

Лапшин Роман Витальевич
г.Запорожье, Украина
Митюков Николай Витальевич,
ИжГТУ, проф., д.т.н.

ИСПАНСКИЕ СУДА В РУССКОМ ВОЕННОМ ФЛОТЕ

Во время Первой мировой войны морское командование России оказалось неспособным организовать эффективное противодействие германским действиям в Северном Ледовитом океане. В результате, было принято решение приобрести в нейтральных странах несколько судов для применения их в качестве тральщиков. Пять из них имели испанское происхождение.

*

Активность противника, начавшаяся на русском Севере во время Первой мировой войны с проникновением туда германских подводных лодок, стала для русского командования сюрпризом. К боевым действиям здесь не готовились, и 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 на Север с Тихого океана.

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

Не рассчитывая найти подходящие суда в составе флотилий российских владельцев, Морской генеральный штаб решился на приобретение подходящих судов за границей. Для этой цели были определены характеристики требуемых 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 это количество было доведено до 30 единиц.

Среди приобретенных тральщиков пять оказались бывшими испанскими траулерами. Покупка их осуществлялась через посредничество торгового дома "Ганс Смит", которым владел норвежский консул в Кронштадте Н.И. Классен-Смит. Большую помощь в приобретении оказал также военно-морской агент России во Франции, Бельгии, Испании и Португалии капитан 2 ранга Дмитриев.

С каждым владельцем пришлось договариваться индивидуально, и в сумме морское ведомство России заплатило за корабли 1.115.000 рублей. По документам, находящимся в российских архивах, дата покупки указывается 8 января 1916 г., но сам контракт отсутствует; по-видимому, он оставался в распоряжении фирмы-посредника. Приемка судов от испанских владельцев осуществлялась в Барселоне.

28 февраля 1916 г. все пять траулеров прибыли из Испании в Ньюпорт. Перегон осуществляла фирма-посредник. После того, как траулеры осмотрели инспекторы Ллойда и русские моряки, были произведены работы по переоборудованию их в тральщики. Все работы проводила 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 для 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 минные тралы на суда поставлялись из запасов британского адмиралтейства.

После покупки и переоборудования тральщики вошли в состав 1 отряда дивизии траления Флотилии Северного Ледовитого океана как Т-26–Т-29. После Октябрьской революции, 26 октября 1917 г. все траль-

щики перешли на сторону Советской власти. Но летом следующего года все они перешли под контроль белых, которые в начале 1919 г. передали их в аренду фирме «Беззубиков и К». Т-26–Т-28 стали в ремонт, который так и не удалось закончить, до того, как в феврале 1920 г. суда были захвачены частями Красной армии. В марте 1920 г. суда национализировали, и они снова стали траулерами. При этом, кроме литерно-цифрового обозначения, оставшегося с военных времен, они получили наименования. Но если ранее буква «Т» в номере означала «тральщик», то сейчас она стала означать «траулер». В начале 1930 г. с целью унификации номеров все суда получили литеры «РТ» (рыболовный траулер) с сохранением цифры: РТ-26–РТ-29.

Нам удалось составить следующие краткие справки о жизненном пути этих судов (все даты, касающиеся России до 1918 г. приведены по старому стилю):

