

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. 86, No. 11-1, pp. 1910-1924, 2014

DOI: 10.13187/er.2014.86.1910
www.erjournal.ru



Исторические науки и археология

Historical sciences and archaeology

UDC 94(47).083: 94(82)

Argentine Trawlers for the Arctic Ocean Flotilla

¹ Roman V. Lapshin

² Nicholas W. Mitjukov

¹⁻² International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

Abstract

During World War I, the Russian government, which had underestimated the significance of danger to north freights from mines, had been unable to efficiently stave off German operations. For that reason, an entire fleet of fishing trawlers was acquired from foreign countries, which were used as mine-sweeping vessels. This paper addresses the service of Argentine trawlers

Keywords: Russian north; World War I; mine-sweeping activities; danger from mines.

Введение

Корабли и суда, приобретенные Россией во время Первой мировой войны для флотилии Северного Ледовитого океана сыграли существенную роль в отечественной морской истории. Объектом данного исследования стали аргентинские траулеры, приобретенные для использования в качестве тральщиков. В отечественной историографии уже рассматривался вопрос приобретения бывший траулеров в нейтральных странах [1], ровно как и отдельные аспекты их истории, например, в рыболовецком флоте СССР [2] или участии в белом движении [3]. Имеются и отдельные справочные издания о траулерах-тральщиках [4–5]. Но, судя по проведенному библиографическому анализу, системно вопрос об истории именно бывших аргентинских траулеров пока не поднимался.

Материалы и методы

В работе использована отечественная и зарубежная литература о бывших аргентинских траулерах, в первую очередь данные морских регистров, которые дополнялись информацией периодической печати, мемуарной литературы и аналитическими работами отечественных и зарубежных историков. Методологической основой статьи стали методы историзма, системности и объективности. Также нами был использован хронологический подход.

Обсуждение

Война, начавшаяся на русском севере во время Первой мировой войны с проникновением туда германских подводных лодок стала, для русского командования

сюрпризом – флотилии Северного ледовитого океана тогда просто не существовало: русские имели лишь посыльное судно "Бакан" и вооруженный 37-мм пушкой пароход местного губернатора "Мурман". Морские агенты начали поиск подходящих судов для покупки, а часть кораблей была перебазирована с Тихого океана.

Русское командование в первое время не оценило в полной мере минную опасность, из-за чего русские тральные силы ограничились наспех вооруженными рыболовными траулерами. Однако очень скоро выяснилось, что 4-узловый ход, который они могли дать под тралами очень медленный, изношенные механизмы часто выходили из строя, помещения были не приспособлены для холодного климата.

Не рассчитывая найти подходящие суда среди российских владельцев, Морской генеральный штаб решил на приобретение подходящих судов за границей. Для этой цели были определены характеристики приобретаемых кораблей: постройка не ранее 1905 г, водоизмещение 400–500 т, мощность машин 400–500 л.с., наличие жилых помещений на 30 чел. Исходя из этих требований в конце 1915 г. морские агенты начали поиск подходящих предложений. Первоначально планировалось кампанию 1916 г. начать с новыми 17 тральщиками, позднее эта цифра была доведена до 30 штук.

В феврале 1916 г. Морское ведомство при посредничестве «Торгового дома Ганс Смит» приобрело в Аргентине целую флотилию рыболовецких траулеров из одиннадцати единиц на общую сумму 2,56 млн руб. Все суда принадлежали аргентинской компании «Sociedad Pescadero Argentina» (хозяин – F. Dumas), и имели порт приписки Буэнос-Айрес. К сожалению, по ряду причин пришлось приобрести не только выбранные комиссией единицы, но и три судна меньших размеров и потому менее пригодных для будущей службы в качестве тральщиков.

В конце апреля – июле флотилия двумя группами в пять и шесть единиц осуществила переход из Буэнос-Айреса в Англию. По пути они посетили Нью-Йорк, где прошли полный доковый осмотр.

После того как траулеры в Бристоле осмотрели инспекторы Ллойда и русские моряки, на них производились работы по переоборудованию их в тральщики, которыми руководила фирма «Mardew, Carnew & Co». Кормовая часть освобождалась под тральное оборудование, в рыбном трюме оборудовались кубрики для экипажа, телеграф, погреба боеприпасов. В носовой части устанавливалось 75-мм орудие. Кубрик рыбаков переделывался в помещения унтер-офицеров. За счет рыбных трюмов расширялись угольные ямы, монтировались дополнительные цистерны для пресной воды. Надстройка перестраивалась, и там делались каюты для офицеров. Артиллерия и тралы на суда шли из запасов британского адмиралтейства. Для ускорения производства работ часть траулеров были переданы на заводы в Кардифе, Барри и Амонмауте, где работы велись хоть и местными средствами, но под общим руководством той же фирмы. Приказом № 209 по Морскому Ведомству от 29 октября все суда зачислены в Дивизию траления Флотилии Северного ледовитого океана как тральщики с присвоением буквенно-цифрового обозначения с Т 30 по Т 40, что подтвердил приказ Главного начальника города Архангельска и района Белого моря по ФСЛО № 465 от 31 октября.

К ноябрю переоборудование закончилось, но в прежнем виде оставались лишь носовые кубрики для удобства их использования перегонными командами. К новому году все суда прошли испытания и ликвидацию выявленных дефектов. После этого их начали перегонять в Александровск. Последним в начале февраля туда пришел Т-38.

Краткие справки о биографии следующие (все даты, касающиеся России до 1918 г. приведены по старому стилю).

Таблица 1

Построечные даты

Тральщик	Заложен	Спущен	Укомплектован	Судостроитель	Стапельный номер
Т 30	1905	27.11.1905	01.1906	J. Duthie Torry Shipbuilding Co, Aberdeen. Великобритания	№ 294

Т 31	1906	нач. 03.1907	03.04.1907	Hall, Russell & Co. Aberdeen. Великобритания	№ 425
Т 32					№ 426
Т 33	1907	20.02.1908	нач. 03.1908		№ 449
Т 34					№ 450
Т 35	1908	12.01.1909	конец 01.1909		№ 460
Т 36	1909	25.01.1910	02.1910		№ 475
Т 37	1910	25.02.1911	нач. 04.1911		№ 488
Т 38		23.03.1911	конец 04.1911		№ 489
Т 39	1906	01.12.1906	01.1907		№ 420
Т 40	1908	05.06.1909	07.1909		№ 464

