

Innovations of Spanish Shipbuilding of the Regency's period

Nicholas W. Mitiukov

Izhevsk State Technical University, Russian Federation
426000, Izhevsk, Studentcheskaya st., 7
Kama Institute of Humanitarian and Engineering Technologies
426000, Izhevsk, Vadim Sivkov st., 12
Academico-correspondiente Real Academia de la Mar (España), Dr. Sc., Associate Professor
E-mail: nico02@mail.ru

Abstract. The paper analyzes the innovation component of the Spanish shipbuilding programs of the first decade of the Regency period (1887-1898). It is shown that despite the objective difficulties with the construction of new ships, innovations in the industry in Spain was given great importance. Due to the nature of foreign policy the late 1880-s new military shipbuilding had clearly colonial orientation with a focus on high-speed cruiser. Problems of foreign and domestic policy of the earlier 1890-s not given the opportunity to fully implement the program of military shipbuilding, tightening it until the 1910-s, which was one of the reasons for the defeat in the Spanish-American War.

Keywords: Spain; history; regency; shipbuilding; naval policy.

Введение. До недавнего времени не одно поколение отечественных испанистов воспитывалось на тезисе В.И. Ленина об испано-американской войне, что молодой американский хищник победил одряхлевшего испанского. В связи с этим технический аспект испанского судостроения отличался поверхностными и исключительно эмоциональными оценками, об общей устарелости испанского флота, наличием большого процента в нем деревянных кораблей и т.д. Более взвешенные суждения базировались лишь на технической периодике второй половины XIX века (справочников Джейна, Брасея, альманахов "Военные флоты и морская справочника книжка" под редакцией Великого князя Алексея Николаевича, журналов "Engineering", "Морской сборник" и др.) и немногочисленных исследованиях, того же периода.

В связи с этим инновации испанского судостроения, и аспекты технического превосходства над американцами даже не рассматривались. Тем временем, начиная с 1970-х гг., появились фундаментальные исследования испанских историков, основанные на архивных документах, с которых в этот период был снят гриф ограниченного доступа, заставившие по новому взглянуть на военно-морскую политику Испании. Как оказалось, она имела весьма существенную инновационную составляющую, оставившую заметный след в развитии мировых военно-морских вооружений. В связи с этим задачей данной работы является рассмотрение технического аспекта программ испанского военно-морского строительства периода 1887–1898 гг. через призму военно-технических инноваций.

Материалы и методы. В качестве источниковой базы использовались следующие группы источников. Архивные данные, в первую очередь испанского Archivo de Bázan, как ранее не публиковавшиеся, так и уже введенные в научный оборот другими авторами. Во-вторых, это аналитические работы испанских историков, А.Р. Родригес Гонсалес, А. Анка Аламилло, Х.Л. Коэльо Лильо и др., как опубликованные в виде их фундаментальных работ, так и неопубликованные рукописи, предоставленные автору в личной переписке. Третья группа источников – периодические издания, в первую очередь официальные органы испанского морского министерства журнал "Revista General de Marina", бюллетень "Colección legislativa de la Armada" и др.

Работы отечественных историков, как правило, уделявшие внимание политическим аспектам испанского судостроения, и национально-освободительным вопросам, в технической области выглядят весьма поверхностными и нередко содержат ошибки, переходящие из издания в издание. Работы американских авторов также имеют весьма проблематичную ценность, ввиду явного небрежения испанскими данными (в начале XX в. американцы предприняли серьезные усилия по публикации первичных документов по испано-американской войне: рапорты командиров, официальные отчеты и т.п., доступных испанских документов, чем создали иллюзию системности у современных американских авторов).

При реконструкции событий автор использовал проблемно-хронологический метод, позволивший изучить проблему исследования в последовательном развитии, а также основы логики, предполагая, что каждое решение испанского руководства имело целью получить определенные политические дивиденды.

Обсуждение. В наследство от правления Изабель II Испании достался четвертый по численности флот мира, уступавший лишь Англии, Франции и Италии. Однако испанская военно-морская политика того времени, «политика экспедиций», привела к его крайнему обветшанию. Война в Африке, Мексике, Санто-Доминго и на Тихом океане практически всегда проходила по

одному сценарию: создавалась эскадра, из того, что было под рукой, которая посылалась в этот дальний уголок земного шара. А там она, лишенная должного ухода, постепенно приходила в негодность. Окончательный крест в надеждах на статус великой морской державы поставило «бедствие шестидесятых» (карлистские войны, кантонистская инсургенция и восстания на Кубе и Филиппинах). Но самое важное, что за этими внутренними и внешними «разборками» испанцы упустили промышленную революцию семидесятых.

Хотя на бумаге главную морскую мощь ведущих государств составляли все те же броненосцы с большими орудиями главного калибра и машинами на угле, они претерпели кардинальные изменения: броня стала стальной, орудия – не только нарезными, но и казнозарядными, а машины – двойного и даже тройного расширения, обеспечив большие скорости. К счастью в Испании находились умы, трезво оценивавшие изменившиеся реалии, и вопрос так радикально, как в России, нужен или не нужен стране флот, не поднимался. А поскольку понимание необходимости реформ распространялось до самых верхов власти, бюджет был готов финансировать, поэтому вопрос нового судостроения отдавался на откуп морякам – как лучше всего использовать имеющиеся у страны возможности. Начало 1880-х гг. прошло под знаком дискуссии в выработке единой военно-морской политики, и пока ее не приняли, три испанских казенных арсенала в Ферроле, Карраке и Картахене, чтобы сохранить свои мощности и кадры, занимались достройкой уже морально устаревших кораблей.

Испанское военно-морское сообщество разделилось по принципу, на какой класс боевых кораблей сделать упор в новой судостроительной программе: броненосцев или крейсеров. За этими формулировками стояли сторонники и противники колониальной политики: тяжелые и неповоротливые броненосцы идеально подходили для обороны своих берегов, а крейсера, с их высокой скоростью и дальностью плавания – для действия в заморских территориях. Правительство дало понять, что не будет давить на моряков, предоставив им самим право выбора. Поэтому проекты судостроительных программ, разрабатываемых в последние годы жизни короля Альфонсо XII, носили явный отпечаток предпочтений того или иного морского министра. Из наиболее существенных разработок периода с 1880 по 1886 г. следует выделить следующие планы судостроения:

- вице-адмирал Павия (1881 г.): 6 броненосцев, 6 броненосных крейсеров, 14 минных крейсеров, 26 канонерских лодок, 4 транспорта. Стоимость: 250 млн. песет, срок – 10 лет.
- вице-адмирал Антекера (1884 г.): 6 броненосцев 1 ранга, 6 броненосцев 2 ранга, 10 броненосных крейсеров, 28 крейсеров, 16 миноносцев, 6 транспортов.
- вице-адмирал Беранхер (1886 г.): 11 крейсеров 1 ранга, 6 крейсеров 2 ранга, 16 минных крейсеров, 138 миноносцев, 12 канонерских лодок, 1 транспорт [12, 13].