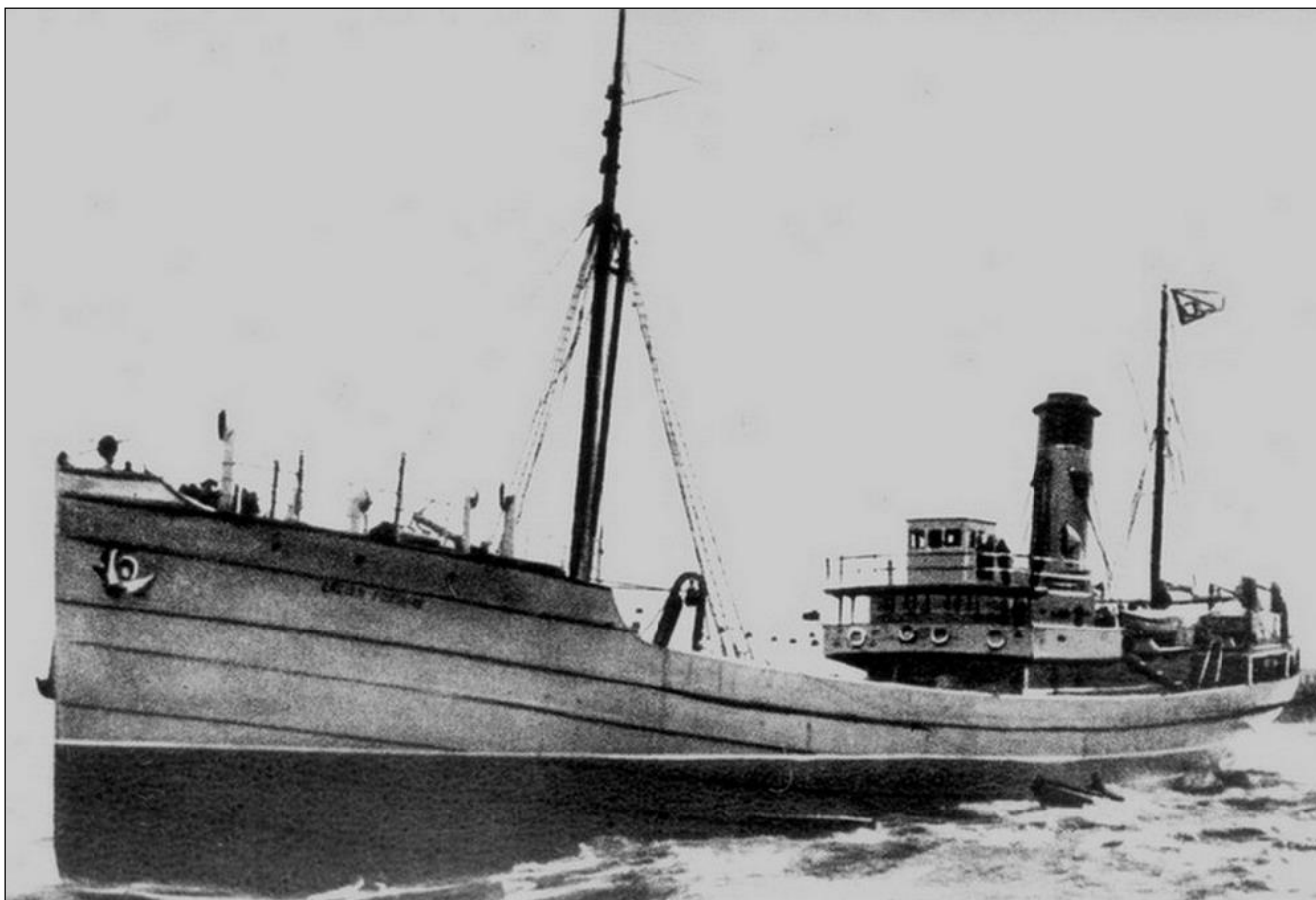
Т-25

475 т., Грузоподъемность брутто 275 т. нетто 105 т. 43,6 х 6,77 х 3,65/ 3, 91 м, 1 ВТР 450 л.с. 1 ПК. Скорость хода 10,5 узл. Дальность плавания 2640 миль / при скорости 9 узл. Вооружение 1 пушка 76 / 40 мм. Экипаж 32 чел.

Одновинтовой железный двухмачтовый однопалубный паровой, один из пары однотипных траулеров (смотри Т-26), заложен на Cook, Welton & Gemmel, Беверли (Англия) в 1905 г. Спущен на воду 8 августа 1905 г., введен в строй 1 сентября 1905 г. как британский траулер "Dynamo" (порт приписки Гульль).

15 апреля 1914 г. приобретен испанским судовладельцем и переименован в "Villa de See". После покупки и переоборудования 7 июля 1916 г. приказом № 126 зачислен в списки Российского флота как Т-25. 26 октября 1917 г. в Мурмане перешел на сторону советской власти. В середине мая 1918 г. вместе с тральщиком Т-23 и посыльным судном «Купава» в Вайда-губе оказал помощь пароходу «Федор Чижов», поврежденному после обстрела с германской субмарины. 12 июля 1918 г. захвачен англичанами и передан в распоряжение Белых. После захвата его Красными и национа-

лизации стал траулером Т-25 «Канин». 1 сентября 1921 г. переименован в «Сайда». Активно использовался для рыбной ловли, порт приписки Архангельск.



