

Сколько всего было «Книповичей»?

/Левашов Д.Е., Куманцов М.И./

Как-то пару лет назад, при обсуждении с коллегами некоторых моментов историографии отечественных НИС, всплыл вопрос о наибольшем числе судов, названных в честь одного ученого. При этом мнения разделились – одни утверждали, что наибольшее число судов названо в честь Ю.М.Шокальского, а другие склонялись в сторону Н.М.Книповича.

Кстати, хорошо известно, что и при жизни оба знаменитых и заслуженных ученых конфронтировали по многим вопросам. В своей книге «Записки натуралиста» В.А.Водяницкий вспоминает: «...На конференции явственно проявилось кардинальное расхождение во взглядах Н. М. Книповича и Ю. М. Шокальского и, пожалуй, даже их психологическая несовместимость...».

Далее он пишет: «...Н. М. Книпович, по специальности зоолог, создавший капитальные труды по океанографии Баренцева, Каспийского, Черного и Азовского морей и Северного Ледовитого океана, слыл среди профессиональных гидрологов дилетантом-самоучкой. В его адрес была даже пущена острота: «Лучший зоолог среди океанографов и лучший океанограф среди зоологов». Истина заключалась в том, что Николай Михайлович получал существенные результаты, пользуясь несложными методами гидрологических построений и в значительной мере здравым умом глубокого натуралиста, умея видеть то главное, что непосредственно вытекает из анализа материалов экспедиций. Во всяком случае, именно его труды в свое время стали основой действительного комплексного изучения наших морей и того, что теперь называется рыбопромысловой океанографией...»

Что интересно, по моим наблюдениям, отечественные океанологи и сейчас, хоть и не явно, придерживаются такого разделения на «академиков» и «промысловиков». И не трудно догадаться, кого стороны выбрали своими

научно-идеологическими лидерами. Наш спор усугублялся тем, что в том году был юбилей - 6 апреля 2012 г. исполнялось 150 лет со дня рождения Н.М.Книповича, и в одной из статей, посвященных юбиляру, прозвучала фраза: «...имя Книповича присваивалось нескольким судам науки...». Однако число кораблей с именем «Книпович» на борту, как выяснилось в вышеупомянутом споре, на самом деле было более чем несколько. А так как этот факт тоже, хотя и косвенно, характеризует значимость заслуг ученого, то в связи с этим, не хотелось бы недооценивать их значение.

Таким образом, попав в результате спора в последнюю группу почитателей Н.М.Книповича, ваш покорный слуга занялся активными изысканиями, которые также привели и к попутным интересным открытиям.

В первую очередь рассмотрим общеизвестные факты. Итак, кроме широкоизвестного НПС «Академик Книпович» пр. 399 на основе БМРТ типа «Маяковский» для океанологов хорошо знакомы еще два исследовательских судна, имеющих на борту имя «Книпович».

Первым судном, носящим имя Книповича, был деревянный двухмачтовый парусно-моторный бот «Николай Книпович», построенный в Норвегии в 1928 г. для Мурманской биологической станции (МБС). Причем, с точки зрения историографии, этому судну несказанно повезло. Если обычно в мемуарной литературе исследовательские суда остаются где-то на заднем плане относительно самих исследований и чаще всего упоминаются как некий эпизод, то в данном случае мурманский краевед И. Циркунов уже провел титаническую работу, скрупулезно выискивая подробности конструкции судна и отдельные штрихи его биографии в архивных документах. Так как в результате его 20-летних изысканий в жизни судна почти не осталось «белых пятен», то мы в своем кратком описании парусно-моторного бота «Николай Книпович», в основном, будем придерживаться фактов, изложенных в его книге «Арктический корабль науки» (2006).

Итак, к концу 20-х годов на Мурманской биостанции сложилось тяжелое положение с плавсредствами. Шхуна «Александр Ковалевский»

находилась в аварийном состоянии, бот «Орка» не годился для работ в открытом море. Директор МБС профессор Герман Августович Ключе выступил с инициативой приобретения нового судна в Норвегии, и, наконец, в 1927 г. его усилиями удалось добиться выделения необходимых средств, и в сентябре он направляется в Норвегию. Выбор судна произошел не сразу – первоначально планировалось приобретение грузовой шхуны с последующей ее переделкой. Однако последующее изучение этого вопроса непосредственно в Норвегии показало, что экономичнее сразу строить исследовательское судно по типу парусно-моторного зверобойного бота. После некоторых колебаний, по совету норвежских коллег из Бергенского института, Ключе остановился на проекте фирмы «Гравдальс Скибсбюгери». Договор был подписан и, не смотря на некоторые финансовые коллизии, к июню 1928 г. судно было готово.

Здесь мы заметим, что указанная верфь уже имела опыт постройки подобных исследовательских судов. В частности, на этой верфи построено одно из первых норвежских НИС «Johan Hjort» (1922 г.). Да и следующий одноименный НИС построен там же (1932 г.). Поэтому выбор этой верфи нам кажется вполне закономерным.

Основные характеристики судна представлены в таблице, а здесь мы коснемся некоторых подробностей конструкции и оснащения судна, из отчета МБС за 1927-28 годы, где приведено его полное описание.

Корпус судна выполнен из сосны с ледовой обшивкой из 2-дюймовых досок морёного дуба от палубы до киля. Носовая часть судна усилена толстыми металлическими пластинами, охватывающими как подводную, так и надводную части обшивки. Обе мачты имели парусное вооружение. Главный и вспомогательный двигатели системы «Болиндер». Электричеством судно обеспечивала динамо-машина мощностью в 4,5 кВт. Кроме того, на судне имелась 22-футовая шлюпка с парусным вооружением и такой же длины моторный бот с семисильным двигателем также системы «Болиндер».