Как видно, программы Павии и Антекеры имеют явную примирительную тенденцию, направленную на развитие сбалансированного флота, а программа Беранхера, большого поклонника идей французской "Молодой школы", имеет явную крейсерскую направленность.

Вторым ключевым моментом военно-морской политики этого периода, заложенным в фундамент судостроительных программ периода регентства, стал вопрос о месте судостроения, на который большое влияние оказывали политические предпочтения кабинета министров, находившегося в данный момент у власти. Сейчас существуют разные точки зрения на эффективность их мер, пытаясь одних объявить патриотами, а на других сложить всю ответственность за "позор 1898 г.". Но следует отметить, что обе позиции были направлены на благо Испании, различаясь лишь в деталях. Так либералы выступали за распределение заказов на новые корабли за границей. Их доводы выглядели вполне очевидными: за меньшую цену флот получал более качественные боевые единицы. В противоположность им консерваторы предлагали сосредоточить судостроение на национальных верфях. В этом случае бюджетные ассигнования вели к модернизации национальной промышленности и через это к частичной разрядке социальной напряженности в испанском обществе. Вероятно, первым из морских министров, попытавшимся найти соломоново решение в политических битвах, стал Антекера, заказавший головной корабль своей программы броненосец «Пелайо» в Тулоне, чтобы затем произвести его копирование на испанских арсеналах (подробнее ситуацию с заказом «Пелайо» автор рассмотрел в работе [15]).

Если в вопросах места нового судостроения позиции либералов и консерваторов принципиально расходились, то в области артиллерии они проявляли весьма сомнительное единодушие. В основе решений стал принятый единый регламент на морскую артиллерию, причем, линейка принятых в Испании калибров базировалась на испанской модели Онтория [7]. Для начала 1880-х это стало эффективным политическим (поддержка национального производителя) и техническим мероприятием. Если бы этот регламент сразу внедрили в жизнь, из испанского флота удалось бы искоренить разнокалиберность и разнотипность артиллерийского вооружения. Например, в начале 1880-х практически одновременно для вооружения новейших крейсеров закупили несколько разных систем одного калибра (120-мм и 152-мм орудия Круппа и Армстронга в дополнение к уже имевшимся системам того же калибра), имевшие разный боезапас, разную конструкцию и т.д. Так что можно лишь посочувствовать тыловым службам этого периода в их

постоянных проблемах с пополнением боезапаса, комплектующими деталями и с обучением персонала. В целом абсолютно правильную меру сгубило отсутствие должного бюджетного подкрепления. Орудия старых систем так и остались на вооружении, а эйфория от испанского орудия, соответствующего лучшим мировым стандартам осталась вплоть до середины 1890-х гг., когда оно уже окончательно устарело из-за бурного развития артиллерии в этот период (автор в своих работах неоднократно затрагивал эту тему, анализируя ее на конкретным системам, например, подобный анализ 100-мм орудия Онтория и пришедшего ему на замену орудия Гарсия де Ломаса проанализировано в [17]).

Коренной поворот испанской военно-морской политики последовал в 1885 г., когда практически одновременно прошли три важных события: Каролинский кризис, отставка кабинета министров и смерть короля Альфонсо XII.

Осенью 1885 г. Германия заняла один из островов Каролинского архипелага. Хотя в это время немцы еще не обладали сильным флотом, а у Испании по-прежнему сохранялись остатки бывшего корабельного могущества, стало понятно, что если не принять срочные меры, найдется много желающих ухватить кусок от испанских колониальных владений. Следствием этого стал так называемый «Пакт Эль Пардо», когда консерваторы и либералы решили объединить свои усилия в деле укрепления военно-морского могущества [13].

Успехи испанской дипломатии этого периода привели к тому, что в мае 1887 г. был заключен испано-итальянский союз, гарантировавший «Status quo» в бассейне Средиземного моря. И сейчас если бы Франция решила его оспаривать, ей пришлось противостоять не одинокой Испании, а объединенной мощи Тройственного союза. В результате моряки смогли сосредоточить усилия нового судостроения на решении колониальных проблем.

10 октября 1886 г. портфель морского министра в испанском правительстве достался контр-адмиралу Рафаэлю Родригесу Ариасу (Rafael Rodríguez Arias). На первый взгляд, высшую должность во флоте досталась посредственности: он не обладал ни героическим прошлым Антекеры, ни горизмой Беранхера. Но, как оказалось, Р. Родригес Ариас имел другие немаловажные для этой должности качества, а именно склонность к риску и возможность находить компромисс.

Анализируя деятельность своих предшественников, адмирал Родригес Ариас сделал вывод, что надо начать с конца. Ведь и Антекера, и Песуэлла, и Беранхер, начинали свою деятельность с критики предшественников, и попытки разработать с нуля судостроительный закон в соответствии со своим видением испанской военно-морской политики. А учитывая ставшее плохой традицией непродолжительное пребывание кабинета у власти, на пробивание проекта судостроительного закона через бюрократические структуры у них уже не оставалось времени.

Поэтому Родригес Ариас взял за основу только что разработанный проект судостроительного закона своего предшественника Хосе Марии Беранхера и заменил ее четвертую статью. В оригинальной редакции она гласила, что изменение типов строящихся и заказываемых кораблей может быть произведено только посредством нового судостроительного закона. Родригес Ариас далее вместо точки поставил запятую и добавил: *«или когда этого потребуют прогресс и новые технические успехи военного кораблестроения – по утверждению Совета Министров и Технического комитета флота»* [13]. Надо ли говорить, что после этого все предыдущие статьи, рассчитывающие необходимое количество крейсеров и миноносцев, просто теряли всякий смысл. Всегда можно было сослаться на то, что прогресс уже потребовал отказ от этих кораблей в пользу других! Интересно отметить, что предсовмина Кановас, большой любитель флотских тем, проконсультировался о программе с французскими адмиралами. И те, видя в ней развитие идей «Молодой школы», разумеется, похвалили ее создателей. В то время как представители традиционной школы видели возможность пересмотреть классы и типы кораблей уже в процессе раздачи заказов.

В итоге, после мастерски проведенной кулуарной борьбы, а также ссылаясь на недавно прошедший Каролинский кризис, Родригес Ариас добился своего. В сессии, состоявшейся 22 декабря 1886 г., 82 голосами «за» и одиннадцатью «против», проект приняли за основу для нового судостроения, а утвержденный королем 12 января 1887 г., он приобрел силу закона (здесь и далее – текст королевский декретов опубликован в бюллетене "Colección legislativa de la Armada" за соответствующую дату. Кроме того, текст закона 12 января 1887 г. опубликован в [9]).