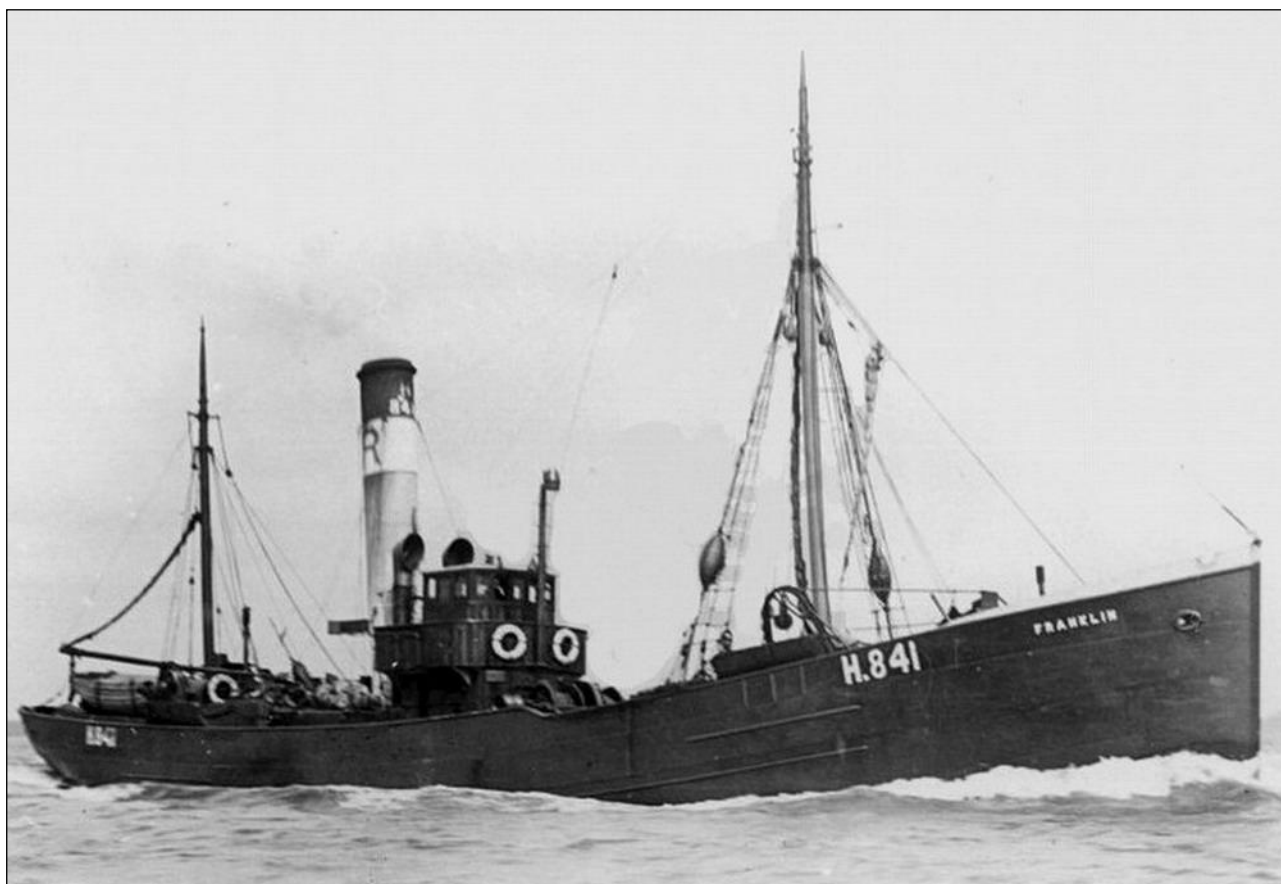
Villa de Cee (T-25)

К началу Великой Отечественной войны из-за плохого технического состояния находился в отстое. Мобилизован, и в период с 10 ноября 1941 г. по 17 марта 1942 г. использовался как отопитель, после чего возвращен в народное хозяйство и снова находился в отстое. В 1947 г. капитально отремонтирован, и снова был в строю как РТ-40 «Сайда». С 1952 г. использовался как грузовое судно. Погиб в 1962 г. в результате столкновения с греческим пароходом "Glifada" (типа «Либерти») у мыса Машуков (экипаж спасен).

T-26

475 т., Грузоподъемность 275 т. Чистая 105 т. 39,82 / 43,6 х 6,77х 3,65 / 3,91 м (131.66 – 22.25 – 12 фут.) 1 ВТР 450 лс. 1 ПК. Скорость хода 10,5 узл. Дальность плавания 2640 миль / 9 узл. Вооружение 1 76 / 40 мм. Экипаж 32 чел.

