

УДК 629.124.72-444-181.2

МАЛОИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ В ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ПЕРВОГО БМРТ

© 2010 г. Д.Е. Левашов, Т.В. Тишкова

*Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного
хозяйства и океанографии, Москва 107140*

Поступила в редакцию 30.08.2010 г.

Окончательный вариант получен 13.09.2010 г.

Раскрываются малоизвестные страницы в истории создания первых БМРТ. Приводятся факты и делаются предположения о роли британского траулера-завода «Fairtry» и его конструкторов в разработке проекта первого БМРТ «Пушкин». Ретроспективно анализируются варианты нелегального получения документации на «Fairtry», высказанные в британских публикациях мемуарного плана, а также возможность разработки проекта советскими конструкторами самостоятельно на основе официально опубликованной англичанами информации.

Ключевые слова: БМРТ, траулер-завод, «Пушкин», «Гоголь», «Феиртрай», «Фелисити», «Феирфри», Кристиан Салвесен, Christian Salvesen, сэр Деннис Барни, Билл Локридж.

Как известно, успех освоения новых промысловых районов в отдаленных частях Мирового океана пришел только после начала массового строительства принципиально новых больших морозильных рыболовных траулеров (БМРТ) с кормовым тралением, родоначальниками которых являлись БМРТ типа «Пушкин», а потом и БМРТ «Маяковский» (пр. 394), появившиеся в середине 50-х годов. Однако, начало истории их создания датируется не серединой прошлого века, а, возможно, даже и позапрошлого и может служить сюжетом для небольшого детективного рассказа.

В официальной советской рыбопромысловой историографии сведения о разработке кормовых траулеров весьма скупы и отрывисты. Впервые успешный лов рыбы тралом с кормы был осуществлен в 1944 г. на Дальнем Востоке с парусно-моторной 87-тонной шхуны «Южная» (Гордеев, 1948; Костычев, 1973). Несмотря на то, что судно с высокоподнятой кормовой палубой оказалось мало пригодным к работе с кормы, было сделано порядка 150 тралений, опыт которых показал полную целесообразность применения траулеров с рабочей палубой на корме. Разработка же специального проекта кормового сейнера-траулера впервые началась в Рыбосудопроекте (ныне Гипрорыбфлот) под руководством А.Ф. Юдинцева (Этапы..., 1996).

Почти одновременно один из опытнейших капитанов Мурманского тралового флота К.А. Патон (1946) выступил на страницах газеты «Полярная правда» со статьей «Ахтертраулер – новый тип рыболовного судна», впервые поднимая вопрос о применении траления с кормы на крупных судах. Отмечая, что за последние десятилетия техника тралового лова не изменилась, и что на бортовых траулерах предпосылок для ее улучшения не имеется, он предложил создать судно для работы с кормы. Такое судно позволяло бы промышленно при волнении моря до 8 баллов, могло улучшить условия труда команды и успешно применять оборудование для механизированной обработки рыбы, перенеся его в закрытые помещения.

Последующие исследования, проведенные в 1947-1950 годах на Мурманской экспериментальной базе и на специально построенном для кормового траления малом рыболовном траулере «Новатор», подтвердили преимущество кормового траления. Двухлетний опыт эксплуатации этого судна позволил разработать технические требования для траулера такого типа, которые были переданы немецким и российским проектантам. На базе этих требований в Германии (ФРГ) на верфи Kieler Howaldtswerke AG были спроектированы и построены БМРТ типа «Пушкин», а в СССР – БМРТ типа «Маяковский» (пр. 394, КБ «Восток»). Более подробно эта сторона вопроса рассмотрена в статье Ш.А. Расулева (1996), где кратко упоминается и о подобных работах в Великобритании.

Значительно полнее британские работы освещены в почти забытой сейчас книге «Траулеры-заводы» (Каменский и др., 1959), причем выпущенной относительно малым для того времени тиражом. При этом, разыскивая отдельные подробности по этому поводу, мы обнаружили на англоязычных сайтах Интернета дополнительные фрагменты этой интересной истории. И вот, сложив своеобразный пазл из всех таких фрагментов, предлагаем вниманию читателя следующую историю.