Здесь следует сделать небольшое отступление и рассказать про ныне практически забытое дешевое и простое творение шведского гения – двухтактный двигатель системы «Болиндер», названный так по имени фирмы, начавшей их производить (Bolinders Mekaniska Verkstad, впоследствии вошла в состав всемирно известной компании Volvo). Этот двигатель, как и двигатель Дизеля, не требовал электрического зажигания – ему не были нужны ни аккумуляторы, ни запальные свечи. Его камера сгорания соединялась с так называемым запальным шаром. Перед запуском болиндера запальный шар разогревался обыкновенной паяльной лампой до ярко-малинового цвета. После разогрева запального шара надо было вручную раскручивать двигатель за маховик. Почихав и постреляв, двигатель, как правило, запускался. В дальнейшем двигатель работал неторопливо и безостановочно, с характерным звонким «бонг-бонг». Только топливо подавай. В отличие от дизеля болиндер мог работать даже на сырой нефти! Кроме того, отличие именно болиндера от известных тогда других калильных двигателей заключалось в том, что его просто реверсировать (переключать на задний ход) изменением момента впрыска топлива (что было фирмой Bolinders MV запатентовано), и это оказалось сильно востребовано на флоте. Болиндерами, в качестве главного двигателя, оснащались многие довоенные рыболовные, каботажные и десантные суда (их часто так и называли – болиндеры). Однако экономичность этого двигателя была очень низкая, и по мере роста стоимости нефти стало выгоднее перерабатывать её на бензин, солярку и т.п., расходуемые более экономно. Таким образом, болиндер потихоньку остался в прошлом, хотя некоторые его модификации используются и сейчас при постройке действующих моделей в связи с их чрезвычайной простотой.

Возвращаясь к конструктивным особенностям судна, расскажем о его хорошо продуманном внутреннем устройстве. В надстройке, на уровне палубы, размещалось помещение лаборатории, разделенное на два отсека, в одном из которых располагалась радиоустановка. Над лабораторией

находилась штурманская рубка, а под ней, ближе к корме, машинное отделение. Между надстройкой и передней мачтой находился люк 16-футового трюма. Команда размещалась в 5-местном кубрике и в столовой со спальными местами на 6 человек. Комсостав размещался в четырех каютах и располагал кают-компанией. Для научных сотрудников были предусмотрены три двухместные каюты.

Из палубного исследовательского оборудования, кроме траловой лебедки с приводом от главного двигателя, судно было оснащено планктонной и гидрологической электрическими лебедками, а также запасной ручной лебедкой. Еще из необходимого оборудования на судне были гидрологические приборы и весы для биологических образцов, оттертрал и планктонные сети, аккумуляторная батарея, радиостанция и навигационное оборудование, в том числе радиопеленгатор, что в те времена было большой редкостью. На рис. 1 представлен вид судна у причала, предположительно середина 30-х годов XX века.

13 сентября 1928 г. судно вышло в свой первый рейс, выполняя стандартный Кольский разрез (что в дальнейшем выполнял регулярно) и другие исследовательские работы. Затем рейсы пошли один за другим. При этом первоначально судно числилось за Мурманской биологической станцией. Однако в 1929 году МБС была объединена с Научным морским институтом в Государственный океанографический институт (ГОИН).

В 1932 г., уже в составе флота ГОИНа, «Николай Книпович», в рамках Второго Международного полярного года, под руководством Н.Н.Зубова совершил поход на Землю Франца-Иосифа, впервые в истории арктического мореплавания обогнув её с севера, и достиг рекордной отметки в свободном плавании $82^{\circ}05''$ с.ш.

В 1934 г. мурманское отделение ГОИНа было ликвидировано, а имущество (в том числе и «Николай Книпович») и часть научного персонала было передано только что организованному ПИНРО – Полярному филиалу Всесоюзного НИИ морского рыбного хозяйств и океанографии (ВНИРО).

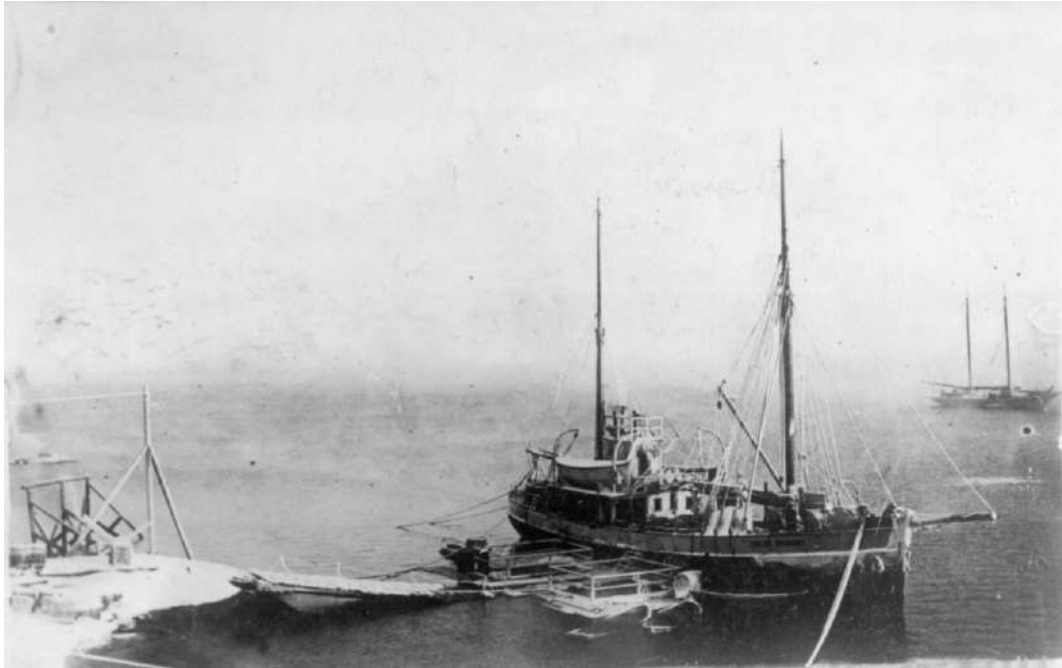


Рис.1. «Николай Книпович» у причала ГОИН, предположительно середина 30-х годов XX века. Фото из архива Д. Левашова

В 1935 году судно участвовало в первой в истории ПИПРО океанографической съемке всей южной части Баренцева моря (с непродолжительным пребыванием на борту Н.М. Книповича).