По программе судостроения предполагалось в десятилетний срок с 1887 по 1897 г. выделять ежегодно по 19 млн. песет. Эти суммы распределялись следующим образом:

- одиннадцать крейсеров 1 ранга (три 4500 т., 21 уз., восемь 3200 т., 21 уз.) – 61 млн. песет;
- шесть крейсеров 2 ранга (1500–2500 т., 23 уз.) – 15 млн. песет;
- четыре минных крейсера (1100 т., 21 уз.) – 8 млн. песет;
- 96 миноносцев 1 ранга (100–200 т., 24 уз.) – 57,6 млн. песет;
- 42 миноносцев 2 класса (60–70 т., 24 уз.) – 16,8 млн. песет;
- транспорт (3000 т.) – 2,5 млн. песет;
- 12 канонерских лодок (шесть 500 т., 18 уз., шесть 350 т., 18 уз.) – 15 млн. песет;
- 16 торпедных канонерских лодок (250 т., 16 уз.) – 12 млн. песет;

- 20 катеров (14 уз.) – 2 млн. песет.

Тем временем Родригес Ариас продолжал свое дело, и менее чем через год Испания увидела его видение судостроительной программы. Королевский декрет 13 октября 1887 г. подтверждал строительство уже начатых крейсеров: 4500-тонных «Лепанто» и «Альфонсо XIII» и 1000-тонного «Маркес де ла Энсенада» [5]. Но вместо одного 4500-тонного и восьми 3200-тонных крейсеров программы Беранхера предполагалось теперь строить шесть 6500–7000-тонных. Нечто подобное произошло и с более мелкими кораблями. «Полчища» миноносцев (за исключением четверки типа «Ариете»), уступили место второй «визитной карточке» программы Родригеса Ариаса – минным крейсерам. При этом интересно его объяснение столь экстравагантного шага: миноносцы, дескать, быстро устаревают, поэтому их необходимо серийно строить лишь перед непосредственным началом боевых действий [13]. Таким образом, к концу года стало ясно, что Испания будет строить шесть небывало больших для нее броненосных крейсеров (к этому моменту самый крупный крейсер, построенный на Пиренеях, имел водоизмещение не больше 3500 т) и 10 минных крейсеров.

С высоты сегодняшнего дня испанского адмирала легко критиковать, тем более что все вышло как в известной черномырдинской поговорке: «хотели как лучше, а получилось как всегда». Но для конца 1880-х гг. подобные меры казались вполне логичными и обоснованными. Так сравнивая проект 7000-тонной «Инфанты Марии Тересы» с «Пелайо» видно, что на бумаге она не слишком уступает в защите и вооружении, значительно превосходя в скорости и автономности. Единственное явное преимущество «Пелайо» заключалось в продолжении броневых поясов до оконечностей. Но всего через несколько лет система бронирования «Инфанты Марии Тересы», или по американской терминологии схема «все или ничего», станет классической.

Так что специалисты Технического комитета флота вполне знали что делали. Это особенно ярко становится видно при рассмотрении сил потенциальных противников, которые могли предвидеться у испанских крейсеров. Подписание испано-итальянского договора означало, что в случае войны в Европе Испания будет лишь одна из стран коалиции. Поэтому ее «личные» враги ограничивались соперниками заморских территорий. В Карибах традиционным противником были Соединенные Штаты, а на Филиппинах – Япония и Китай (тогда еще не переживший поражение в японо-китайской войне).

Самый лучший американский крейсер того времени «Балтимор», соответствовал своими характеристиками уровню уже построенной «Рейны Рехенте», так что «Инфанты Марии Тересы» его решительно превосходили по всем параметрам. Оставались броненосцы «Техас» и «Мэн», чем-то превосходящие, а в чем-то уступающие испанцам, но в этом случае их можно было задавить числом. Относительно Японии, ее броненосный флот, состоявший из устаревших броненосцев, брать в рассмотрение не приходится, а что касается крейсеров, то самые крупные из них также едва достигали 4500-тонной отметки и опять-таки более соответствовали уровню «Рейны Рехенте». И, наконец, Китай. Его флот располагал небольшими крейсерами как броненосными, так и бронепалубными, но ядро состояло из двух броненосцев. Однако, их 305-мм орудия, грозные на бумаге, к концу 1880-х гг. уже практически устарели.

Второй козырь Родригеса Ариаса – минные крейсера также в настоящее время жестоко критикуется как мертворожденный тип. Но в то время это был единственный тип мореходного торпедного судна! Опыт маневров с коллекцией миноносцев всех ведущих производителей, собранной Испанией в первой половине 1880-х гг. показал, что и корпус у них слабоват, и мореходность никакая, да и максимальную скорость они развивают лишь в «тепличных» условиях. В итоге, применение своего главного оружия – торпеды миноносцами возможно лишь как исключение, но не правило [2]. Что интересно, опыт войн начала 1890-х гг. лишь доказывал правоту испанского адмирала. Оба случая потопления броненосцев в этот период на счету именно минных крейсеров: 23 апреля 1891 г. чилийский броненосец «Бланко Энкалада» потоплен торпедами «Альмиранте Конделла» и «Альмиранте Линча», а 7 сентября 1893 г. бразильский броненосец «Акидабан» отправлен на дно минным крейсером «Жуство Сампайо» [13, Р. 249].

Стоимость программы с учетом модернизации арсеналов планировалась 225 млн песет. Часть суммы предполагалось погашать бюджетом метрополии по 19 млн ежегодно, а еще 35 млн должны дать колонии. Впрочем, уже на стадии планирования расходов авторов закона ждало глубокое разочарование. Во-первых, в конечном итоге требуемых денег у колоний так и не нашлось. А во-вторых, за основу при выкладках бюджета метрополии были выбраны, финансово благополучные и относительно стабильные годы второй половины 1880-х гг. Реально, уже начиная с начала 1890-х, наполняемость бюджета оставляла желать лучшего, а потом инсургенция в колониях привела к неуклонному снижению год от года доходной части. В результате выполнение программы проходило с все большим финансовым напряжением [13, Р. 256-258]. Если казенные адмиралтейства смогли пережить эти потрясения, фактически заморозив строительство, то для частных волна неплатежей обернулась банкротством.

Следующее «ноу-хау» программы Родригеса Ариаса заключалось в пункте 9, гласившем: *«Правительству разрешается производить строительство на судостроительных заводах национальных, или иностранных заводов, если последние захотят обосноваться в Испании»* [9].