Итак, в 1851 г. в Шотландию переезжает некий норвежский гражданин Кристиан Салвесен (Christian Salvesen), основавший семейную компанию, которая в начале 20-го века становится крупным владельцем китобойного флота. В 1913 г. в компании впервые создается китобаза с кормовым слипом, по которому киты затачиваются внутрь судна для переработки. Однако, в 30-х годах во время мировой депрессии китобойный бизнес пошел на спад, а с началом второй мировой войны флот судовладельца был реквизирован для военных целей. И тогда компания начала поиск нового послевоенного поля деятельности в области океанического промысла.

Вместе с тем в те времена началось сокращение продуктивности рыбного промысла в водах, омывающих британские острова, в связи с чем большая часть улова английских траулеров начала поступать из таких отдаленных районов, как Баренцево море, восточные окраины банок Ньюфаундленда и других (Каменский и др., 1959). При этом охлаждаемая льдом рыба находилась в трюмах до 22 суток, хотя максимальный срок по английским правилам не должен превышать 17 дней. Такое положение приводило к тому, что часть выгруженной рыбы оказывалась непригодной для питания или теряла свои качества.

Тогда уже была известна технология быстрого замораживания, обеспечивающая высокое качество продукции и ее длительное хранение, но использование рефрижерации на промысловых судах сдерживалось тем, что в этом случае траулер уже превращается в рыбозавод. Для более эффективного использования объемов рефрижераторных трюмов необходим рыбцех с машинами по разделки рыбы и выпуску конечной продукции для заморозки, что, в свою очередь, требует большей численности экипажа судна. Необходимость дополнительного полезного объема для размещения оборудования и жилых помещений влечет увеличение размеров судна, и, в свою очередь, неизбежное увеличение высоты борта, что создает значительные сложности для бортового траления. Конечно, для решения проблемы бортового лова разрабатывались и применялись различные новые подходы в конструкциях высокобортных судов, но компания Салвесена выбрала другой путь.

В это же время, сразу после окончания войны, сэр Деннис Барни (sir Dennis Burney), известный морской инженер и изобретатель, провел ряд успешных

экспериментальных тралений на дооборудованной для кормового лова паровой яхте «Oriana» 1896 г. постройки (рис. 1, из Campbell, 1995).

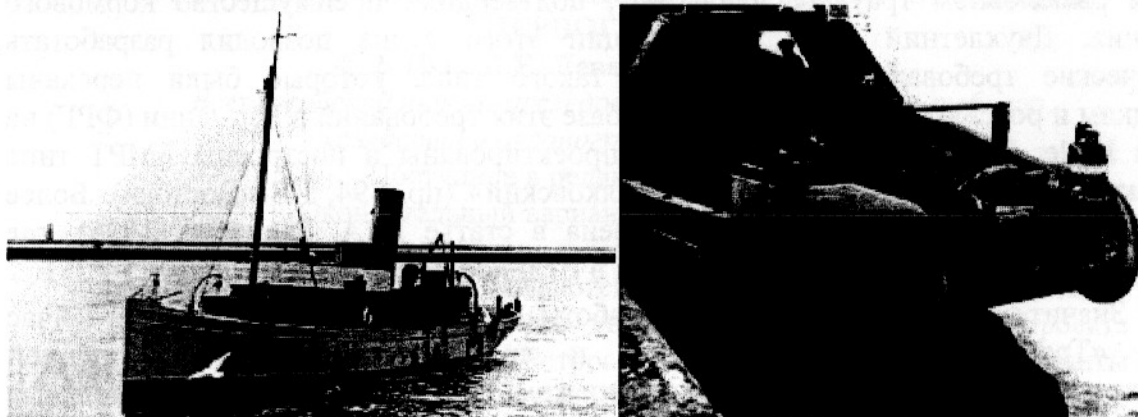


Рис. 1. Внешний вид паровой яхты «Oriana» и ее кормовой части со слипом.
Fig. 1. Exterior of a steam yacht «Oriana» and its stern with a slip.

Для уже производственной проверки покупается списанный паровой минный тральщик «Felicity» ВМФ Великобритании длиной порядка 225 футов (бывший «Coppercliffe» канадских ВМС, построенный в 1944 г.). На судовой верфи Fairfield Shipyard близ Глазго, на нем устраивается кормовой слип (по опыту китобаз), устанавливается оборудование для кормового траления, а также планируется оборудовать рефрижераторные трюмы с рыбцехом. Однако, затраты оказались слишком велики и сэр Деннис начинает испытывать затруднения с финансированием.