В июне 1939 года в Баренцевом море в районе архипелага Шпицберген экспедиция под руководством Ю.Ю. Марти на НИС «Николай Книпович» обнаружила плотные скопления сельди, получившей название «полярный залом». Эти исследования положили начало отечественному океаническому промыслу сельди в Северной Атлантике и вошли в «золотой фонд» рыбохозяйственной науки.

18 июня 1941 г. «Николай Книпович» вышел в свой 77 рейс. Задачей последней предвоенной экспедиции было выполнение гидрологических разрезов вдоль Мурманского побережья, однако 22 июня экспедиция была прервана, и судно вернулось в порт. Началась война!

В годы Великой Отечественной войны, по данным И. Циркунова, мобилизованное судно находилось в составе Беломорской военной флотилии (БВФ) в качестве сторожевого катера СКА-503. Вооружение было минимальным – одно 45-миллиметровое орудие и один пулемет. Однако на корабле оставалось гидроакустическое оборудование, которое использовалось для выполнения особых заданий. Судя по наградам, экипаж корабля храбро воевал и выполнил множество боевых задач. За годы военно-морской службы СКА-503 чего только не приходилось ему делать – боевые дежурства, участие в конвоях, отражение воздушных атак, траления мин, охрана водных районов, доставка военных грузов в сочетаниях с высокоширотными походами за 80-й градус.

Демобилизация корабля произошла не сразу. По данным С.С.Бережного, корабль 29.03.1944 г. выведен из боевого состава флота, переформирован в гидрографическое судно и передан Управлению гидрометслужбы БВФ. В 30.01.1945 г. исключен из состава СФ и передан Северному управлению гидрометслужбы (Архангельск) с возвратом старого имени.

В 1948 г. «Николай Книпович» был передан Мурманскому управлению гидрометслужбы. Спустя некоторое время была восстановлена историческая нумерация научных рейсов, проходивших на НИС «Николай Книпович». Судно выполняло обычную работу, проводило гидрометеорологическую съемку в море и у побережья. Один из последних рейсов по старой нумерации (№94) был выполнен в 1956 году. Однако судно сильно постарело, корпус дал течь. Был проведен ремонт, сменил двигатель, деревянная рубка заменена на металлическую.

В 1957 году по чьему-то велению порядок исчисления рейсов опять изменили, но это уже не влияло на трудовой стаж ветерана-долгожителя – в любом случае можно считать, что число выполненных судном рейсов перевалило за сотню. Судно стали использовать в разных вспомогательных делах у берега и, наконец, в 1959 году оно было списано. После списания

судно находилось в отстое в Кольском заливе, там затем оказалось в полузатопленном состоянии, а по прошествии длительного времени основательно разрушилось.

Вспомнили о судне только в 1982 году, в 120-летнюю годовщину со дня рождения Н.М. Книповича. В связи с этой датой возникла новая волна интереса к личности ученого. На мемориальных чтениях в Географическом обществе СССР было высказано следующее предложение: легендарный НИС поднять, отремонтировать и превратить его в музей. В акции участвовали многие жители города, в том числе сотрудники ПИНРО, которые в командировке в Тромсе с помощью норвежских коллег нашли строительные чертежи судна.



Рис. 2. Г-н Kare Lauvas с верфи Gravdal Skipsbyggeri и Александр Глухов из Мурманска с найденными чертежами «Николай Книпович» (Fiskets Gang, 25/26, 1987, стр. 721-722)

Сохранившиеся части корабля в 1986 г. подняли и отправили для восстановления на судостроительную верфь в Архангельск. Но экспертиза показала, что восстановлению судно не подлежит и необходимо строить новый корпус. Однако начались перемены 90-х годов, и в результате, из-за

недостатка средств работы не были окончены, а остатки судна – потеряны. Так и завершилась история этого замечательного судна.

А частичка «Николая Книповича» – корабельный штурвал – хранится в музее «История освоения Арктики» имени Отто Юльевича Шмидта в мурманской гимназии №4. Подарен он был ребятам в день рождения музея – 24 апреля 1971 года, как и судовой журнал бота, и другие реликвии, переданные последним капитаном «Николая Книповича», инициатором его безуспешного восстановления Вячеславом Жевноватым.

Следующее известное НИС с именем Книповича на борту, это «Академик Книпович» – построенный в ГДР промысловый СРТР типа «Океан» (Штральзундская судовой верфь, строительный номер 9137, сдан 26.10.1960). Судно было переработано под НИС для ПИПРО – выделено четыре лаборатории для производства гидрологических, гидробиологических, гидроакустических и ихтиологических исследований. Кроме траловой лебедки, предназначенной для ведения тралового лова (донный и разноглубинный) и работ с дрейфтерными сетями, на судне было установлено три океанографических лебедки – «Океан»; ЛЭРОК-0,5; ЛГ-100, предназначенных для забортных работ с научным оборудованием (батометры БМ-48; глубоководные термометры, батитермограф, сети Джеди, сети Гензена и др.)

На судне было установлено новейшее по тем временам отечественное и зарубежное навигационное (гироскоп «Амур», РЛС - «Дон», «Донец-2», радиопеленгаторы - «Лоран-С», СРП-5; судовая гидрометеорологическая станция - ГМ-1G; эхолоты - НЭЛ-5, ГЭЛ-2) и рыбопоисковое оборудование (гидролокаторы «Палтус-М», ХАГ-400; эхолоты «Судак», «Омуль», ЕН-2 фирмы «Симрад»; прибор контроля параметров трала ИГЭК-у и др.). Оказавшись одним из первых судов ПИПРО, на котором были установлена гидроакустическая аппаратура норвежской фирмы «Симрад», НИС «Академик Книпович» смог обеспечить полноценную сравнимость результатов при проведении совместных с Норвегией исследований.