Первоначально во время парламентских дебатов автор программы предполагал, что после перевооружения казенных arsenалов им достанутся все заказы на новое судостроение. Но он успокоил другие сектора экономики: *«корабли, строящиеся на арсеналах, национальная промышленность должна будет обеспечить металлургическим материалом, машинами и прочими важными механизмами, которые не уместно строить непосредственно на арсеналах. Это даст основание для строительства и разработки различных испанских фабрик, которые в настоящее время способны производить комплектующие, и которые могут упасть духом, если не получат своего развития без такого ценного конкурса»* [13, Р. 266-267].

И так, установка правительства, что претворение в жизнь программы будет происходить за счет национальной промышленности, прозвучала ясно и отчетливо. Этим достигалось сразу три цели. Первая, стратегическая – гарантированная поставка кораблей, вне зависимости от политических интриг, вторая, интересы престижа – корабли носят флаг государства, в котором они построены, и третья, промышленная – в ходе претворения программы национальная промышленность получает толчок к развитию.

Между тем, обследование состояния дел на арсеналах показало, что они и без того сверх меры загружены работой. Только из крупных кораблей в этот момент достраивались три крейсера типа «Рейна Кристина» и два типа «Рейна Рехенте». Поэтому отдавать заказы сразу на два крейсера каждому арсеналу было бы весьма опрометчиво. Но и состояние частной промышленности не давало повода для энтузиазма. Поэтому Родригес Ариас пошел на рискованный шаг по привлечению иностранных инвестиций под новое судостроение. В Испании подобная практика делалась впервые.

Понимая всю опасность подобного шага, он заявлял: *«было бы уместным не подталкивать и насильственно не насаждать в Испании [частную судостроительную промышленность], но этим шагом мы страхуем наше будущее от возможных потрясений»* [13]. В связи с этим и возник пункт о том, что любая иностранная фирма может ожидать получения заказа, если откроет филиал в Испании.

Частный капитал с большой надеждой следил за перипетиями парламентских баталий, пока упомянутый Королевский декрет 13 октября 1887 г. не расставил все по своим местам. В соответствии с ним, три новых крейсера доставались трем казенным адмиралтействам, а тендер еще на три предполагалось разыграть в ходе конкурса между *«национальными или иностранными фирмами, которые должны были открыть филиал в Испании и пользоваться услугами испанских подрядчиков, или зарубежных в том случае, если не появятся предложения национальных фирм»* [9]. Срок для предъявления заявок устанавливался в три месяца. Окончательные требования к конкурсантам были опубликованы 28 декабря 1887 г.

Хотя участие в тендере могли принимать национальные или смешанные предприятия, признавалось, что не все материалы могут быть произведены в Испании. Для защиты интересов испанского капитала и наемной рабочей силы, устанавливалось ограничение, что *«в строительстве следует использовать испанцев не менее чем три четверти»* [9]. Конкурсант мог предложить заявку как на один, так на два или на все три крейсера, минимальный уставной капитал устанавливался в один миллион песет. Платежи предполагалось проводить отдельными взносами, которых устанавливалось не менее шести.

Критерии для оценки заявок в порядке значимости оговаривались следующие: сроки постройки, цена, прочность корпуса, простота механизмов, скорость и дальность плавания. Для надзора за строительством предполагалось организовать специальную комиссию министерства, чтобы исключить использование дефектных материалов. Кроме того, оговаривалась возможность внесения изменений в проект уже в стадии достройки.

В итоге на конкурс поступило девять заявок, в следующей последовательности. «С. Murrieta y Cía.» (Великобритания), «Oswald Mondannt and Co.», «Martínez de las Rivas y Ch.M. Palmers», «La Vizcaya», «Otero, Gil y Cía», «Thames Iron Works» (Великобритания), «I. and G. Rennie Ltd.» (Великобритания), «Vila Hnos. y Cía.» и «Factoría Naval Gaditana» [3].

Из представленных испанских фирм реальным опытом обладали лишь «Otero, Gil y Cía», построившая до этого на добровольные пожертвования миноносец «Эхерсито». Вторая фирма, «Vila Hnos. y Cía.» в свое время была довольно крупным предприятием, закрывшимся в 1874 г. в связи с переходом на металлическое судостроение. После серии неурядиц и коренной перестройки с учетом возможностей уже стального судостроения, предприятие повторно открылось в 1888 г., в ожидании флотских заказов. Все остальные компании существовали более на бумаге.

Изначально наиболее перспективной виделась заявка «Нервионской верфи», порожденной деловым союзом испанца Хосе Мартинеса де лас Риваса (José Martínez de las Rivas) и британца Чарльза М. Пальмерса (Charles M. Palmers). Первый был владельцем сталелитейного завода в Бильбао, а второй представлял интересы объединения британских фирм «Ярроу», «Брауна» и «Каммеля» из Шеффилда.

Не обошлось и без экзотики, так барселонский бизнесмен Алехандро Волгемут (Alejandro Wolgquemuth) выступил с предложением на базе «гражданского арсенала» Барселоны создать военный арсенал.

18 мая 1888 г. группа кадисских предпринимателей объединились для создания судостроительного завода. В процессе строительства предполагалось плотно использовать возможности и кадровый потенциал соседнего арсенала Карраки. Определенную силу группе придавало соглашение с ведущим испанским производителем машин и механизмов – барселонской фирмой «Maquinista Terrestre y Marítima» (МТМ), которая вскоре подписала соглашение по сотрудничеству с французской фирмой «Chantiers et Ateliers de la Gironde», превратившись практически в монополиста на поставки главных машин флоту и баскской «La Vizcaya».

На внеочередном собрании 2 января 1888 г. кадисцы и барселонцы решили заявиться с уставным капиталом в 7,5 млн песет на аренду арсенала Карраки (2 млн вносила «Factoría Naval Gaditana», остальное – МТМ). В случае выигрыша тендера, акционеры обязались сохранить и расширить возможности арсенала, а также построить новый док для приема кораблей длиной 130 м. Все штатные должности и оклады работников арсенала предлагалось сохранить, производя их, разумеется, теперь из фондов компании. Кроме того, акционеры обязались не использовать иностранную рабочую силу в количестве превышавшем испанцев.

Сохраняя преемственность традиций арсенала Карраки, акционеры запрашивали треть всех заказанных кораблей эскадры, с обязательством закончить уже начатое арсеналом строительство. Даже были определены ежегодные субсидии: по 800 тыс. первые пятнадцать лет, и потом по 400 тыс.

Трудно сказать, насколько заявка кадисских предпринимателей соответствовала реальному положению дел, но выбор конкурсной комиссии был практически единогласным – Нервионская верфь. Бывшие соперники чрезвычайно болезненно восприняли свой проигрыш. Слишком сильно ассоциировались нервионцы с английским капиталом. Не добавил популярности верфи и тот факт, что по предварительному соглашению, подрядчиком на изготовление машин для заказанных крейсеров должна была выступить барселонская МТМ, а на некоторые механизмы – севильская «Портилья». Однако после победы в конкурсе завод в одностороннем порядке отказался исполнять договоренности и самостоятельно изготовил все требовавшееся оборудование. Это привело к раздражению так называемого «патриотически настроенного» общественного мнения и чрезвычайной непопулярности нервионцев в прессе.