Таблица 2

Технические характеристики

Тральщик	Водоизмещение	Размерения	Машины	Вооружение	Экипаж
Т 30	320 т. / 261 брт.	39,84 - 6,8 - 3,7 / 4 м	1 ВТР = 650 л.с. 9 уз. 2626 миль (9 уз)	1 76 / 40-мм	32 чел.
Т 31	481 т. / 195 брт. / 85 нрт.	34,47 - 6,55 - 3,55 / 4,3 м	1 ВТР 69 нлс. / 400 л.с. 10 уз.	1 76 / 40-мм	32 чел.
Т 32					
Т 33	500 т. / 275 брт. / 181 нрт.	40,83 / 43,7 - 7,06 - 3,55 / 4 м	1 ВТР 86 нлс. / 600 л.с. 10,5 уз.	1 76 / 40-мм	32 чел.
Т 34					
Т 35	430 т. / 181 брт.	34,17 - 6,45 - 3,55 / 3,71 м	1 ВТР 500 л.с. 9 уз.	1 76 / 40-мм	32 чел.
Т 36	475 т. / 263 брт.	40,88 / 42,7 - 7 - 3,8 / 4,3 м	1 ВТР 500 л.с.10 уз.	1 75 / 50-мм, 1 7,62-мм пул.	32 / 39 чел. (англ. п/х).
Т 37	550 т. / 276 брт.	41,47 / 45,7 - 7,1 - 3,71 / 4,7 м	1 ВТР 450 л.с. 10,5 уз.	1 76 / 40-мм	32 чел.
Т 38					
Т 39	500 т. / 339,52 брт. / 152,79 нрт.	41,6 / 45,62 - 7,05 - 3,65 / 4,6 м	1 ВТР 500 л.с. 11 уз.	1 76 / 40-мм	32 чел.
Т 40	390 т. / 270 брт.	36,64 - 6,73 - 3,7 / 4,3 м	1 ВТР 500 л.с.10,5 уз. 2880 миль	1 75 / 50-мм	32 чел.

Т 30.

Бывший английский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**BEN CRUACHAN**» (хозяин – английская фирма «North British Steam Fishing Co.Ltd.», порт приписки Абердин). Ловил рыбу близ английских берегов в Северном море. В 1913 г. продан аргентинской фирме «River Plate Trading Co.Ltd.» (порт приписки Буэнос-Айрес), переименован в «**CORBINA**» и ушел в аргентинские воды. В 1914 г. куплен «Sociedad Pescadero Argentina» и переименован в «**ONCE**». В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 30**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск. 20.01.1917 г. пришел в Кольский залив, войдя в 1 отряд Дивизии траления. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 27 марта (9 апреля по н. ст.) 1918 г. приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 8 мая после разоружения сдан продотделу Архангельского горисполкома как траулер. 22 мая выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского Ведомства, но 2.08.1918 г. взят в Архангельске белоповстанцами. Затем находился

в отстое. В январе 1919 г. как траулер сдан в аренду промысловой секции Архангельского отделения Центросоюза. К июлю 1919 г. ловил рыбу у берегов Мурмана. С ноября 1919 г. зимовка с еще 5 траулерами в Порт-Владимире (зап. часть Мурманского п-ова.). После ухода белых к концу декабря 1920 г. под контролем красных. 26 февраля национализирован по декрету СНК. В середине марта 1920 г. ушел в Архангельск на ремонт. 19 марта приказом № 51 Архангельского губревкома сдан в Беломорско-Мурманское областное управление рыбо-звериных промыслов Архоблрыбы. К июню 1920 г. как **Т 30 «СОВГОСРЫБТРЕСТ»**. 29.06.1920 г. первым вышел на лов рыбы после гражданской войны. С 01.09.1921 г. стал **Т 30 «ЛУЧИНСКИЙ»**. К 1924 г. у Архангельского областного управления рыбной промышленности. С 06.1924 г. в Архангельской конторе Севгосрыбтреста (приписка Архангельск, Рег. № 9). К январю 1929 г. переведен в Мурманск как **РТ 30 «ЛУЧИНСКИЙ»**. С марта 1930 г. в собственности у Севтралтрест (Архангельск). В марте 1931 г. утонул в шторм в Мурманске. Вскоре поднят ЭПРОНОм ОГПУ с помощью понтонов. С августа 1931 г. у Мурмангосрыбтреста. После ремонта снова на промысле в Баренцевом море. В 1934 г. подчинен с трестом Наркомпищепрому. С 19.01.1939 г. с трестом передан Наркомрыбпрому. К 1941 г. котлы и машины сняты, служил как баржа. В начале Великой Отечественной войны в ВМФ не призывался, но в мае 1943 г. взят в СФ как **С-21**. В 1946 г. из-за плохого технического состояния списан и сдан промышленности на утилизацию. Вскоре после этого разобран на металл.

Т 31 (однотипен Т 32)

Бывший английский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер без имени. Строился для английской фирмы «Narrow Baxter Steam Fishing Co. Ltd.», но накануне сдачи продан аргентинской фирме «Sociedad Pescadero Argentina», получил наименование «**UNO**» и после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 31**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск. 20.01.1917 г. пришел в Кольский залив и после небольшого ремонта приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4 отряд Дивизии траления. 20 сентября сдан Дивизиону тральщиков Сводного отряда ФСЛО. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 27 марта 1918 г. приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 13 мая передан Северному кооперативу военных моряков и служащих Морского Ведомства как траулер. С 12 июля под контролем английских интервентов в Мурманске. 30 июля с их экипажем и флагом как «**SUREAXE**» (№ **4344**) ушел с английской эскадрой в Архангельск. Прибыл на место 2 августа, но в сентябре вернулся в Мурманск. 11.11.1918 г. включен в английский ВМФ и ушел в Англию. После 1 МВ разоружен и 11.05.1920 г. продан английской фирме «J. M. Davidson, Raik Rd.» (порт приписки Абердин Рег. № 144595) как траулер **А 161 «SUREAXE»**. В 1923 г. продан «Narrow-Baxter Steam Fishing Co.Ltd.» (порт приписки Абердин) и ловил рыбу у берегов Англии и Шотландии. С начала 2 МВ в отстое в Абердине. В середине ноября 1939 г. начались переговоры о продаже, и 23 ноября продан фирме «J.C. Llewellyn,Docks» (порт приписки Милфорд) для лова рыбы у испанских берегов. С 23.11.1939 по 22.11.1940 гг. числится в Милфорде. С 23.11.1940 г. числится с бортовым номером **DO 37** у фирмы E.M.M.G. Cubbin, порт приписки Дуглас, остров Мейн (собственник R.A. Colby Cubbin). В августе 1942 г. реквизирован английским Адмиралтейством для буксировки мишеней и получил наименование **FY.1843**. В ноябре 1945 г. сдан хозяину и ловил рыбу как «**SUREAXE**». В декабре 1951 г. из-за плохого технического состояния сдан на слом шотландской фирме «West Coast of Scotland Ship Breaking Co. Ltd.» (Troon) и в 1952 г. разобран на металл.

Т 32 (однотипен Т 31)

Бывший аргентинский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**DOS**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 32**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск. 20.01.1917 г. пришел в Александровск-на-Мурмане и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4 отряд Дивизии траления. В мае 1917 г. перешел в Мурманск. 26.10.1917 г.