В 60-х годах XX века одним из важнейших объектов промысла являлась атлантическо-скандинавская сельдь, в связи с чем, НИС использовался для исследований по оценке ее запасов, по распределению, поведению, условиям, а также производительности дрейфтерного и тралового промысла в Северо-Восточной Атлантике. В конце 60-х-начале 70-х годов началось освоение круглогодичного промысла мойвы и сайки Баренцева моря, и экспедиции на судне «Академик Книпович» внесли заметный вклад в освоение крупномасштабного промысла мойвы в Баренцевом море.

Некоторые рейсы НИС «Академик Книпович» совершал в совместных экспедициях с НИС «Персей III». Например, в мае-июне 1971 г. в совместной экспедиции были обнаружены промысловые скопления мойвы на Большой Ньюфаундлендской банке.

В общей сложности судно совершило 66 рейсов, работая в период 1960-1980 годов по научным программам ПИНРО. Списано оно в 1981 году.

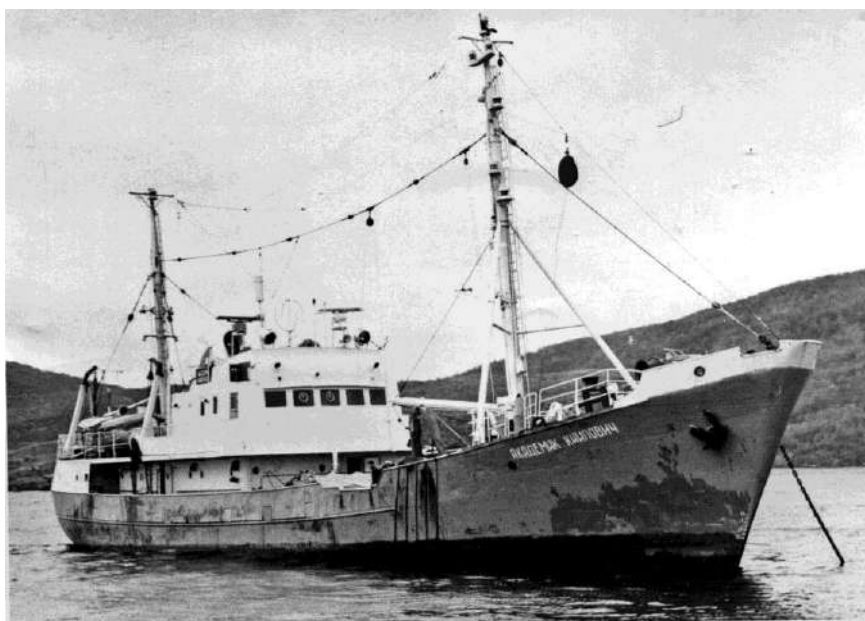


Рис. 3. НИС «Академик Книпович» (фото с сайта ПИНРО)

Итак, все эти три вышеупомянутые судна широко известны, однако нам удалось выяснить, что существовало, по крайней мере, еще три судна с

именем Книповича на борту. Это было примерно в одно время – в 50-е годы, причем на трех бассейнах сразу! Рассмотрим имеющуюся информацию более подробно. Следует учесть, что в таблице характеристик всех упоминаемых здесь судов, в некоторых случаях приводятся характеристики промысловых судов, на базе которых существовали исследовательские, так как их реальных характеристик пока найти не удалось.

Итак, Камчатка! По некоторым отрывочным данным в 50-60-х годах в камчатских водах работало поисковое судно Камчатрыбфлота (УТРФ-Камчатка) типа СРТ-400 постройки ГДР, Росток (стр.№645) под названием «Академик Книпович», но оказалось, что в доступных фондах по нему у нас практически нет никаких сведений, а также никаких фотографий.

Однако на наши запросы откликнулся преподаватель мореходного факультета КамчатГТУ – Сергей Витальевич Гаврилов, по профессии инженер-судомеханик, а по совместительству историк-краевед, журналист и писатель. Вот вкратце некоторые итоги его «расследования на месте».

23 мая 1952 г. во исполнение распоряжения Совета Министров СССР от 16 апреля 1952 г. и приказа Минрыбпрома СССР от 24 апреля 1952 г. при Главкамчатрыбпроме (ГКРП) организуется Бассейновая промысловая разведка рыбы и морского зверя. А уже в сентябре 1952 г. в Петропавловск в числе прочих новых «номерных» средних рыболовных траулеров постройки ГДР прибыл СРТ-645. Приказом по Главному управлению рыбной промышленности Камчатского бассейна (Главкамчатрыбпрому) № 48 от 17 декабря 1952 г. «О присвоении названий средним рыболовным траулерам Управления тралфлота ГКРП» судно стало именоваться «Академиком Книповичем» [ГАКК, ф. 470, оп. 1, д. 271, л. 184], в обиходе — просто «Книповичем». В конце 1952 г. траулер под командованием капитана А. С. Белого из состава Управления тралового флота (УТФ) передан промысловой разведке (техническое обслуживание и снабжение судна оставлено за УТФ).

Из воспоминаний ветеранов промразведки можно увидеть, что «Академик Книповичем» особенно хорошо себя показал на промысле сельди.

Методика поиска и слежения за косяками отработывалась во взаимодействии с другими поисковыми судами, а также самолетами промразведки. Эта методика была позже обобщена и опубликована в виде пособия для рыбаков «Разведка и наводка судов на косяки сельди в водах Камчатки».

В 1965 г. Коллегия «Дальрыбы» своим постановлением решила нецелесообразным проведение больших капитальных ремонтов судов типа СРТ, постановив при этом, что суда типа СРТ могут быть списаны с баланса судовладельца через 16 лет их эксплуатации. На балансе УТРФ на 1 мая 1967 г. находилось 16 судов типа СРТ постройки ГДР 1951—1952 гг. И «Книпович» был поставлен в график списания на 1969 год за номером 2... Однако, похоже, 1969-й год не стал для судна последним: последний раз «Академик Книпович» упоминается в газете «За высокие уловы» в 1971 г.