В это время на сцене появляется капитан Гарольд Салвесен (Harold Keith Salvesen), являвшийся в то время главой семейной компании Салвесена, который встречается с сэром Деннисом, по поводу заказа рефрижераторного оборудования для одного из своих судов. Здесь следует отметить, что в числе всего прочего, сэр Деннис также владел компанией «Fresh Frozen Foods», выпускавшей компактную морозильную установку для работы в судовых условиях. В результате этого знакомства компания Салвесена решается на участие в дальнейших экспериментах с бывшим тральщиком «Felicity», требовавшим все более крупных вложений. В 1947 г. судно уже в составе флота Салвесена и под новым названием «Fairfree» (рис. 2, из Campbell, 1995) приступает к экспериментальному лову в Северном море.



Рис. 2. Внешний вид экспериментального кормового траулера-завода «Fairfree» и его кормовой части с траловым мостиком и слипом.
Fig. 2. Exterior of experimental stern factory-trawler «Fairfree» and its stern with an aft fishing bridge and a slip.

Интересно, что первоначально было выбрано название «Fairfreeze» (первая часть по названию верфи – Fairfield Shipyard, вторая – «морозильник»), но судовой регистр рекомендовал его сократить из-за неблагозвучия.

Траления с перерывами на ремонты, в том числе на замену паровой машины на дизели мощностью 2 500 л.с. в 1949 г., продолжают до 1951 г. Результаты работы траулера оказались более чем поразительными. Эксперимент прошел настолько удачно, что полученной информации оказалось достаточно для проектирования и постройки принципиально нового судна – первого в мире большого морозильного траулера-завода (БМРТ по классификации СССР) водоизмещением порядка 3 500 т и мощностью дизельной установки 2 200 л.с., заказ, на который размещается на судовой верфи в Абердине. Спуск корпуса состоялся в 1953 г., а сдача судна в 1954 г. Первоначально судно было названо «Fairtry», но позже было переименовано в «Fairtry I» в связи с тем, что компания в 1959-1960 гг. построила еще два БМРТ – «Fairtry II» и «Fairtry III». Кстати, эти суда строились по иному проекту и, в отличие от первого судна, имели дизель-электрическую силовую установку с суммарной мощностью дизелей более 4 000 л.с., а также несколько иную промысловую схему.

В СССР внимательно следили за этими экспериментами и с результатами были знакомы. По некоторым данным, после закладки первого БМРТ в Абердине компанией Салвесен проект этого судна был продан в интересах СССР, где он реализовался через 2 года в виде БМРТ типа «Пушкин» в Киле, и чуть позже в БМРТ типа «Маяковский» на отечественных судостроительных заводах. Эта версия подтверждается наличием на первых судах серии «Пушкин» («Пушкин» и «Гоголь») запатентованной траловой схемы аналогичной британской, от которой отказались на последующих судах этой серии, а также тем, что последующие два БМРТ британская компания, как уже указывалось выше, строила по другому проекту.

Конечно, сейчас уже сложно судить о достоверности этой версии и о первенстве в создании БМРТ. Даже фотографии судов «Fairtry» и «Пушкин» («Гоголь») чрезвычайно редки и обычно такого качества, что рассмотреть особенности их конструкций очень сложно. Скорее всего, истина где-то посередине, а идея кормового траления в то время, как говорится, витала в воздухе. В общем, казалось бы, эти истории еще ждут своих отдельных исследований, но недавно мы нашли несколько работ, которые, как нам представилось, частично сняли покров с таинственных обстоятельств появления первых БМРТ.

В первую очередь, это аналитический доклад Отдела научных исследований Центрального разведывательного управления США «Строительство и импорт траулеров-рыбозаводов советского промыслового флота в 1955-1959 гг.» (гриф секретности снят в 1999 г.), где прямо утверждается, что головной БМРТ «Пушкин» является копией британского траулера «Fairtry» (Construction..., 1959). В докладе приведена сводная таблица основных технических характеристик обоих траулеров (вместе с БМРТ «Маяковский»), а также фотографии, где видно их несомненное внешнее сходство. При этом, одной из общих конструктивных особенностей, внешне отличающих оба проекта, является расположение кормового мостика с траловой рубкой прямо над началом слипа (рис. 3).