Но особенно болезненно на проигрыш в конкурсе отреагировали в Кадисе и Галисии. 30 августа 1888 г. наиболее солидная газета Кадиса «Дьярио де Кадис» вышла с передовицей «Фатальное известие», в котором прямо заявлялось: «*После такой предварительной работы и таких иллюзий на благоприятные известия, состоялось правосудие, решившее в пользу других... После этого мы не можем с покорностью и хладнокровием воспринять этот полный провал, крушение и истинную катастрофу, которая неизбежно наступит*» [4]. В городе экстренно собралось Провинциальное собрание, в Мадрид понесся поток протестующих телеграмм. Закрылось ряд магазинов, сорвалось большинство публичных представлений, везде появились плакаты и пасквили, а часть провинциальных и муниципальных чиновников начали угрожать отставкой. Кадисские власти даже начали готовить специальную парламентскую комиссию во главе с сенатором Завалой, чтобы оспорить правомочность принятого решения. Напряжение достигло такой силы, что расквартированные в округе войска и флот были приведены в состояние полной боевой готовности.

В результате, министерство пошло на компромисс, вовремя вспомнив о поправке принятой Родригесом Ариасом, и в программе появился седьмой крейсер в 7000 т. Определенную легитимность подобному пересмотру придавало следующее обстоятельство. Раздавая заказы между тремя главными адмиралтействами, испанцы постепенно пришли к тому, что практически все корабли во флоте строились сериями кратными трем. Впрочем, это не создавало больших тактических сложностей, ведь и главных военно-морских баз также было три. Между тем, в составе флота числились два устаревших броненосца «Витория» и «Нумансия», которые предполагалось подвергнуть коренной перестройке. А поскольку в результате всех пертурбаций они должны были «дорости» до уровня броненосного крейсера, седьмой корабль как раз и довел бы количество кораблей этого класса до девяти.

Формальное начало для заказа седьмого крейсера программы положили Королевские декреты 24 сентября и 3 октября 1888 г. Первый гласил, что вместо предполагаемого по закону большого количества миноносцев следует заказать еще один крейсер в 7000 т., а второй – заказ на строительство передавал кадисской судовой верфи. Для этой цели 10 января 1889 г. выделялся кредит в 14,98 млн. песет.

Но еще раньше, сразу после неудачи в конкурсе из 27 акционеров новообразованного общества «Factoría Naval Gaditana» 24 изъявили желание выйти из бизнеса. Но три брата Вея-Мурхия (Алехандро, Хуан и Мигель) решили довести начатое дело до конца и, начиная с этого момента, временное товарищество переросло в общество «Братьев Вея-Мурхия» («Вея-Мурхия Эрманос» – Veя-Murguía Hermanos). В последующем верфь несколько раз меняла свое название, став сначала «Эчеварриеттой и Ларринагой» (Echevarrieta y Larrinaga), а потом «АО Кадисская судовой верфь» (Astilleros de Cádiz, S.A.). Именно под названием «Вея-Мурхия» она и фигурировала в упомянутом декрете 3 октября 1888 г.

Решение правительства стало неожиданностью, как для Кадиса, так и для других кабинетов министерства. И уже совсем скоро, не без участия прессы, Технический комитет Морского

министерства принял постановление, что фирма не обладает требуемыми мощностями, а смета, заложенная в проект явно чрезмерная. Тем не менее, 17 марта 1890 г. фирма представила второе, более детально проработанное предложение, которое приняли, дав зеленый свет кадисской постройке. Немаловажную роль в этом возможно сыграло и благоприятное настроение общественного мнения. В отличие от нервионской верфи, «Вея-Мурхия» с самого начала рассматривалась как чисто испанское творение, этаким гением испанской нации. Причем, если консерваторы смотрели с тревогой на «нервионское» творение либералов, то благожелательное мнение о кадисцах совпадало у тех и у других.

Тем не менее, несмотря на работы по строительству и расширению верфи, она сильно уступала тому же Нервионскому заводу. Достаточно упомянуть, что на «Вея-Мурхия» отсутствовал док! Не располагал завод и сильной промышленностью в округе: в отличие от индустриального севера, юг по-прежнему оставался преимущественно аграрным.

Пока шли взаимные препирательства и традиционная бюрократическая волокита, подписание контракта было отсрочено. А в 1891 г. случились два события, заставившие отказаться от копирования типа «Инфанта Мария Тереза» в пользу более крупного корабля.

Во-первых, в Великобритании прошла научная конференция, посвященная оценке текущего состояния военно-морских вооружений, с приглашением практически всех ведущих кораблестроителей и лиц из адмиралтейства. Большого внимания удостоились крейсера типа «Орландо», проект которых положили в основу «Инфанта Марии Терезы», причём в основном звучали нелестные отзывы. Например, отмечались слабое горизонтальное бронирование, чрезвычайная уязвимость крейсеров от фугасных снарядов и т.д. Итоги конференции вызвали большой интерес в Испании – центральное издательство Мадрида даже опубликовало перевод материалов для ознакомления с ними испанских офицеров.

Во-вторых, из США дошли тревожные вести, что американцы строят новый корабль, превосходящий по своим характеристикам испанские аналоги. Незамедлительно на верфь Крампа, где сооружался крейсер «Нью-Йорк», командировали несколько специалистов. Итогом их поездки стал подробный доклад в Морском министерстве. Участник командировки мичман Мануэль Самоса писал: *«Этот крейсер [«Нью-Йорк»] мы могли бы сравнить с нашей «Бискайей»... но американский крейсер в лучшую сторону отличается по защите от фугасных снарядов, что заслуживает достаточно пристального внимания, особенно после опытов в Тулоне с «Белликесом» [устаревший французский корабль, расстрелянный во время учений, показавших высокую эффективность фугасных снарядов – Н.М.]. Мы это упоминаем для того, чтобы компетентные люди изучили сей факт, и учли его при строительстве новой эскадры»* [14]. Хотя «американец» уступал по массе бортового залпа, безоговорочно превосходил по массе выстреливаемого в минуту металла. Так что следовало доработать проект «Инфанта Марии Терезы» с целью усиления бронирования и увеличения скорострельной артиллерии. Инициатором подобного пересмотра выступил морской министр адмирал Беранхер, теперь уже сам воспользовавшись оговорками закона Родригеса Ариаса.