В заключение добавим, что объявление о снятии «Академика Книповича» с учета Регистра было опубликовано в «Дополнениях и изменениях к Регистровой Книге 1970» № 2, которые отражают состояние на январь 1972 г. Предыдущие «Дополнения и изменения» датированы июлем 1971 г., поэтому судно, вероятно, снято во второй половине 1971 года. К сожалению, ни одной фотографии этого судна пока найти не удалось.

Теперь рассмотрим Каспий. Еще с 70-х годов помню, при командировке в КасНИРХ, или в экспедицию на каспийские отраслевые НИС «Аксиому» или «Ломоносов», которые еще не пришли, говорилось, что с гостиницей сложности – будешь ночевать на «Книповиче». Мне, правда, ни разу не пришлось воспользоваться удобствами этой «плавучей гостиницы». Но вот недавно, общаясь в институте с коллегами и жалуясь на отсутствие информации по разыскиваемым судам, пришлось услышать о легендарном судне из первых уст – оказалось, что в начале 70-х нашему коллеге Мише Метревели действительно пришлось ночевать там одну ночь, ожидая, когда придет «Опыт», на который он был назначен тогда. Оказалась, что судно имело имя «Профессор Книпович» – именно так, а совсем не Академик!

Однако этот факт нам мало помог – в КаспНИРХе похоже уже никого не осталось с тех времен. Но, по крайней мере, нам удалось найти информацию по типу судна и обстоятельствах его постройки. Оказалось, это сейнер из ГДР проекта СО-300 (в немецкой документации проект «Seiner 501»), причем конкретный сейнер «Профессор Книпович» был построен в 1951 г. на судовой верфи им. Э.Тельмана в г. Бранденбурге.

Кроме того, в интернете, <http://archive.astrobl.ru/images/fotovistavka.htm>, попалось следующее фото, которое мы вам предлагаем.

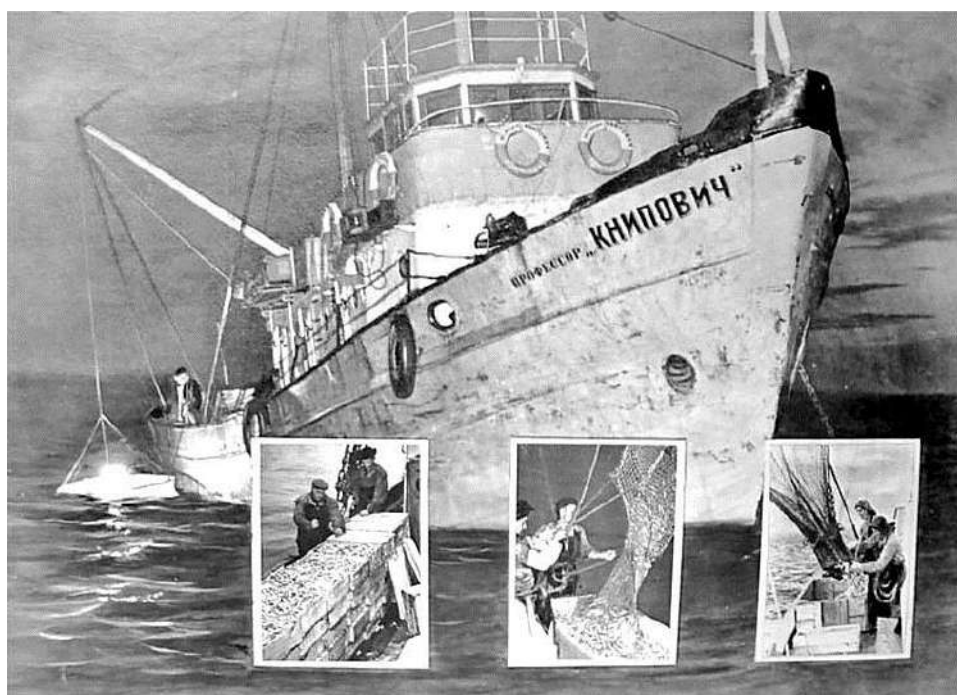


Рис. 4. НИС «Профессор Книпович»

Как оказалось, это случайно сохранившаяся в городском архиве копия агитационного фотоплаката о ночном лове кильки на электросвет – большом достижении народного хозяйства в 50-е годы. По некоторым источникам судно было отправлено на утилизацию в Волгоград в 1972 г. И это все, другой информации по этому судну у нас пока нет.

Ну, и наконец, близкая для нас и родная Керчь. Да, в Керчи тоже был свой Книпович. В 1950-х годах в АзЧерНИРО или АзЧерпромразведке

работало НИС или поисковое судно, на борту которого было имя Книпович. Однако Академик, Профессор или Николай – информация отсутствовала. Более того, и происхождение его сложное – похоже, что это ранее был германский охотник за подводными лодками (Unterseeboot-Jäger), построенный примерно в 1943 г на базе немецкого сейнера – КФК (Kriegsfischkutter). В АзЧерНИРО уже один точно такой НИС был – «Владимир Воробьев» и история его следующая.



Рис.5. НИС «Владимир Воробьев» (с сайта ЮгНИРО)

В мае 1943 верфью «Ernst Burmester Schiffswerft KG» в Свинемюнде-Ост был построен и введен в состав ВМС Германии охотник за подводными лодками типа КФК 199. В августе 1944 он был передан ВМС Румынии, где и был 5 сентября 1944 захвачен СССР в Констанце. Далее, 10 октября 1944 введен в состав ЧФ ВМФ СССР, как малый охотник за подводными лодками МО-852 (с 20 октября 1944), с 27 января 1945 тральщик Т-666, с 5 февраля 1947 катерный тральщик КТ-1266. В ноябре 1947 исключен и передан Азово-

Черноморскому научно-исследовательскому институту морского рыбного хозяйства и океанографии в Керчь как малый рыболовный траулер МРТ-1266, с 6 декабря 1948 определенный как научно-исследовательское судно «Владимир Воробьев».