перешел на сторону Советской власти. 27 марта 1918 г. приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 22 мая выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского Ведомства. С 1 июля подчинен Мурманскому Совдепу. С 12 июля под контролем английских интервентов. К середине августа 1918 г. как промысловый под торговым флагом у торгово-промышленного отдела Мурманского краевого Совета. В январе 1919 г. как траулер сдан в аренду промысловой секции Архангельского отделения Центросоюза. К июлю 1919 г. на ловле рыбы у берегов Мурманска. С ноября 1919 г. на зимовке с другими пятью траулерами в Порт-Владимире (зап. часть Мурманского п-ова.). После ухода белых к концу февраля 1920 г. под контролем красных. 26 февраля национализирован по декрету СНК. В середине марта 1920 г. ушел в Архангельск на ремонт. 19.03.1920 г. приказом № 51 Архангельского губревкома сдан в Беломорско-Мурманское областное управление рыбо-звериных промыслов Архоблрыбы. С 01.09.1921 г. стал **Т 32 «КУМЖА»**. С 1923 г. в ремонте. К 1924 г. у Архангельского областного управления рыбной промышленности. С июня 1924 г. в Архангельской конторе Севгосрыбтреста (приписка Архангельск, Рег. № 8). К январю 1929 г. переведен в Мурманск как **РТ 32 «КУМЖА»**. С марта 1930 г. у Севтралтреста (Архангельск). С августа 1931 г. у Мурмангосрыбтреста. В 1933 г. в Северной сельдяной экспедиции, затем вернулся в Мурмангосрыбтрест. В 1934 г. подчинен с трестом Наркомпищпрому. В 1938 г. сдан ПИПРО как экспедиционное судно. К 22.06.1941 г. вел исследования у острова Медвежий. После войны трое суток шел в Мурманск. Придя сюда, в конце июня 1941 г. сдан как спасательное судно ЭПРОНу. Ночью 13.07.1941 г., идя в Иоканьгу со сторожевиком «ТУМАН» и РТ 67, обстрелян у Гавриловских о-вов тремя германскими эсминцами типа «Z», поврежден и выбросился в бухте Порчниха на берег (потери – 10 раненых). В июле 1943 г. снят с камней и уведен в Мурманск на ремонт. В 1947 г. после ремонта сдан Мурманской тралбазе Минрыбхоза как «**КУМЖА**». С 1952 г. у Мурманского рыбного порта. В 1955 г. еще в работе, но к концу 50-х гг. из-за плохого технического состояния сдан на слом и разобран на металл.

Т 33 (однотипен Т 34)

Бывший аргентинский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**TRES**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 33**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск. 20.01.1917 г. пришел в Кольский залив и после небольшого ремонта приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4 отряд Дивизии траления. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. В конце февраля 1918 г. имелись планы сдать судно Службе Связи, но 27 марта приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 22 марта выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского Ведомства С 12 июля под контролем английских интервентов в Мурманске. 30 июля с их экипажем и флагом как «**SILVERAXE**» (№ **4338**) ушел с английской эскадрой в Архангельск. Прибыл туда 2 августа, но ТВ сентябре 1918 г. снова вернулся в Мурманск. 11.11.1918 г. включен в английский ВМФ и ушел в Англию. После 1 МВ разоружен и 11.05.1920 г. продан английской фирме «Atlantic Trawlers, Docks» (собственник сэр David R. Llewellyn, Милфорд) как траулер **LO 460 «SILVERAXE»**. Получил порт приписки Лондон и Рег. № 144682. После ремонта с 7.12.1920 по 7.02.1924 г. числился с припиской в Милфорде и ловил рыбу у берегов Англии и Шотландии. Затем в отстое. В 1925 г. продан в Норвегию как «**FINMARK**». В феврале 1926 г. потерпел аварию и погиб у норвежских берегов.

Т 34 (однотипен Т 33)

Бывший аргентинский одновинтовой железный двухмачтовый однопалубный паровой рыболовный траулер «**CUATRO**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 34**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск. 20.01.1917 г. пришел в Кольский залив и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4 отряд Дивизии траления. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 27 марта приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 27 марта сдан Северному кооперативу военных моряков и служащих Морского Ведомства как траулер. С 12 июля под

контролем английских интервентов в Мурманске. 30 июля с их экипажем и флагом как «**FIRMAXE**» (№ 4345) ушел с английской эскадрой в Архангельск. Прибыл 2 августа, но в сентябре ушел обратно в Мурманск. 11.11.1918 г. включен в английский ВМФ и ушел в Англию. После 1 МВ разоружен и 11.05.1920 г. продан английскому судовладельцу А.М. Jeewanjee (Бомбей) как траулер «**CANNANORE**». Затем работал как грузовое судно в районе Момбасы (Кения). В 1927 г. купил судовладелец N. Dosajee и работал там же. В марте 1932 г. из-за плохого технического состояния сдан на слом и вскоре разобран на металл.

Т 35

Бывший аргентинский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**SINKO**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 35**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск-на-Мурмане. 20.01.1917 г. пришел в Кольский залив и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4 отряд Дивизии траления. К концу апреля 1917 г. ушел в Мурманск и вытасчен на обсушку для ремонта корпуса и котлов, после чего, 20 сентября сдан Дивизиону тральщиков Сводного отряда ФСЛО. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти и затем служил в 1-м отряде тральщиков. В конце февраля 1918 г. имелись планы передать Службе Связи, но 27 марта приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 22 мая выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского Ведомства. С 1 июля подчинен Мурманскому Совдепу. С 12 июля под контролем английских интервентов в Мурманске. К середине августа 1918 г. как промысловый под торговым флагом у торгово-промышленного отдела Мурманского краевого Совета. В январе 1919 г. как траулер сдан в аренду промысловой секции Архангельского отделения Центросоюза. К июлю 1919 г. на ловле рыбы у берегов Мурманска. С ноября 1919 г. находился на зимовке в Порт-Владимире (западная часть Мурманского полуострова). После ухода белых к концу февраля 1920 г. под контролем красных. 26 февраля национализирован по декрету СНК. В середине марта 1920 г. ушел в Архангельск на ремонт. 19.03.1920 г. приказом № 51 Архангельского губревкома сдан в Беломорско-Мурманское областное управление рыбо-звериных промыслов Архоблрыбы. В 01.09.1921 г. стал **Т 35** «**ПИКША**». В 1923 г. был в ремонте. К 1924 г. у Архангельского областного управления рыбной промышленности. С июня 1924 г. в Архангельской конторе Севгосрыбтреста (приписка Архангельск, Рег. № 20). К январю 1929 г. переведен в Мурманск как **РТ 35** «**ПИКША**». С марта 1930 г. у Севтралтрест (Архангельск). С августа 1931 г. у Мурманского госрыбтреста. 13.10.1932 г. по системе каналов и Волге ушел на Каспий вместе с с РТ 40 «**СКАТ**». Придя в Баку вошли в Контору активного лова Азрыбтреста, начав лов красной рыбы. В 1934 г. подчинен с трестом Наркомпищепрому. К 1937 г. сдан как экспедиционно-исследовательское судно ВНИИ рыбхоза и океанографии. Постановлением СНК СССР № 213 сс. в 1940 г. планировалось сдать Каспийской военной флотилии, но в начале 1941 г. как буксирный пароход вошел в Астраханское рейдовое нефтеналивное государственное пароходство «Рейдтанкер» и в его составе подчинен НКМФ. После начала войны работал в северной части Каспия. 23.03.1946 г. с пароходством подчинен ММФ. В начале 50-х гг. вероятно списан из-за плохого технического состояния.