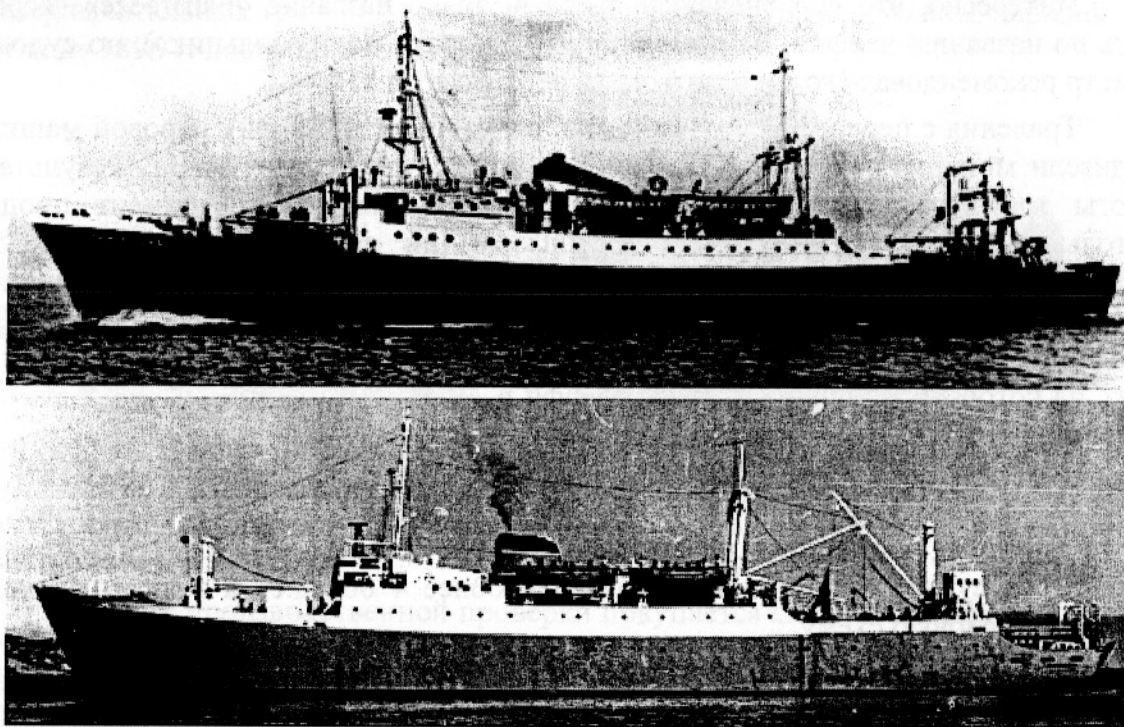


Рис. 3. Внешний вид британского траулера-завода «Fairtry» (вверху, Campbell, 1995) и БМРТ «Пушкин» немецкой постройки (внизу, Альбом..., 1955).

Fig. 3. Exterior of British factory-trawler «Fairtry» (above, Campbell, 1995) and BMRT «Pushkin» of German construction (below, Album..., 1955).

На следующих БМРТ типа «Пушкин», как и на других отечественных проектах, мостик с рубкой перенесены уже на кормовую оконечность надстройки. Однако, прямых доказательств факта копирования британского проекта в докладе не приводится.

Более интересными оказались некоторые моменты, почерпнутые в публикациях историко-мемуарного плана британских специалистов, связанных в то время с судостроением и даже участвующих в создании «Fairtry». В частности, большой интерес представила книга «The Fairtry Experiment», написанная Джеком Кемпбеллом (Campbell, 1995), бывшим редактором газеты «Scottish Sunday Express» и служившим в годы второй мировой войны в Королевских ВМС. Кроме этой книги, некоторые интересные подробности были обнаружены и в других публикациях (Candow, Corbin, 1996; Somner, 1984; Traung, 1955).

В этих изданиях, в числе подробностей создания, строительства и первых экспедиций «Fairtry», описаны некоторые моменты общения британских делегаций в Москве с советскими внешнеторговыми представителями, а также предположения о возможном копировании проектной документации «Fairtry». Итак, рассмотрим, как сейчас говорят, возможные пути «утечки информации».