Вероятно, подобная судьба была и у керченского Книповича... На наши запросы откликнулся проф. Е.П.Губанов, долгие годы проработавший в лаборатории океанического рыболовства, а затем и директором ЮгНИРО. Однако и у него кроме информации, что это судно получено в 1948-1950 годах и не совсем четкой фотографии, не оказалось ничего, что бы помогло нам в наших поисках. Единственное что можно предположить по фотографии и подписи под ней – вероятно, судно называлось просто «Книпович», а в Регистровых документах тип судна указывался как МРТ.

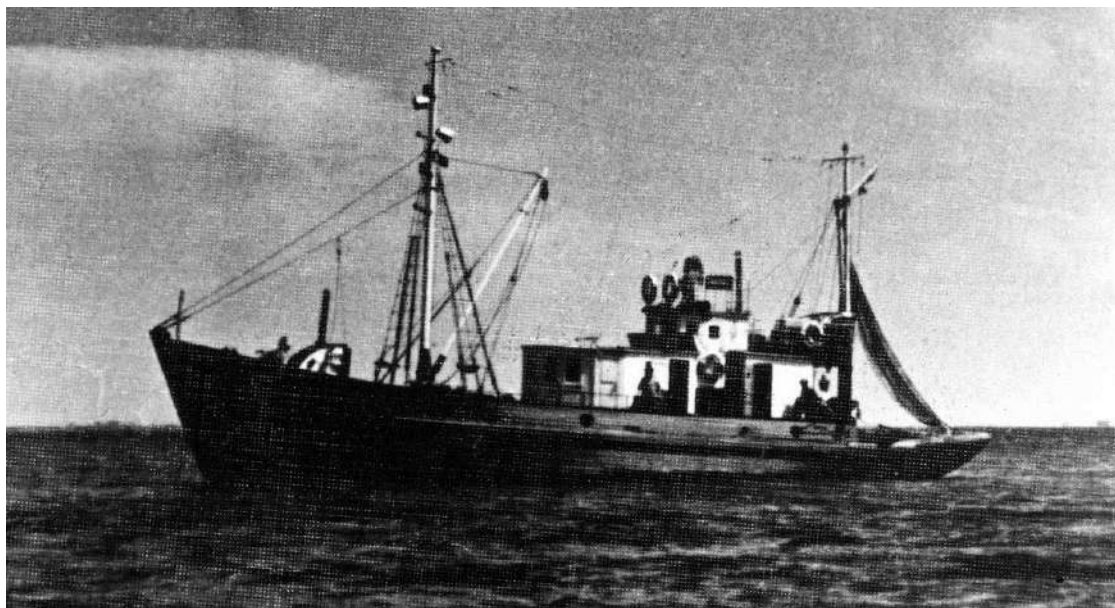


Рис. 6. НИС «Книпович» (из архива Е.П.Губанова)

И вот, буквально недавно, мы наткнулись в новой книге заслуженного капитана Е.П.Якунина «АЗЧЕРРЫБА» на стр.33 на следующие строки: «... **В 1948 году средние рыболовные траулеры (СРТ) из Мурманска «Книпович», «Гроза», «Сазан», «Кораблестроитель» и несколько СРТ из Калининграда с**

двумя плавбазами «Онега» и «Тунгус» приступили к промыслу сельди дрефтерными сетями в районе Исландии...».

Более тщательный архивный поиск позволил обнаружить в статье Ю.Ю.Марты «Тип судна для лова сельди в Северном бассейне» в журнале «Рыбное хозяйство» № 6 за 1947 г. следующие строчки: «... в 1947 г. в водах Северного бассейна впервые работали суда типа логгеров **«Книпович»**, «Гроза», Дельфин», «Сазан». Наличие дрефтерных шпилей (на **«Книповиче»** - электрический, на остальных паровые), носовых рулей, огромной свободной палубы, вместительных трюмов для хранения бочек, соли и льда и другие устройства выгодно отличали эти суда от других судов Мурмана...»

Проконсультировавшись со своими коллегами из Интернета, которые помогали нам и в предшествующих расследованиях, на сайтах <http://tsushima.su/forums/viewforum.php?id=51> и <http://korabli.qdg.ru/forum/>, у нас возникло предположение, что, возможно, существовал и 7-й Книпович – старый логгер попавший в Мурманск из германского трофейного имущества, так как в ГДР первые логгеры для СССР начали строить только в 1949 г.


И как оказалось – это правда. Следует отметить, что большую помощь в проведении расследований оказал британский коллега – специалист по истории рыболовного флота г-н Д. Тиллах, а также сотрудники центральной библиотеки федерального морского и гидрографического агентства в Гамбурге (Bundesamt fuer Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg, Zentrale maritime Fachbibliothek <Н 2>); всем им выражаем глубокую благодарность за помощь.

Итак, удалось выяснить, что в 1936 г в Германии на верфи D. W. Kremer Sohn, Elmshorn, был построен логгер (зав. 769) по имени «FRO» с бортовым номером SG 8. Судно имело следующие размерения (по регистру Ллойда) - 34,93 x 7,42 x 3,28; брт 238, нрт 106; 1 дизель (Krupp) 300 л.с. (по другим данным — 400). Логгер был построен по передовой на то время концепции и являлся «комбинированным» логгером, т.е. мог работать как

дрифтером, так и траулером. Некоторые данные и фотографии логгера опубликованы в книге Gerhard Köhn, Seegekehlt und Seegesalzen - Loggerfischerei von der deutschen Nordseeküste, Soest 1994. Из этой книги ниже представлены копия его «свидетельства о рождении» (рис. 7) и его фотографии на рис.8.

111 70.