Т 36

Бывший аргентинский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**SIES**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 36**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск. 21.01.1917 г. пришел в Кольский залив и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4-й отряд Дивизии траления. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 27 марта 1918 г. приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 8 мая Директивой Коллегии Наркомата по Морским делам № 53 сдан Дирекции моряков Белого моря, что подтвердил приказ по ФСЛО № 438 от 24 мая, но 26 мая выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского ведомства. С 12 июля под контролем английских интервентов в Мурманске. 30 июля с их экипажем и флагом как «**COALAXE**» (№ 4346) ушел с английской эскадрой в Архангельск. Прибыли туда 2 августа, но в сентябре 1918 г. снова ушел в Мурманск.

11.11.1918 г. включен в английский ВМФ и ушел в Англию. После 1 МВ разоружен и 11.05.1920 г. продан английскому судовладельцу А.М. Jeewanjee (Бомбей) как траулер «**CALICUT**». Затем работал как грузовое судно у Момбасы (Кения). В 1927 г. купил судовладелец N. Dosajee и работал там же. 04.04.1928 г. на выходе из бухты Момбаса сел на риф Leven Reef в точке 04°04'27" ЮШ 39°41'99" ВД. Экипаж спасся на шлюпках, все 39 человек благополучно достигли берега. Попытка буксира снять окончилась неудачно и судно затонуло. Останки корпуса в настоящее время видны на рифе.

Т 37 (однотипен Т 38)

Бывший аргентинский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**SIETE**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 37**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск-на-Мурмане. 21.01.1917 г. пришел в Кольский залив и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4-й отряд Дивизии траления. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. К февралю 1918 г. в 1-м отряде тральщиков 27 марта приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации и стоял в Мурманске без экипажа. В середине мая 1918 г. велись переговоры об укомплектовании судна англичанами. 22 мая выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского ведомства. С 1 июля подчинен Мурманскому Совдепу. С 12 июля под контролем английских интервентов. К середине августа 1918 г. как промысловый под торговым флагом у торгово-промышленного отдела Мурманского краевого Совета. В январе 1919 г. как траулер сдан в аренду промысловой секции Архангельского отделения Центросоюза. К июлю 1919 г. находился на ловле рыбы у берегов Мурмана. С ноября 1919 г. на зимовке с другими пятью траулерами в Порт-Владимире (западная часть Мурманского п-ова). После ухода белых к концу февраля 1920 г. под контролем красных. 26 февраля национализирован по декрету СНК. В середине марта 1920 г. ушел в Архангельск на ремонт. 19 марта приказом № 51 Архангельского губревкома сдан в Беломорско-Мурманское областное управление рыбо-зверинных промыслов Архоблрыбы. В начале июля 1920 г. ушел на лов рыбы. С 01.09.1921 г. **Т 37** «**ПАЛТУС**». В 1923 г. был в ремонте. К 1924 г. находится в собственности у Архангельского областного управления рыбной промышленности. С июня 1924 г. в Архангельской конторе Севгосрыбтреста (приписка Архангельск, рег. № 21). К январю 1929 г. как **РТ 37** «**ПАЛТУС**». С марта 1930 г. у Севтралтреста (Архангельск) и работал на промысле в Белом море. В 1934 г. подчинен с трестом Наркомпищпрому. С 19.01.1939 г. с трестом сдан Наркомрыбпрому. В августе 1941 г. мобилизован СФ как вспомогательное судно. В 1942 г. как траулер сдан Севтралтресту. Ночью 11.04.1944 г. у губы Опасова близ Териберки столкнулся с РТ 14, который получив пробоины, выбросился на берег. РТ-37 в ходе аварии пострадал не сильно и своим ходом ушел в базу. 23.03.1946 г. подчинен Мурманской тралбазе Минрыбхоза. С 1948 г. у Управления Буксирно-транспортного флота Мурманского рыбного порта как сухогруз «**ПАЛТУС**». Погиб в конце 1951 г. во время шторма у острова Кильдин. В 1952 г. исключен из списков.

Т 38 (однотипен Т 37)

Бывший аргентинский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**ОСНО**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 38**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск. 21.01.1917 г. пришел в Кольский залив и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4-й отряд Дивизии траления. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 27 марта 1918 г. приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации. 19 апреля сдан Северному Научно-Промысловому объединению для изучения рыбных промыслов Ледовитого океана, предполагалось переименовать в «**ОБЪЕДИНЕНИЕ**». В это время судно стояло у Соловецкого подворья в Соломбале, где артель котельщиков начала капитальный ремонт его котлов и машин. Одновременно на судне возвели кормовую рубку для лаборатории. Переименован в «**ДЕЛЬФИН**». К 22 апреля перевели на Экономию, планируя 6 июня начать работы у полуострова Рыбачий. Однако в рейс не ушел и 2 августа взят белоповстанцами в Архангельске. Осенью 1918 – летом 1919 гг. участвовал в научно-

промысловой экспедиции профессора С.В.Аверинцева в Белом и Баренцевом морях. К сентябрю 1919 г. вошел в ФСЛО как тральщик **Т 38**. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых из Архангельска и 21 февраля взят частями РККА. 19 марта приказом № 51 Архангельского губревкома сдан в Беломорско-Мурманское областное управление рыбо-звериных промыслов Архоблрыбы как «**ДЕЛЬФИН**». К июню 1920 г. как **Т 38 «ДЕЛЬФИН»** сдан Северной научно-промысловой экспедиции. В начале августа 1920 г. ушел на лов от берегов Кольского полуострова до пролива Югорский Шар. 14.09.1920 г. прибыл в Архангельск с почти 4000 пудами рыбы. Летом 1921 г. вышел в рейс к Мурманскому берегу и вел лов рыбы у Териберки. Вернувшись, стал в ремонт, который сильно затянулся. К 1924 г. находился у Архангельского областного управления рыбпрома. С июня 1924 г. в Архангельской конторе Севгосрыбтреста (приписка Архангельск, рег. № 23). К январю 1929 г. как **РТ 38 «ДЕЛЬФИН»** переведен в Мурманск, где стал в капитальный ремонт, по окончании которого с июня 1931 г. стал грузовым судном. В октябре 1931 г. сдан во временное пользование Океанографическому институту. При перевозке двух пожарных машин у Кольского полуострова из-за ошибки пьяного капитана сел на камни и быстро утонул. Экипаж спасен, капитан признан виновным в аварии и расстрелян. Предполагалось весной 1932 г. поднять с помощью ЭПРОНа ОГПУ, но проект в итоге не реализовали.

