2. Casamayor Irlas H. Los Tabacaleros. Torreveja, 2004. 165 p.
3. Coello Lillo J.L. Buques de la Armada Española. La ayuda americana y el programa de modernización. 1993.
4. Jefferson D. Coastal Forces at War. 2009.
5. Lambert J., Ross A. Allied Coastal Forces of WWII. Vol. I. Fairmile designs and US Submarine Chasers. 1990.
6. Lambert J., Ross A. Allied Coastal Forces of WWII. Vol. II. Vosper designs and US Elcos. 1993.
7. Williamson G. Kriegsmarine Coastal Forces. 2009.

УДК 93

### Катера "Специальной службы налогового надзора" Испании постройки Второй мировой войны

Хеус Мария Медель Сотерас

Малагская база таможенного контроля, Испания  
Заместитель командира

Перевод с испанского Н.В. Митюков

**Аннотация.** После гражданской войны Испания находилась в глубокой экономической депрессии, что предопределило ограниченный объем средств, выделяемых на пополнение таможенного флота. В результате испанские таможенники вынуждены были использовать захваченные у контрабандистов катера и суда. В общей сложности в состав флота было введено 15 единиц, условия приобретения которых и краткая биография и является предметом данной работы.

**Ключевые слова:** таможенная служба; Испания; контрабанда; Средиземное море.