После успешной эксплуатации кормового траулера «Fairfree», перестроенного из минного тральщика «Felicity», запросы на подобные суда поступили из 12 стран, в том числе и из СССР. В результате была разработана концепция нового судна, которая в общем виде была изложена в докладе Билла Локриджа (Bill Lochridge) – помощника и друга главного разработчика сэра Денниса Барни, – и которую можно было свободно услышать и прочитать в Институте инженеров и судостроителей Шотландии в апреле 1950 г. (Lochridge, 1950). Для заказа нового судна – преемника «Fairfree» – на верфи «Левис и

сыновья» (John Lewis and Sons), Б. Локридж сделал у себя дома основные эскизы, а затем еще два инженера на их основе выполнили чертежи проекта. Один из этих инженеров – Эндрю Левис – сын того самого владельца верфи, успешно пришедший в бизнес отца в 1950 г. Другой – Дэвид Каннингхем (David Cunningham) – заместитель директора на верфи «Fairfield Shipyard», одновременно читающий лекции в Королевском Техническом Колледже в Глазго. Строительство «Fairtry» едва началось, когда он ушел, чтобы стать генеральным менеджером верфи Брук Марин в Лоустофте – и именно в этом качестве он представил свой доклад по судам-заводам на международный конгресс ФАО по рыболовным судам в 1953 г. в Париже (Cunningham, 1955).

В СССР, конечно, были известны эти доклады, но русские специалисты большое внимание уделили также и дискуссиям на конгрессе ФАО между Биллом Локриджем и Максом Харпером Гоу (Maxwell Harper Gow) (Traung J-O., 1955); последний, будучи родственником Салвесенов по женской линии, был назначен руководителем проекта со стороны компании. Они оба очень заботились о неразглашении деталей всех особенностей «Fairtry», однако, каково же было их удивление, когда в конце 1953 г., незадолго до завершения строительства нового судна, верфь Левис и сыновья получила предложение из СССР на постройку 24-х траулеров-заводов по проекту «Fairtry». При этом, с целью ускорения переговоров предлагалось для предварительного ознакомления выслать комплект документации на судно.

Как упоминается на странице 237 книги «How Deep is the Ocean?» (Candow, Corbin, 1996), тогдашний генеральный директор верфи Левис и сыновья, Гордон Милн (Gordon Milne), вдумчивый и трудолюбивый шотландец, с ужасом вспоминает: «Мы – небольшая компания, «Fairtry» – это самый большой корабль, который мы когда-либо строили, и я не был готов поставить русских в очередь, исключив всех других наших клиентов». Однако, Британское правительство консерваторов было очень заинтересовано в расширении торговли с СССР и от него был настоящий призыв: «По крайней мере, ведите с ними переговоры».

Англичане оказались в затруднительном положении, получив запрос из Москвы на получение русскими комплекта всех документов и чертежей для предварительного изучения еще и потому, что документы на кормовую часть «Fairtry» были запатентованы. Сначала было решено за документы получить с России плату, которую потом решили разделить между компанией Салвесена и судостроителями верфи, но русские ответили, что их законодательство запрещает что-либо оплачивать до подписания контракта. Тогда англичане решили изъять кормовые чертежи из посылаемого в Россию комплекта, однако при этом русские были уведомлены, что если они все-таки закажут суда, то им будут высланы и эти документы.

В Москву выехали представители верфи: Милн, Броди (Andrew Brodie – инженер-конструктор) и Шериффс (Percy Sheriffs – лучший друг Левиса), бывший военный моряк, выступивший в роли советника делегатов и посредника с английским посольством в Москве. В столице России они провели ровно неделю, прежде чем начались переговоры в Министерстве Внешней Торговли. Сложность пребывания англичан усугубилась инцидентом, случившимся по дороге на первые переговоры. Броди забыл в отеле свой портфель с документацией и англичане стали рассуждать, что им делать в сложившейся ситуации, но шофер их возивший и до этого не понимавший ни слова по-английски, тут же повернул машину обратно в

отель. После этого случая они решили говорить о деле между собой только на пешей прогулке. Однако, и русские подозревали в всегда молчащем на переговорах Шериффсе английского шпиона. Переговоры длились по 4 часа ежедневно, и русских было не меньше 12 человек за столом, причем это были люди, прекрасно разбиравшиеся в судах и кораблестроении, и, несмотря на присутствие женщины-переводчика, некоторые из них время от времени говорили на английском языке.

Пункты контракта были большей частью односторонними, русские в соответствии с советскими законами настаивали на решении всех споров в Московском суде. Все предложения Милна по поводу арбитражного разбирательства в случае спора третьей стороной – судом Гааги, например, были отвергнуты. Отказываясь говорить по юридическим пунктам контракта, русские продолжали задавать технические вопросы. При этом, поскольку Милн не давал им полные чертежи, основное время они тратили на выяснение детальных подробностей по тем частям чертежей, которые у них уже были. Все это способствовало тому, что Милн вынужден был вернуться в Англию для дальнейших консультаций. С тех пор от русских ничего не было слышно.