Т 39

Бывший английский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**PRINCESS MAUD**» (хозяин – английская компания «The Dodds Steam Fishing Co.Ltd.», Абердин). Ловил рыбу близ английских берегов в Северном море. В 1913 г. продан аргентинской компании «River Plate Trading Co.Ltd.» (Буэнос Айрес) и ушел в аргентинские воды, где использовался с этим же именем. В 1914 г. продан как «**NUEVE**» «Sociedad Pescadero Argentina». В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 39**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск-на-Мурмане. 21.01.1917 г. пришел в Кольский залив и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4-й отряд Дивизии траления. 7 апреля приказом по ФСЛО № 317 передан в Сводный отряд ФСЛО. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. К февралю 1918 г. в 1-м отряде тральщиков. 27 марта приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации и стоял в Мурманске без экипажа. В середине мая 1918 г. велись переговоры об укомплектовании судна англичанами. 22 мая выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского ведомства. С 1 июля подчинен Мурманскому Совдепу. С 12 июля под контролем английских интервентов. К середине августа 1918 г. как промысловый под торговым флагом у торгово-промышленного отдела Мурманского краевого Совета. В январе 1919 г. как траулер сдан в аренду промысловой секции Архангельского отделения Центросоюза. К июлю 1919 г. находился на ловле рыбы у берегов Мурманска. С ноября 1919 г. на зимовке в Порт-Владимире (западная часть Мурманского п-ова). После ухода белых к концу февраля 1920 г. под контролем красных. 26 февраля национализирован по декрету СНК. В середине марта 1920 г. ушел в Архангельск на ремонт. 19 марта приказом № 51 Архангельского губревкома сдан в Беломорско-Мурманское областное управление рыбо-звериных промыслов Архоблрыбы. К июню 1920 г. как **Т 39 «МЕЗЕНЬ»**. 30.06.1920 г. вторым ушел в море на лов рыбы после гражданской войны. С 01.09.1921 г. стал **Т 39 «ЗУБАТКА»**. К 1924 г. у Архангельского областного управления рыбпрома. С июня 1924 г. в Архангельской конторе Севгосрыбтреста (приписка Архангельск, рег. № 6). К январю 1929 г. как **РТ 39 «ЗУБАТКА»** переведен в Мурманск. С марта 1930 г. у Севтралтреста (Архангельск). С августа 1931 г. у Мурманского госрыбтреста вел промысел в Баренцевом море. В 1934 г. подчинен с трестом Наркомпищпрому. С 19.01.1939 г. с трестом сдан Наркомрыбпрому. В сентябре 1941 г. ушел в Архангельск, в годы войны мобилизован не был. 27.07.1942 г. с Первым Арктическим конвоем (два транспорта и два тральщика) ушел из Архангельска в пролив Югорский Шар, куда прибыл 01.08.1942 г. Сдав груз, вернулся в Архангельск. В октябре 1942 г. прибыл в Кольский залив. 16.04.1943 г. ушел в Иоканьгу с тральщиком № 60 и РТ-25. 20.05.1943 г. ушел из Кольского залива в Архангельск в охранении двух морских охотников, транспорта «**СОФЬЯ ПЕРОВСКАЯ**», гидрографического судна «**МОРОЗ**» и буксиром № 2. 23.03.1946 г. подчинен

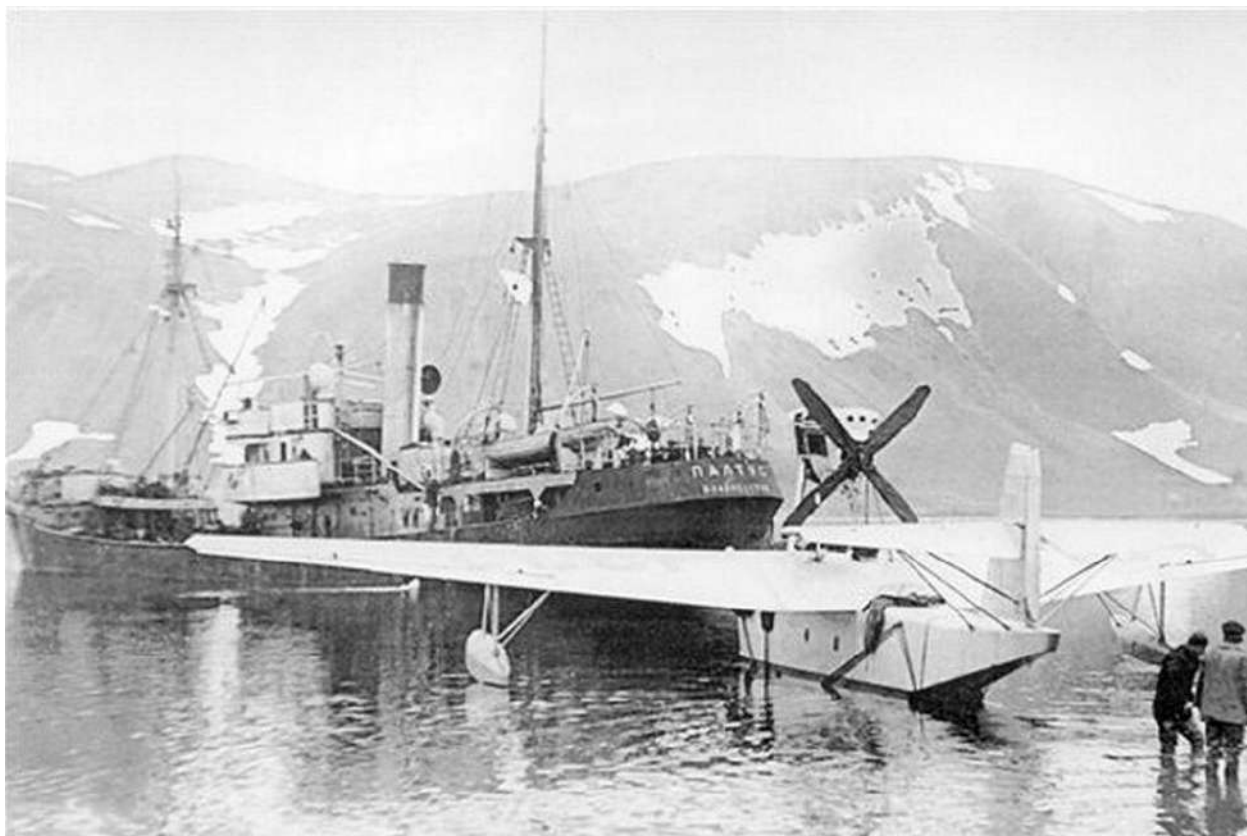
Мурманской тралбазе Минрыбхоза. С 1952 г. у Мурманского рыбного порта. В 1957 г. списан из-за плохого технического состояния и после сдачи на слом разобран на металл.