Работа над техзаданием и конкурсом на лучший проект броненосного крейсера осложнялось наличием заранее определенного победителя. Фарс ситуации заключался в том, что работы в Кадисе уже начались, были задействованы и подрядчики. Например, в начале мая 1891 г. барселонское предприятие МТМ уже произвело отливку заготовки под корпус паровой машины. Тем не менее, дискуссия в министерстве получилась довольно жаркая. В стенограммах заседания Консультативного комитета во многих местах фразы подправлены и дополнены, что нехарактерно для испанского документооборота того времени. Многие цифры по несколько раз переправлены [1]. На итоговом заседании 15 апреля 1891 г. была принята окончательная редакция технического задания, с изменениями по вооружению: *«Консультативный совет Флота постановил проект броненосного крейсера 7000 т и 13 000 л.с., (контракт на строительство которого в размере 14 380 тысяч песет достался братьям Вея Мурхия из Кадиса), исправить на боевой корабль 9235 метрических тонн водоизмещения, двойного дна, клеточной схемы, имеющий две машины тройного расширения суммарной мощностью 15 000 л.с. при естественной тяге и радиусом действия не менее 12 000 миль на экономической скорости»* [1].

Таким образом, испанцы получали решительное преимущество над американцами для ведения крейсерских операций. В случае полного претворения в жизнь судостроительной программы они могли выставить три однородные эскадры с ходом свыше 20 узлов, каждая из которых состояла бы из крейсера-флагмана водоизмещением 9000 т., двух броненосных крейсеров типа «Инфанта Мария Тереза» по 7000 т. и одному 4500-тонному бронепалубному крейсеру типа «Рейна Рехенте». Умелыми и активными действиями на коммуникациях, подобных операциям «Алабамы» во время гражданской войны в США, они смогли бы заставить американцев заключить мир на испанских условиях. Противостоять им могли бы лишь броненосные крейсера «Нью-Йорк» и «Бруклин» и несколько бронепалубных, имевших сопоставимую скорость. Тихоходные американские броненосцы, необходимые для защиты собственных берегов, из-за ограниченной дальности плавания к крейсерским операциям привлечь вряд ли бы не удалось.

Министерству пришлось пересмотреть первоначальное техническое задание и на минный крейсер [16, 18]. Родоначальник этого типа «Деструктор», построенный фирмой Томпсона имел скорость 22,5 узла – максимально возможную для корабля таких размеров. Однако в ходе его испытаний в Испании возник законный вопрос, а имеет ли смысл такая скорость? В работе Х.Р. Гарсия Мартинеса [6] довольно подробно цитируется рассекреченный рапорт капитана 1 ранга Сигисмундо Бермехо, руководившего торпедными стрельбами «Деструктора». Всего в программе испытаний на 21-узловом ходу произвели четыре выстрела. Половина пусков (пуски № 17 и 18) оказались неудачными, поскольку вода, попала в аппарат. Причины неисправности видели в неудовлетворительно закрывающихся крышках торпедных аппаратов. Кроме того, ось аппарата находилась всего в 0,8 м от ватерлинии и при полном ходе она неминуемо заполнялась водой от носового буруна.

Больше всех пришлось поволноваться в пуске № 19. В этот раз вместо штатного выхода, торпеда просто сошла по трубе и вывалилась наружу. Набегающим потоком воды ее подмяло под корпус, приведя в негодность. Кораблю пришлось остановиться и убирать поврежденную торпеду. Зато в этот день выстрел № 20 на скорости 16 узлов прошел без нареканий. Из-за инцидента с пуском № 19, на следующий день предварительно четыре раза была испытана пневматика аппаратов, и лишь только поле этого перешли на стрельбу учебными торпедами. Оба выстрела на скорости 16 узлов прошли без нареканий.

Исходя из программы испытаний, были сделаны важные выводы. На скорости в 16 узлов все пуски были удовлетворительными, а на скорости 20-22 узла только в двух случаях торпеда вышла из аппарата, при этом лишь один раз в штатном режиме. В связи с этим максимальная скорость при пуске ограничивалась 16-ю узлами, а после каждого выстрела следовало проводить контрольную продувку для удаления попавшей в аппарат воды. Таким образом, создавалась парадоксальная ситуация – главное оружие «Деструктора» высокая скорость и торпеда оказались несовместимыми.

Разумеется, результаты экспериментов в Испании не получили широкой огласки, но ими руководствовались высшие чины при выдаче технического задания на следующие минные крейсера. Так если в программе судостроения Родригеса Ариаса фигурировали 96 миноносцев с дальностью плавания 1500 миль и скоростью 24 узла, стоимостью по 600 тыс. песет («Деструктор» обошелся в 800 тысяч) [6]. То уже в более взвешенном проекте, опубликованном в статье Клаудио Лаго де Лансона [8], упоминалось об эсминцах водоизмещением в 500 т. и ценой по полутора млн. песет: 2 в первой очереди, два во второй и два в третьей. Точно такая же численность предполагалась для 350-тонных миноносцев, стоимостью в 1 млн. И, наконец, 200–250-тонные миноносцы в 700 тыс. планировалось 4, 6 и 6 соответственно. В итоге министерство построило 5 единиц типа «Темерарио» водоизмещением 570 т, «Нуэва Эспанью» в 630 т, «Филипинас» в 750 т, и три типа «Дон Альваро де Басан» в 830 т. Интересно, что проектная скорость всех их не превышала 20 уз. (реально те же 16–18) [5]. Но даже в таком более скромном варианте ничего подобного американцы в составе своего флота к началу испано-американской войны не имели. Все имевшиеся в строю американские миноносцы ориентировались исключительно на прибрежную оборону.

Следующим типом кораблей, в котором Испания обогнала своих американских оппонентов, стали подводные лодки. В 1887 г. была построена первая по-настоящему боевая субмарина Исаака Пералы, обогнав в этом американцев почти на десятилетие [10]. Морское министерство отказалось принимать ее на вооружение, но причины этого состояли вовсе не в политических интригах, а в недоработанности конструкции. Среди пунктов, сформулированных в министерском задании 19 декабря 1888 г. в ходе испытаний оказались невыполнены всего два: погружение на максимальную глубину 30 м и учебная атака корабля в районе Гибралтара. В последнем случае требовалось перейти собственными силами в надводном положении из Кадиса до Альхесирасской бухты. Но увы, испытания лодки в Кадисской бухте показали невозможность ни первого ни второго. Не все гладко прошло и в ходе «успешных» июньских атак: так из-за дефекта балластного клапана лодка просто чудом не утонула. Поэтому в заключении комиссии и говорится, что идея подводного плавания не зашла дальше опытов и экспериментов: лодка в целом не годилась для ведения боевых действий – обладала слишком малой автономностью и плохой мореходностью. Это делало возможным ее применения лишь в "тепличных" условиях. Впрочем, министерство было вполне готово сделать следующий логический шаг. 11 ноября 1890 г. выходит приказ Морского министра о сдаче лодки к порту, а Исааку Пералу рекомендовалось заняться проектированием новой более крупной лодки водоизмещением в 120 т. К сожалению, к этому времени здоровье изобретателя уже не позволило заняться совершенствованием своего детища и он, получив звание старшего лейтенанта, выходит в отставку (подробнее история с лодкой Пералы анализировалась автором в работах [19, 20]).