Одновинтовой железный двухмачтовый однопалубный паровой траулер, заложен Cook, Welton & Gemmel Ltd ; Беверли (Англия) в 1905 г. Спущен на воду 5 августа 1905 г. Введен в строй 1 сентября 1905 г. как британский траулер "FRANKLIN" (порт приписки Гуль).



Franklin (T-26)

15 апреля 1914 г. приобретен испанским судовладельцем и переименован в "Santiago". После покупки и переоборудования 7 июля 1916 г. приказом № 126 зачислен в списки Российского флота как T-26. После революции из-за дефицита людей находился в Мурмане без экипажа, шли

переговоры об укомплектовании англичанами для проведения тральных работ. 12 июля 1918 г. захвачен англичанами и передан Белым.

Вернувшись под контроль красных, после национализации стал траулером Т-26 «Треска», порт приписки Архангельск. 27 октября 1934 г. передан Ленинградскому порту и ушел на Балтику. Во время войны с Финляндией 1939–40 гг. вошел в отряд транспортов Балтийского флота, по окончании войны возвращен рыбной промышленности. К началу войны с Германией находился в Вентспилсе, откуда 27 июня 1941 г. ушел в Рогокюль с караваном гражданских судов, а затем в Пярну. Поскольку судно к этому времени уже было довольно старым, 3 июля 1941 г. был потоплен советскими торпедными катерами для заграждения входа в порт. 4 июля 1942 г. поднят германскими спасателями из «Bergungsgruppe Reval» и 27 июля переведен в Ригу на ремонт. Весной 1943 г. продан в частные руки W. Joerk (Rostock). Но к концу июня 1944 г. все еще находился на верфи в ремонте. В начале октября 1944 г. подорван при подходе советских войск. Останки разобраны после войны.

Т-27

491 т., Грузоподъемность 251,53 т. Чистая 96 т. 38,16 x 6,74 x 3,65 / 3,9 м, 1 ВТР 560 лс. 1 ПК. Скорость хода 11 уз. Дальность плавания 2640 миль / 9 уз. Вооружение 1 75 / 50 мм. Экипаж 9 чел (как траулер) / 32 чел (как тральщик)

Одновинтовой железный двухмачтовый однопалубный паровой траулер. Заложен Dundee Shipbuilding Co Ltd; Дэнди (Англия) в 1907 г. Спущен на воду в марте 1908 г. Введен в строй 27 апреля 1908 г. как английский "Gwyneth". 24 апреля 1914 г. продан испанской фирме "Trillo, Gallianay del Valles" и переименован в "ERLA" (порт приписки Барселона). После покупки и переоборудования 7 июля 1916 г. приказом № 126 зачислен в списки флота как Т-27. 2 августа 1918 г. занят Белыми повстанцами в Архангельске. После повторного перехода под контроль Красных и национализации стал траулером Т 27 "Груммант". 1 сентября 1921 г. переименован в «Окунь» с сохранением номера. В начале 1930-х гг. передан в Мурман-

ский рыболовный трест. В начале войны находился в отстое. В период с 10 ноября 1941 г. по 9 мая 1945 г. мобилизован, и использовался в качестве отопителя, после чего возвращен рыбной промышленности, и к концу 1940-х гг. сдан на слом.