Т 40

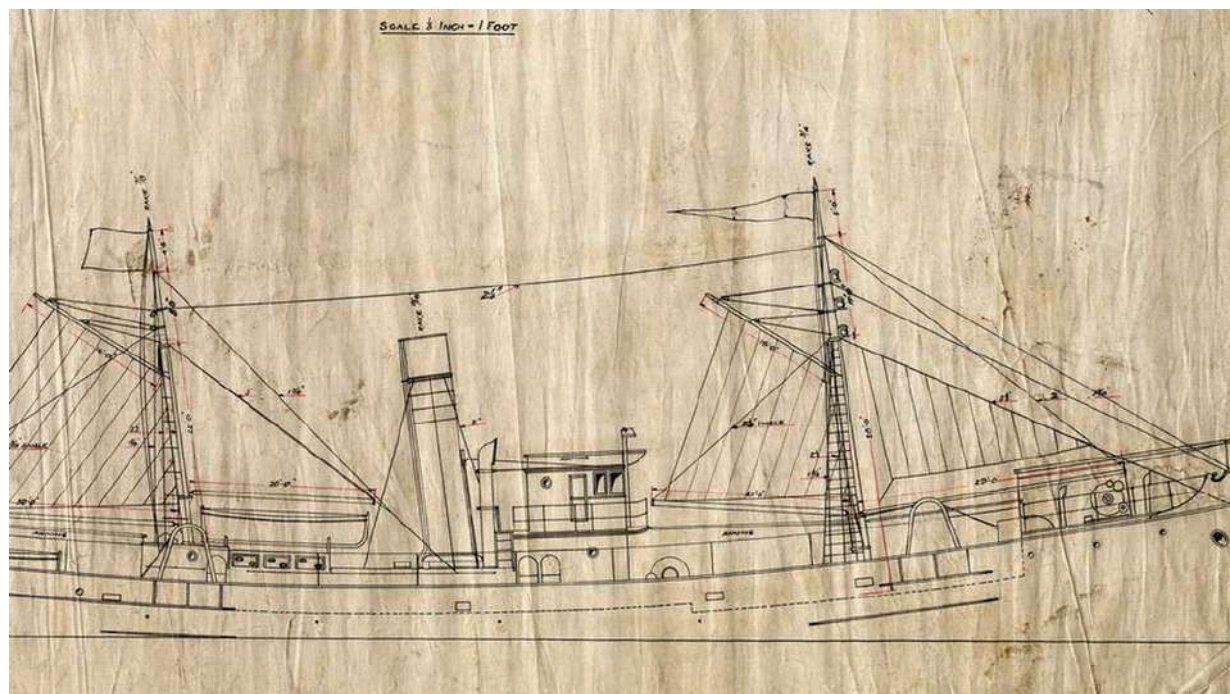
Бывший аргентинский железный одновинтовой однопалубный двухмачтовый рыболовный траулер «**ELSIE**», после ввода в строй ушел в аргентинские воды. В 1908 г. стал «**DIEZ**» у того же хозяина. В конце февраля 1916 г. куплен русским Морским ведомством и ушел в Бристоль. Здесь в Англии переоборудован в тральщик **Т 40**. В конце декабря 1916 г. ушел из Англии в Александровск-на-Мурмане. 1.01.1917 г. пришел в Кольский залив и приказом по ФСЛО № 225 от 9 марта включен в 4-й отряд Дивизии траления. 7 апреля приказом по ФСЛО № 317 передан в Сводный отряд ФСЛО. 26.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 27 марта приказом № 292 исключен из ФСЛО по демобилизации, но приказ не выполнен. 18 мая при доставке воды в Печенгу грунтоотвозной шаландой «ХОППЕР 1», обстрелян германской подводной лодкой и открыл ответный огонь, после чего та отошла. Придя из похода 22 мая выделен для сдачи Норвегии в счет долга Морского ведомства. С 1 июля подчинен Мурманскому Совдепу. С 12 июля под контролем английских интервентов и вскоре сдан белым. По рапорту № 1084 от 21.08.1918 г. временно и.о. начальника Мурманского отряда командования ФСЛО находился в кампании с новой командой, состояние требующее ремонта, из-за чего введен в док. Вскоре как траулер сдан в аренду в Торговый дом «И.В. Беззубикова и сыновья» и ушел в Архангельск на ремонт. 20.05.1919 г. Торговый дом просит начальника портов Белого моря дать водолаза для осмотра повреждений руля и винта. После ремонта к августу 1919 г. был на ловле рыбы у берегов Мурмана. С ноября 1919 г. на зимовке в Порчнихе (восточная часть Мурманского п-ова). После ухода белых к концу февраля 1920 г. под контролем красных. 26 февраля национализирован по декрету СНК. В середине марта 1920 г. пришел в Иоканьгу и, взяв тут уголь, ушел в Архангельск на ремонт. 19.03.1920 г. приказом № 51 Архангельского губревкома сдан в Беломорско-Мурманское областное управление рыбо-звериных промыслов Архоблрыбы. С 01.09.1921 г. стал **Т 40 «СКАТ»**. К 1924 г. у Архангельского областного управления рыбпрома. С июня 1924 г. в Архангельской конторе Севгосрыбтреста (приписка Архангельск, рег. № 14). К январю 1929 г. переведен в Мурманск как **РТ 40 «СКАТ»**. С марта 1930 г. у Севтралтреста (Архангельск). С августа 1931 г. у Мурманского госрыбтреста. В октябре 1931 г. у норвежских берегов потерпел аварию, столкнувшись с новым шедшим из Ленинграда траулером и на буксире уведен в Мурманск на ремонт. По окончании ремонта 13.10.1932 г. по системе каналов и Волге ушел на Каспий с РТ 35 «ПИКША». Придя в Баку вошли в Контору активного лова Азрыбтреста начав лов красной рыбы. В 1934 г. подчинен с трестом Наркомпищпрому. К 1937 г. сдан как экспедиционно-исследовательское судно ВНИИ рыбного хозяйства и океанографии. Постановлением СНК СССР № 213 сс. в 1940 г. планировалось сдать Каспийской военной флотилии, но план не выполнен и к началу 941 г. использовался как буксирный пароход в Астраханском рейдовом нефтеналивном госпароходстве «Рейдтанкер», в его составе подчинен Наркомморфлота. Во время войны работал в северной части Каспия. 23.03.1946 г. с пароходством подчинен Минморфлота. В начале 50-х гг. вероятно списан из-за плохого технического состояния.



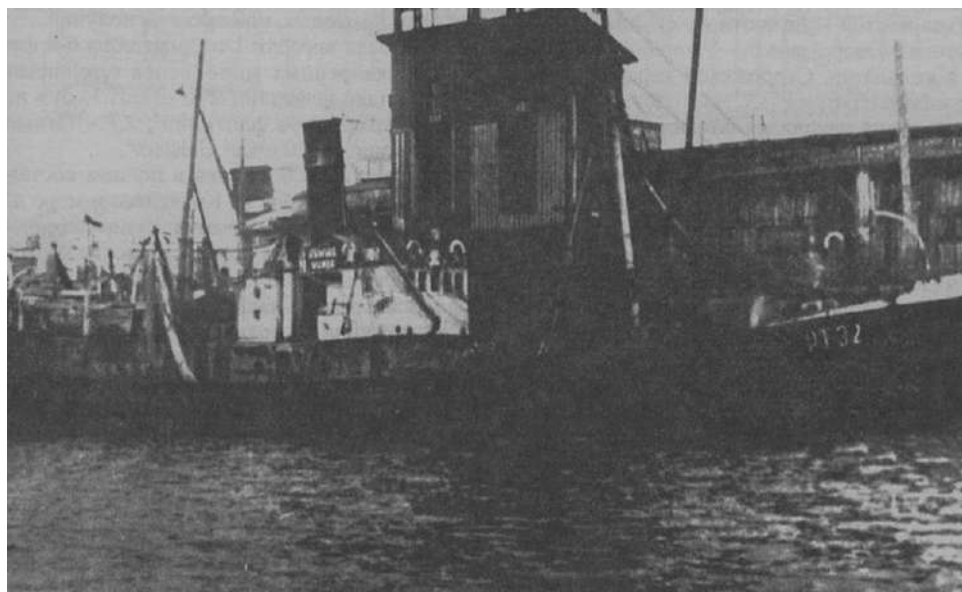
Модель траулера РТ-37 "Палтус"