Подводя итог испанской судостроительной активности первого десятилетия периода регентства, следует отметить, что, несмотря на явный инновационный уклон, с выполнением программы возникли многочисленные технические трудности, сопровождавшиеся организационными и экономическими проблемами. Даже несмотря на техническую поддержку Великобритании, испанская промышленность оказалась не готова к столь обширному судостроению. В 1894 г. специальная парламентская комиссия, обследовав строящиеся корабли, пришла к выводу, что программа 1887 г. провалилась. Из-за многочисленных задержек и дефектов в строительстве все

планируемые суммы оказались потраченными, но программа находилась в стадии далекой от выполнения. Принятый либеральным правительством «мирный» бюджет также не способствовал скорейшему окончанию работ – даже находящиеся в строю корабли не получали должного содержания. Количество батальонов морских пехотинцев сократили с двенадцати до трех, навсегда похоронив идею профессиональной колониальной армии.

1895 г. принес новые проблемы. Мало того, что в этот год практически одновременно погибли три крейсера, начавшаяся инсургенция на Кубе и Филиппинах потребовала пересмотра даже тех небольших сумм, которые выделялись Морскому министерству. Хотя программа экстраординарного усиления сил в колониях была исполнена в рекордные сроки, это были в основном малые канонерки, абсолютно непригодные в случае войны с внешними противниками.

Новое правительство Кановас дель Кастильо, пост Морского министра в котором снова занял все тот же адмирал Беранхер, пыталось изменить существующее положение, но время уже было упущено. Сделав упор на иностранных поставщиков, в 1897 г. принимается новая судостроительная программа. По ней предполагалось построить: броненосец, двенадцать крейсеров 1 ранга, тринадцать второго, 100 миноносцев 1 ранга, 50 второго; транспорт, 32 канонерские лодки и 20 катеров. Из всего этого амбициозного судостроения за рубежом удалось купить: в Италии один крейсер 1 ранга "Кристобаль Колон", в Великобритании – шесть миноносцев, а также капитально отремонтировать и модернизировать все броненосцы, включая совершенно устаревшие «Витория» и «Нумансия» (к сожалению, ни на одном работы не удалось завершить к началу испано-американской войны). Из мелких судов были куплены три транспорта и несколько буксиров. В Англии построили два плавучих дока, предназначенные для адмиралтейств Гаваны и Кавите. К сожалению, переговоры о покупке в Италии крейсеров «Варезе» и «Карло Альберто», а в Австрии броненосцев «Вьен» и «Будапешт» окончились безрезультатно.

Итогом усилий адмирала Беранхера стало абсолютно популистское решение. Не имея возможности реально увеличить силу испанского флота, он сделал это на бумаге, введя новую классификацию кораблей и судов. 18 августа 1895 г. вышел в свет Королевский декрет о новой классификации кораблей, где единственным критерием, определяющим класс корабля, стало водоизмещение [21]:

- броненосцами 1 ранга стали называться все боевые корабли с водоизмещением большим 9000 т.;
- броненосцами 2 ранга – от 6000 до 9000 т.;
- крейсера 1 ранга – от 2000 до 6000 т.;
- крейсера 2 ранга – от 800 до 2000 т.;
- крейсера 3 ранга – от 500 до 800 т.;
- канонерки 1 ранга – от 300 до 500 т.;
- канонерки 2 ранга – от 100 до 300 т.;
- канонерки 3 ранга – от 20 до 100 т.;
- катера – все боевые суда, меньшие 20 т.;
- миноносцы 1 ранга – минные корабли от 100 до 500 т.;
- миноносцы 2 ранга – меньшие 100 т.

Таким образом, получалось, что все испанские корабли были на одну ступень выше по классификации, чем их зарубежные аналоги: крейсера стали броненосцами, а канонерки – крейсерами.

Естественно, что такая подтасовка не могла дезинформировать военно-морских специалистов, и потому была направлена исключительно на создание общественного мнения. Но, как показали дальнейшие события, для общественного мнения это оказался троянский конь. Действительно, если в официальных сводках сообщают, что испанский крейсер уничтожен американской канонеркой, то на простого обывателя подобное известие производит тягостное впечатление. А фактически, канонерка в 300 т. уничтожена канонеркой в 1500 т.

Всего на нужды флота в 1892–1893 финансовых годах ассигновано 29,7 млн песет, из которых 5,8 млн пошло на новое судостроение, в 1893–1894 гг. – 22,4 млн, а в 1894–1895 гг. – 23,4 млн [13]. Таким образом, вместо сильного и сбалансированного флота, предполагавшийся после претворения программы судостроения Родригеса Ариаса, Испания встретила испано-американскую войну с одним броненосцем и пятью броненосными крейсерами, явно уступая в вооружении и бронировании пяти броненосцам, шести мониторам и двум броненосным крейсерам американского флота. Испанцы имели неоспоримое преимущество в автономности и скорости перед своими американскими оппонентами, что оказалось бессмысленным в выбранном сценарии войны...

Заключение.

1. В отечественной и американской литературе сложилось искаженное представление об испанском военном судостроении периода регентства. Для отечественной литературы это объясняется давлением марксистской идеологии о невозможности победы в войне государства с более отсталой общественно-экономической формацией, из-за чего в работах советских историков акцентируется устарелость материальной части флота. Американские историки также оказались не

заинтересованными в объективной оценке, имея тенденцию к преувеличению испанских возможностей, чтобы подчеркнуть грандиозность первой победы своего «Нового флота» над некогда великим государством.

2. Анализ программ испанского судостроения позволяет утверждать, что в целом к 1898 г. Испания обладала совершенным и вполне сбалансированным флотом, по ряду параметров превосходя американский флот. Испанский флот имел весьма существенную инновационную составляющую.

3. Ввиду особенностей внешней политики Испании конца 1880-х гг. все новое военное судостроение имело явно колониальную ориентацию с упором на быстроходные крейсера. Проблемы внешнеполитического и внутриполитического характера начала 1890-х гг. не дали возможности в полной мере претворить программу военного судостроения, затянув ее до 1910-х гг., когда в строй испанского флота вступили уже морально устаревшие корабли.