Deutsches Reich



Schiffs-Zertifikat

Es wird hierdurch bezeugt, daß in das von der unterzeichneten Behörde kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister

das Schiff " F R O "

unter Nr. 1083 auf Grund glaubhafter Nachweisungen am 18. April 1936 eingetragene ist, wie folgt:

1. Name des Schiffes: " F R O "
2. Gattung: Segelschiff mit Motor
3. Unterscheidungs-Signal: D D G 0.
4. Ergebnisse der amtlichen Vermessung: Die nach § 25 Nr. 1 der Schiffsvermessungsordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: Länge = 34,93 Meter; Breite = 7,42 Meter; Tiefe = 3,28 Meter; größte Länge des Maschinenraums = 5,72 Meter.

Die Vermessung ist auf Grund der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (Reichsgesetzbl. 1895 S. 161) nach dem vollständigen Verfahren erfolgt, und es beträgt:

	Kubikmeter	Registertone
a) der Brutto-Raumgehalt des Schiffes	674,7	238,15
b) der Netto-Raumgehalt des Schiffes	299,1	105,59
zu b) in Worten: zweihundertneunundneunzig 1/10 gleich einhundertundfünf 59/100		Kubikmeter, Registertone.

5. Zeit und Ort der Erbauung: 1936, April - Elmshorn.

6. Heimathafen: Glückstadt

A 22 Formblatt A (3.25) Kreisdruckerei DIN 479 A 4

474

Рис. 7. «Свидетельство о рождении» логгера «FRO»

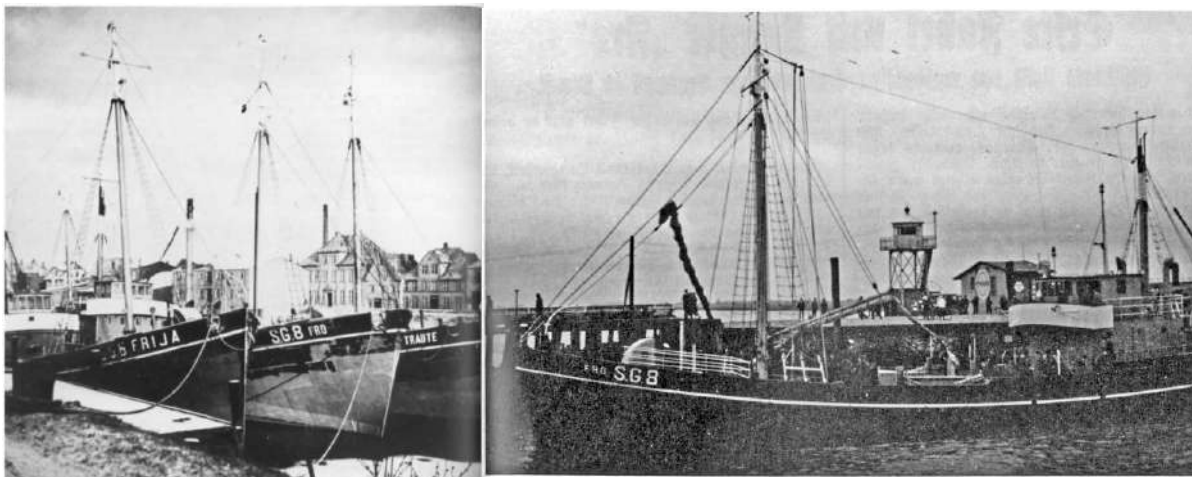


Рис. 8. Фотографии внешнего вида логгера «FRO»

В годы второй мировой войны логгер был мобилизован и служил «ворпостенботом» в 12-й флотилии под бортовым номером V 1213.

Ворпостенботы - немецкие патрульные суда, служившие во время обеих мировых войн. Они использовались в прибрежных районах и в прибрежных операциях, а также как корабли сопровождения. Военные корабли не были доступны в достаточном количестве в Императорском флоте и Кригсмарине чтобы контролировать прибрежные территории, находившиеся под немецкой властью. По этой причине много различных гражданских судов были переоборудованы для использования в бою. Большинство ворпостенботов до войны были рыболовными, торговыми судами и яхтами. Такие корабли идеально подходили на эту роль, поскольку существовали в большом количестве и имели простую и надежную конструкцию (имели преимущество в бурной воде). Существовало несколько сотен ворпостенботов. Они обычно оборудовались одним или двумя орудиями среднего калибра (например, 88 мм), большим количеством легкого автоматического зенитного оружия (20-40мм), а также пулеметами. Для противолодочной борьбы они были также оснащены глубинными бомбами. Их экипаж составлял от шестидесяти до семидесяти человек.

Служба на ворпостенботах была нелегкой - в их задачи входила защита конвоев, подлодок, возвращающихся и уходящих в поход, функция ПВО, охотников за подлодками, зачастую успех достигался высокой ценой, когда они ставили под удар свои корабли для прикрытия вверенных под их опеку подопечных. По имеющейся информации ворпостенбот V1213 большую часть времени провел в качестве тральщика, базируясь на Вильгельмсхафен

После войны (06.1945) корабль был переведен в категорию вспомогательных и попал в 18-ю флотилию минных тральщиков с задачей очистки Балтийского моря (GMSA, 18. Minensuchflottille) под бортовым номером М 1805. Затем был переведен в СССР по репарациям (29.11.1945), о чем есть соответствующая запись в Центральном военно-морском архиве: «Перечень боевых кораблей и вспомогательных судов, получаемых по разделу ... германского флота и предназначенных в соответствии с Приказом НК ВМФ № 00190 - 45г. Краснознамённому Балтийскому флоту... В списке на 6 декабря 1945 года... VJ-1802,**1805** - числятся траулерами взамен траулеров № 1205,**1213**...».