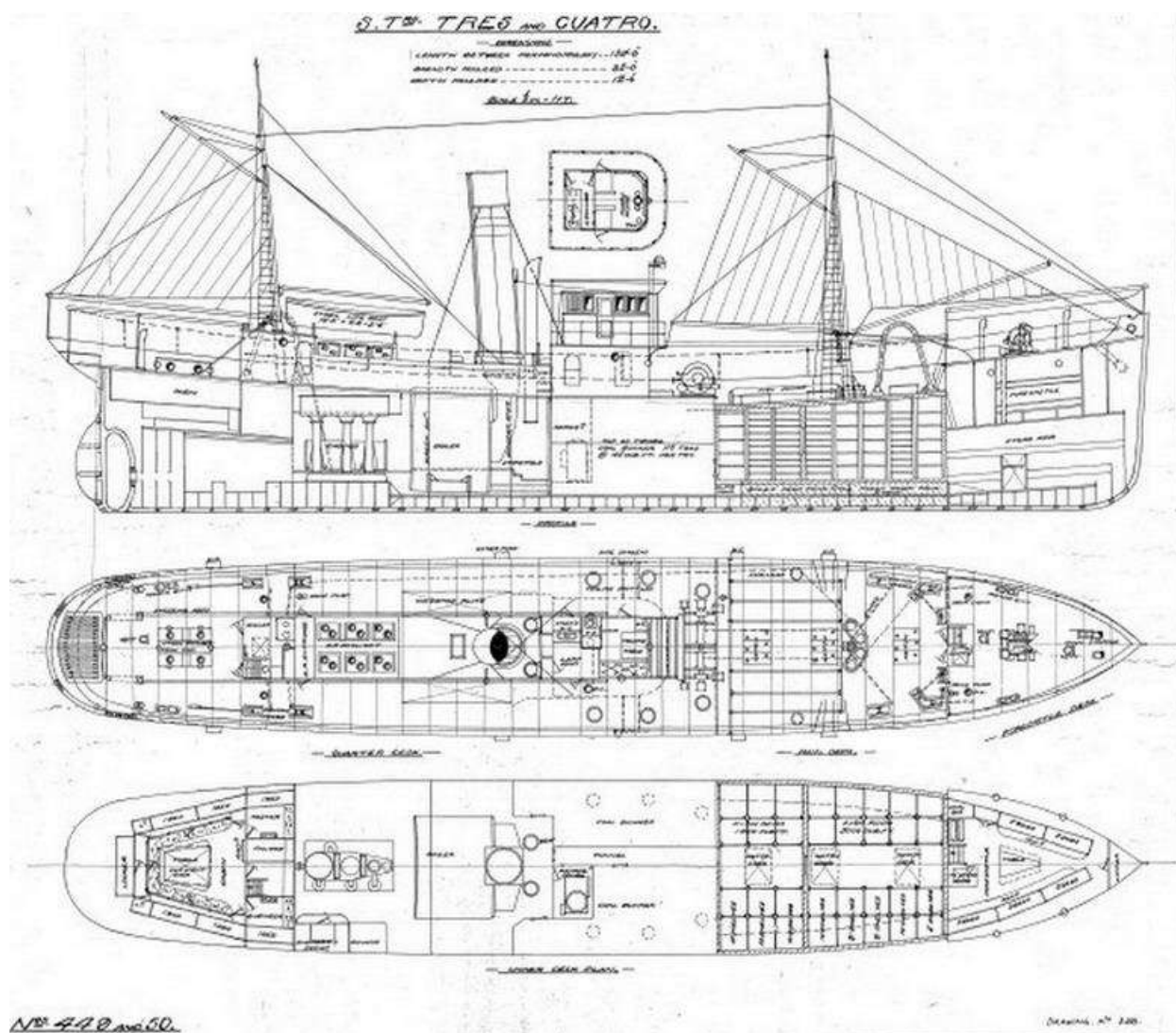
Траулер "Палтус" и гидросамолет МБР-2



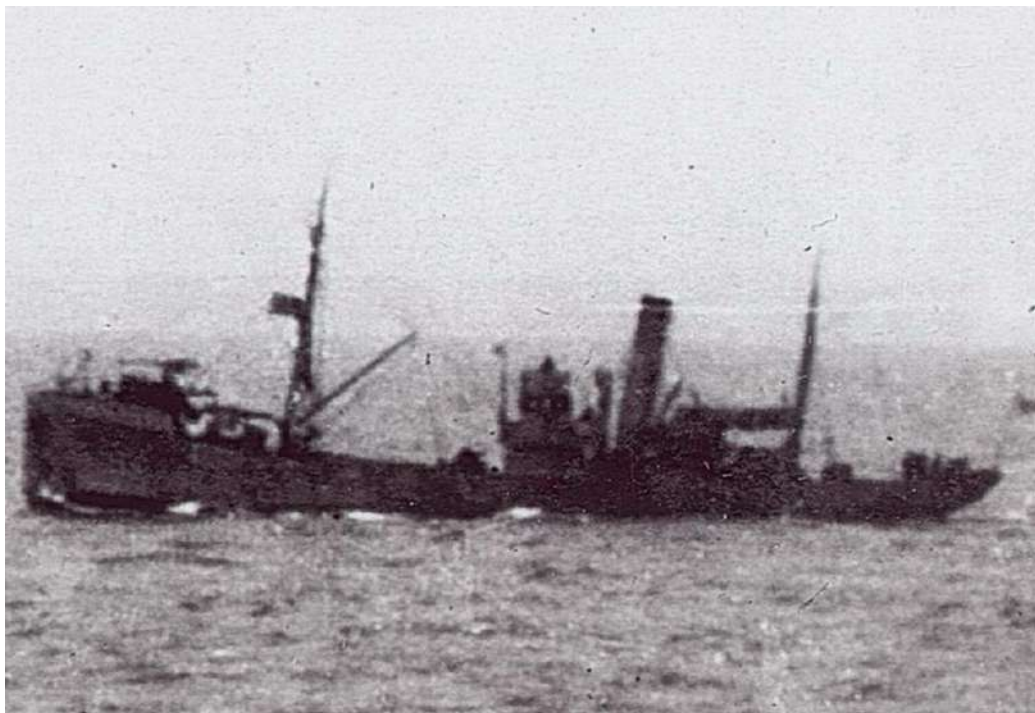
Рыболовный траулер "Очо"