Т-28

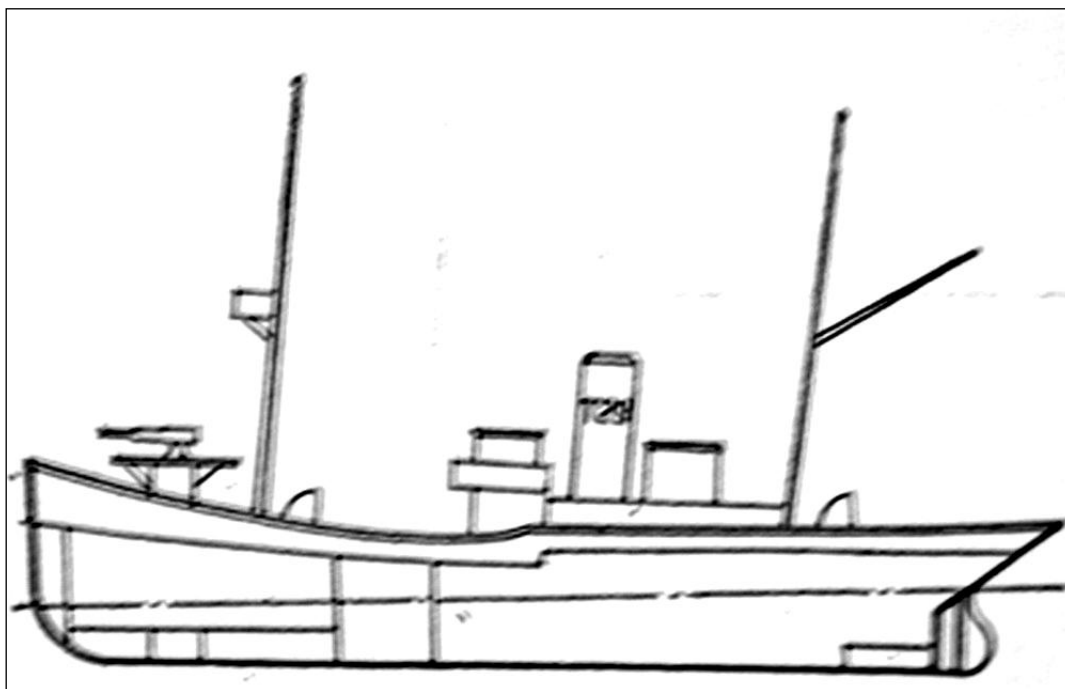
475 т., Грузоподъемность 275 т. 42 х 6,55 х 3,5/ 4 м, 1 ВТР 450 лс. 1 ПК. Скорость хода 10,5 узл. Дальность плавания 2640 миль / 9 узл. Вооружение 1 76 /40 мм. Экипаж 32 чел

Одновинтовой железный двухмачтовый однопалубный паровой траулер. Построен Cook, Welton & Gemmel; Беверли (Англия) в 1901 г. Один из двух однотипных траулеров – английский траулер "Othello". В 1907 г. приобретен испанским судовладельцем и стал "Avispa". После покупки и переоборудования приказом 12 июля 1916 г. № 135 зачислен в списки Российского флота как тральщик Т-28. Однако из-за плохого состояния машин по прибытию в Россию, их пришлось еще в течение целого месяца ремонтировать в мастерских Архангельского порта. 2 августа 1918 г. взят Белыми повстанцами в Архангельске. После повторного захвата Красными и национализации стал траулером Т-28. 1 сентября 1921 г. получил наименование «Камбала». В 1934 г. затонул в шторм во время промысла, но в 1935 г. поднят и снова введен в строй. 21 октября 1941 г. поврежден в бухте Рында немецкими самолетами, после ремонта мобилизован, и с 10 ноября 1941 г. по 13 марта 1942 г. находился в составе флота как отопитель. Возвращен в народное хозяйство к навигации 1942 г. для отправки на Новую Землю с целью заготовки птичьих яиц, мяса кайры и гуся, а также сбора пуха. В конце мая 1945 г. выскочил на камни у Шубинских островов, и вскоре был разбит штормом.

Т-29

475 т., Грузоподъемность 275 т. 39,52 / 42 х 6,75 х 3,65 / 4 м. (130 – 22.2 – 12 фут.), 1 ВТР 450 лс. 1 ПК. Скорость хода 10,5 узл. Дальность плавания 2640 миль / 9 узл. Вооружение 1 76 /40 мм. Экипаж 32 чел

Одновинтовой железный двухмачтовый однопалубный паровой траулер заложен Cook, Welton & Gemmel; Беверли (Англия) в 1903 г. Спущен на воду 22 декабря 1903 г. Вошел в строй 21 января 1904 г. как английский траулер "Crusaider" (порт приписки Гуль). В 1907 г. приобретен испанским судовладельцем и переименован в "Habana". 12 июля 1916 г. Приказом № 135 вошел в состав Российского флота как Т-29. 27 марта (9 апреля) 1918 г. исключен из состава флота и передан в торговый флот. 2 августа захвачен Белыми повстанцами, 19 февраля 1920 г. брошен ими при оставлении Архангельска. После национализации введен в строй как траулер Т-29. 1 сентября 1920 г. получил наименование «Навага». Погиб в 1936 г. на промысле во время шторма со всей командой.



Тральщик Т-29, прорисовка.

Источники и библиография

1. *Андриенко В.Г.* Тральщики севера, переоборудованные из траулеров и промысловых судов // Судостроение. 1989. № 11. С. 71–75.
2. *Gonzalez Echegaray R.* Vida naval de los bous españoles // Revista General de Marina. 1972. Т. 183. Noviembre. P. 451–466.
3. *Волков А.Е.* Незаметные герои. Траулеры в составе Северного флота // Морская коллекция. 2011. № 6. 32 с.
4. *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.