Последние данные в некоторой степени подтверждаются строчками из статьи начальника промысловой разведки объединения «Мурманрыба» капитана А.Ф.Тарана «Задачи и организации рыбопромысловой разведки в Баренцовом море» в журнале «Рыбное хозяйство» № 1 за 1947 г (стр. 14-16): «... По нашему мнению для лова сельди следует выделить следующие 22 судна: ... и логгеры: № 1802, 1803, **1805** и 1808...». Здесь имелись в виду логгеры, полученные по репарациям.

И действительно, в июне 1947 года в составе пробной сельдяной экспедиции из трех научных и четырех промысловых экспедиций, логгер под новым именем «Книпович» вышел в Атлантику для исследований в Гренландском море.

Об этой экспедиции очень интересно написал в своей книге Б.П.Мантейфель «Живое серебро» (1965). Что особенно важно, в отличие от мемуаров многих старых капитанов, Борис Петрович в своих научно-

популярных рассказах исключительно точно и корректно приводил даты, координаты и другую информацию, что позволяет его публикации считать научно-достоверными.

В некоторых моментах раздела «В Гренландском море» указанной выше книги упоминался логгер «Книпович». Просеивая всю информацию, отсюда можно узнать, что в июне-июле 1947 г. начальником экспедиции на нем был Юлий Юльевич Марти, причем 28 июня судно было на месте работ, 14 июля ушло на Мурманск, а 24 июля вернулось в район работ...

Как пример прозы Б.П.Мантейфеля, бывшего в той экспедиции на траулере «Кашалот», можно привести следующий занимательный отрывок:

«...Днем 24 июля меня вызвал к телефону Юлий Юльевич.

– Мы с тобой сегодня где-то недалеко.

По звучности его голоса в наушниках я почувствовал, что он действительно рядом.

– Давай-ка встретимся, поговорим перед твоим уходом в порт, – предложил Юлий Юльевич.

Обменялись радиопеленгами и сошлись точно на семидесятом градусе сорока пяти минут северной широты и пятнадцати градусах восточной долготы.

Мы вывесили на «Кашалоте» серию сигнальных флажков, обозначающую: «Товарищеский привет». С этими сигналами и торжественным гудком мы подходили к «Книповичу», размахивая фуражками и носовыми платками. С мостика «Книповича» нам тем же отвечали Марти и Бородатов. Рядом стоял незнакомый мне капитан. Глядя на наши флажки, он недоуменно разводил руками. Юлий Юльевич условным знаком позвал меня к радиотелефону. Тотчас в наушниках раздался тревожный голос:

– Алло! Приветствую. Что у вас случилось? О чем флажки?

Узнав в чем дело, Юлий Юльевич расхохотался. Оказалось, что на «Книповиче» не было свода сигналов. Там не могли разобраться на языке

наших флажков, а кто-то «расшифровал» их так: «Не подходите, болеем черной оспой».

Через десять минут о борт «Кашалота» стукнулась шлюпка. Из нее выбрались Марти и Бородатов...»

В следующем году, тоже в июне, как написано в архивных документах, «По решению советского правительства к северо-восточным берегам Исландии в 1948 году впервые вышли 4 советских средних траулера: «Кораблестроитель» (капитан Гунин), «Гроза» (капитан Голубин), «Сазан» (капитан Шаповалов) и «Книпович» (капитан Грозников)».

Эта экспедиция также описана Б.П.Мантейфелем в той же книге «Живое серебро», но уже в следующем разделе: «К стране рыбного изобилия». В этой экспедиции Борис Петрович был ее научным руководителем и базировался на новейшем СТР-1 «Кораблестроитель». В тексте упоминание логгера встречается по ходу экспедиции эпизодически, наравне с другими судами экспедиции. Однако по ее окончании встретились и тревожные строчки:

«...14 сентября. Последние гудки. «Кораблестроитель» и тройка остальных логгеров вытягиваются строем на северо-восток и берут курс на Мурманск. Решено было идти шхерами Норвегии (а не открытым морем). Выбрать этот путь нас заставило сообщение «Книповича», что у него обнаружилась течь в трюмах...»

К счастью, экспедиция окончилась благополучно и 23 сентября суда встречали в Мурманске. Последние строки, которые нам удалось разыскать об этом судне, опубликованы в новом справочнике А. С. Павлова «Морские суда СССР 1945-1991» (2013) и гласят: «...СРТ-9 «Николай Книпович», порт приписки Мурманск, бывший немецкий логгер «Fro», погиб у Канина Носа 24/12/48. (О причинах гибели не указано)...». Как сообщил нам автор справочника, эту информацию он почерпнул из архивов Мурманского морского рыбного порта.

Таблица 1

Сравнительные характеристики судов с именем Книповича на борту

Название судна	Академик Книпович	Николай Книпович	Академик Книпович	Академик Книпович	Профессор Книпович	Книпович	Николай Книпович
Базирование	Севастополь	Мурманск.	Мурманск.	Камчатка	Астрахань	Керчь	Мурманск
Тип судна, проект	БМРТ пр.399	п/м бот	СРТР Океан	СРТ-400	СО-300	МРТ (КФК)	Логгер "FRO"
Год постройки	1963	1928	1960	1952	1951	~1943	1936
Период работы для рыбной отрасли, годы	1964-1992	1928-1941	1960-1980	1952-1971	1951	~1948-н.д.	1947-1948
Год выбытия	1994	1959	1981	1971	Н.д.	Н.д.	1948
Длина (макс), м	84,70	24,20	50,80	38,5	28,8	23,66	34,93
Ширина (макс), м	14,09	6,22	8,98	7,2	6,2	6,5	7,42
Мощность ГЭУ, л.с.	2000	120	540	400	300	150	300
Скорость, уз	12,8	7,5-8	11	10	10	8	Н.д.
Автономность, сут.	80	28	30	25	6	10	Н.д.
Число коечных мест	117	Н.д.	Н.д.	22	14	11	Н.д.
Команда, чел.	Н.д.	11	24	Н.д.	Н.д.	Н.д.	Н.д.
Наука (макс), чел.	35	6	10	Н.д.	Н.д.	Н.д.	Н.д.