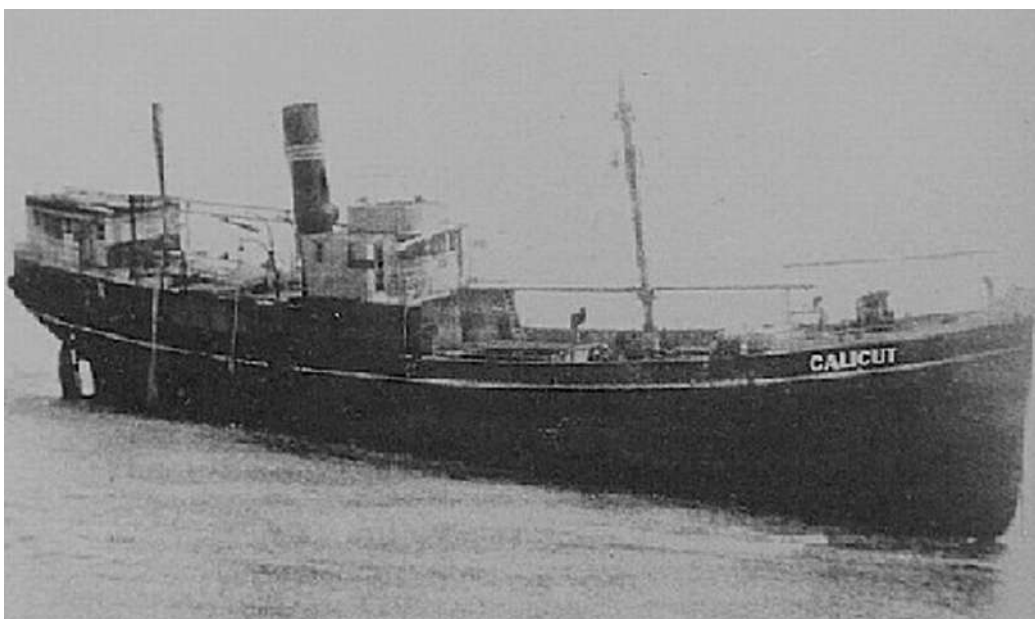
Траулер РТ-32 "Кумжа"



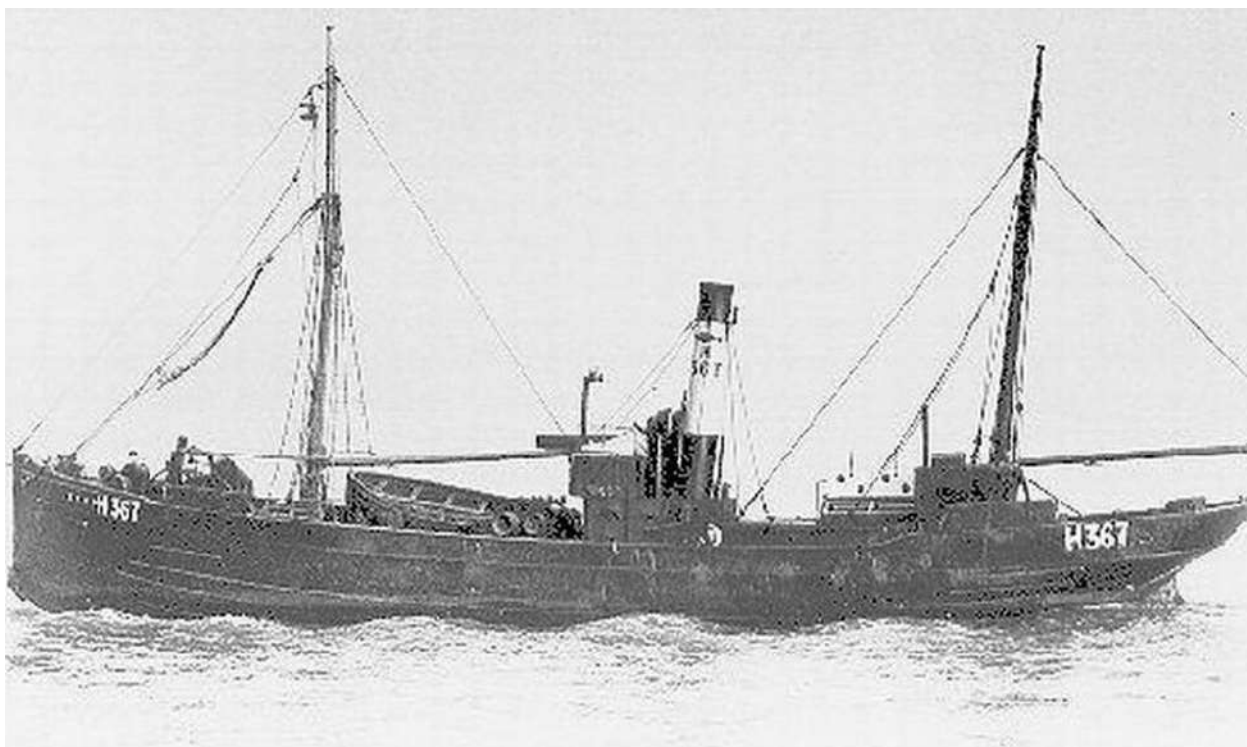
Траулер "Tres" и "Quatro"



Тральщик Т-33 во время мировой войны



Траулер "Calicut", бывший Т-36



Траулер "Очо"



Траулер "Finmark", бывший Т-33

Примечания:

1. Андриенко В.Г. Тральщики севера, переоборудованные из траулеров и промысловых судов // Судостроение. 1989. № 11. С. 71-75.
2. Волков А.Е. Незаметные герои. Траулеры в составе Северного флота // Морская коллекция. 2011. № 6. 32 с.
3. Лапшин Р.В., Коробейников А.В. Белый флот гражданской войны. Ч. II. Ижевск: Иднакар, 2014. 294 с.
4. Conway's All the World's Fighting Ships: 1906-1921. London: Conway Maritime Press, 1985. 439 p.
5. Mitiukov N.W., Lapshin R.W. Los bous de procedencia española incorporados a la flotilia del océano glacial ártico durante la primera Guerra mundial // Revista General de Marina. 2011. Diciembre. P. 873-881.

References:

1. Andrienko V.G. Tral'shhiki severa, pereoborudovannye iz traulerov i promyslovyh sudov // Sudostroenie. 1989. № 11. S. 71-75.
2. Volkov A.E. Nezametnye gerói. Traulery v sostave Severnogo flota // Morskaja kolekcija. 2011. № 6. 32 s.
3. Lapshin R.V., Korobejnikov A.V. Belyj flot grazhdanskoj vojny. Ch. II. Izhevsk: Idnakar, 2014. 294 s.
4. Conway's All the World's Fighting Ships: 1906-1921. London: Conway Maritime Press, 1985. 439 p.
5. Mitiukov N.W., Lapshin R.W. Los bous de procedencia española incorporados a la flotilia del océano glacial ártico durante la primera Guerra mundial // Revista General de Marina. 2011. Diciembre. P. 873-881.

УДК 94(47).083: 94(82)

Аргентинские траулеры для флотилии Северного Ледовитого океана

¹ Роман Владимирович Лапшин

² Николай Витальевич Митюков

¹⁻² Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Аннотация. Во время Первой мировой войны российское правительство, недооценившее значение минной опасности для северных перевозок, не смогло организовать действенного противодействия германским операциям. Из-за этого в зарубежных странах был приобретен целый флот рыболовецких траулеров, которые использовались как тральщики. Данная работа посвящена службе бывших аргентинских траулеров в российском флоте.

Ключевые слова: русский север; Первая мировая война; тральные работы; минная опасность.