Примечания:

1. Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» (Ciudad Real): «Buques Historiales» Leg. 1176, Núm 245; «Contratos y escrituras» Leg. 5477, Núm L; «Expedientes Personales» Leg. 620, Núm 27; «Buques (Cuaderno de Bitácora)» Leg. 1177, Núm 164.
2. Bermejo S. Maniobras y ejercicios de tropederos // Revista General de Marina. 1888. T. 23. P. 527–569.
3. Colección legislativa de la Armada. 1889. P. 293.
4. Diario de Cádiz. 30 de agosto 1888.
5. Estado General de la Armada para el año de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
6. García Martínez J. R. Cazatorpedero «Destructor» // El «Destructor» de Villaamil el primer torpedero contratorpedero. Madrid: Centro Marítimo y Naval Casto Méndez Núñez, 2009.
7. García Parreño J. Las armas navales españolas. Madrid: Empresa nacional Bazan, 1982. 312 p.
8. Lago de Lanzón C. La escuadra en proyecto // Revista General de Marina. 1887. T. 20. P. 273–303.
9. Ministerio de Marina. Ley // Revista General de Marina. 1887. T. 20. P. III–X.
10. Mitiuckow N.W. Pierwsze okręty podwodne Hiszpanii i Stanów Zjednoczonych // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 6–11.
11. Coello Lillo J.L., Rodríguez González A.R. Buques de la Armada Española. A través de la fotografía (1849–1900). Madrid: Aqualarga, 2001.
12. Rodríguez González A.R. El plan naval de Rodriguez Arias de 1887 y sus antecedentes // Revista General de Marina. 1985. T. 209. P. 81–109.
13. Rodríguez González A.R. Política naval de la restauración (1875–1898). Madrid: Editorial San Martín, 1988. 522 p.
14. Somoza M. Una visita al arsenal de Cramp and Sons // Revista General de Marina. 1891. T. 29. P. 334–349.
15. Анка А.А., Митюков Н.В. Испанский броненосец «Pelayo». СПб: Изд-во «ЛеКо», 2004. 56 с.
16. Митюков Н.В. «Деструктор» и мировое судостроение // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. 2012. № 5. Ч. 1. С. 128–131.
17. Митюков Н.В. 100-мм орудие Гарсия де Ломаса // Клио. 2011. № 8. С. 119–121.
18. Митюков Н.В. Минный крейсер «Деструктор». М.: Морская коллекция, 2012. 32 с.
19. Митюков Н.В. Подводная лодка Исаака Пералы и мировое судостроение // Военный сборник. 2013. Т. 1. № 1. С. 4–12.
20. Митюков Н.В., Порцева Л.П. Подводная лодка Исаака Пералы – памятник военно-морским инновациям Испании конца XIX века // Гуманитарное знание в XXI в.: значение, тенденции и перспективы. Новосибирск: Изд-во СибАК, 2013. С. 8–25. (ISBN 978-5-4379-0347-6).
21. Ministerio de marina // Revista General de Marina. 1895. T. 37. P. 255.

References:

1. Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» (Ciudad Real): «Buques Historiales» Leg. 1176, Núm 245; «Contratos y escrituras» Leg. 5477, Núm L; «Expedientes Personales» Leg. 620, Núm 27; «Buques (Cuaderno de Bitácora)» Leg. 1177, Núm 164.
2. Bermejo S. Maniobras y ejercicios de tropederos // Revista General de Marina. 1888. T. 23. P. 527–569.
3. Colección legislativa de la Armada. 1889. P. 293.
4. Diario de Cádiz. 30 de agosto 1888.
5. Estado General de la Armada para el año de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
6. García Martínez J. R. Cazatorpedero «Destructor» // El «Destructor» de Villaamil el primer torpedero contratorpedero. Madrid: Centro Marítimo y Naval Casto Méndez Núñez, 2009.
7. García Parreño J. Las armas navales españolas. Madrid: Empresa nacional Bazan, 1982. 312 p.
8. Lago de Lanzón C. La escuadra en proyecto // Revista General de Marina. 1887. T. 20. P. 273–303.
9. Ministerio de Marina. Ley // Revista General de Marina. 1887. T. 20. P. III–X.
10. Mitiuckow N.W. Pierwsze okręty podwodne Hiszpanii i Stanów Zjednoczonych // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 6–11.

11. Coello Lillo J.L., Rodríguez González A.R. Buques de la Armada Española. A través de la fotografía (1849–1900). Madrid: Aqualarga, 2001.
12. Rodríguez González A.R. El plan naval de Rodriguez Arias de 1887 y sus antecedentes // Revista General de Marina. 1985. T. 209. P. 81–109.
13. Rodríguez González A.R. Política naval de la restauración (1875–1898). Madrid: Editorial San Martín, 1988. 522 p.
14. Somoza M. Una visita al arsenal de Cramp and Sons // Revista General de Marina. 1891. T. 29. P. 334–349.
15. Anca A.A., Mitiukow N.W. Ispanskiy bronenosets «Pelayo». S-Peterburg, 2004. 56 p.
16. Mitiukow N.W. «Destructor» i mirovoe sudostroenie // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kulturologia i iskusstvovedenie. 2012. № 5. Part. 1. P. 128–131.
17. Mitiukow N.W. 100-mm orudie García de Lomas // Klio. 2011. № 8. P. 119–121.
18. Mitiukow N.W. Minnyi kreiser «Destructor». Moskva, 2012. 32 p.
19. Mitiukow N.W. Podvodnaya lodka Isaaka Perala i mirivie sudostoenie // Voennyi sbornik. 2013. T. 1. № 1. P. 4–12.
20. Mitiukow N.W., Portseva L.P. Podvodnaya lodka Isaaka Perala – pamatnik voenno-morskim innovatsiyam Ispanii kontsa XIX veka // Gumanitarnoe znanie v XXI v.: znachenie, tendentsii i perspektivy. Novosibirsk, 2013. P. 8–25. (ISBN 978-5-4379-0347-6).
21. Ministerio de marina // Revista General de Marina. 1895. T. 37. P. 255.

УДК 94(460).085

Иновации испанского судостроения периода регентства

Николай Витальевич Митюков

Ижевский государственный технический университет, Российская Федерация
426000, Ижевск, ул. Студенческая, 7
Камский институт гуманитарных и инженерных технологий
426000, Ижевск, ул. Вадима Сивкова, 12
Член-корреспондент Королевской морской академии (Испания), д-р техн. наук, доцент
E-mail: nico02@mail.ru

Аннотация. В работе дается анализ инновационной составляющей программ испанского судостроения первого десятилетия периода регентства (1887–1898 гг.). Показано, что несмотря на объективные трудности со строительством новых кораблей, инновациям в отрасли в Испании уделялось большое значение. Ввиду особенностей внешней политики конца 1880-х гг. новое военное судостроение имело явно колониальную ориентацию с упором на быстроходные крейсера. Проблемы внешнеполитического и внутривнутриполитического характера начала 1890-х гг. не дали возможность в полной мере претворить программу военного судостроения, затянув ее до 1910-х гг., что стало одной из причин поражения в испано-американской войне.

Ключевые слова: Испания; история; регентство; судостроение; военно-морская политика.