Однако, очень скоро после этого министру Александру Ишкову и его коллегам удалось разместить заказ на строительство 24-х судов класса «Пушкин» на западногерманской верфи Howaldtswerke в Киле. Как русские завладели всеми документами, остается загадкой до сих пор, но официально они не заплатили за них ни копейки. В книге «The Fairtry Experiment» (Campbell, 1995) на странице 62, автор прямо заявляет:

«Русские инженеры ухитрились сложить вместе отдельные кусочки, полученные разными путями. Возможно, комнаты в гостинице были оборудованы «жучками», а все документы были просмотрены. Любая вещь, оставленная в комнате, могла быть изучена, а любой документ сфотографирован».

В общем, то, что произошло, может служить примером, вероятно, одной из самых важных и, безусловно, самой быстрой передачи технологии в истории коммерческого рыболовства. Вместе с тем, «Вероятно, советскому руководству, которое было слишком занято проблемой скорейшей постройки траулеров для работы в удаленных районах, некогда было возиться со столь ничтожными делами, касающимися таких беспокойных капиталистических тонкостей, как патенты или определения сборов морских архитекторов» – так пишется в книге «How Deep is the Ocean?» (Candow, Corbin, 1996) на странице 237. И, скорее всего, именно эти процедурные особенности, на которых настаивали британские представители, требующие дополнительного времени для их оформления, в конце концов, и послужили поводом передачи заказа в ФРГ.

В одно прекрасное июльское утро, когда «Fairtry» в царственном одиночестве среди обычных бортовых траулеров проводил уже свое третье лето пребывания на промысле в Атлантике, исполняющий обязанности капитана Джим Читер получил самое большое потрясение в своей жизни. На горизонте неожиданно появилось большое судно. Джим Читер вспоминает: «Я не мог поверить своим глазам! Это точно было «Fairtry»!». Однако когда оно приблизилось, стало видно, что оно отличалось от «Fairtry»; при этом было что-то странно знакомое в общих чертах. Когда судно подошло еще ближе, тайна раскрылась – его имя было «Пушкин» и за кормой развивался советский флаг!

Уже через несколько лет здесь работало 35 советских траулеров-заводов, из которых 24 было класса «Пушкин» и 12 плавбаз. К 1965 г. советский флот в Северо-

западной Атлантике (к северу от Гренландии и Лабрадора и южнее Банки Джорджия) – насчитывал уже 106 траулеров-заводов, 30 плавбаз и 425 бортовых траулеров. Их общий годовой улов составлял 886 000 т, что было в то время на треть больше улова Испании, Португалии и Франции вместе взятых!

В заключение этой истории стоит добавить еще один штрих. В той же середине 60-х годов Локридж с другими представителями верфи были на переговорах в Москве и в офисе вице-президента Судоимпорта они заметили модель судна, точную копию «Fairtry». Вице-президенту было сказано, что Локридж имел дело и с «Fairtry», и с «Fairfree». В свою очередь русский вынул из своего портфеля доклад Каннингхема, который тот читал на Парижском рыболовном конгрессе и два других, представленных Локриджем – один («Fairfree») был передан Институту Инженеров и Судостроителей в Шотландии в 1950 г., а другой он передал их совету шесть лет спустя после дела с «Fairtry».

В неформальной обстановке приема в разговоре выяснилось, что русские получили доступ к планам «Fairtry», но не имели понятия как работает механизм тралового слипа и это было очевидно. Как-то Локридж был на испытаниях нового трала недалеко от острова Медвежий, и ему представилась возможность наблюдать в бинокль, как работает русский траулер типа «Пушкин». Все операции по поднятию трала, выгрузке рыбы, ремонту и нового заброса в воду у русских занимало не менее 1,5 часов, в то время как англичане проделывали все это за 35 минут. Все это было высказано вице-президенту Судоимпорта, но он прореагировал на замечание весьма отстраненно, промолвив только, что не 35 минут, а больше.

Действительно, этот вопрос русских уже не волновал. Хотя даже на фотографиях видно некоторое различие в кормовых устройствах «Fairtry» и «Пушкина» (рис. 4, Фото..., 2010; Campbell, 1995; Альбом..., 1955), но это уже не имело никакого значения. Советские инженеры переделали британскую траловую схему, и далее на всех последующих БМРТ уже применялась более эффективная отечественная траловая схема. Вместе с тем, следующие британские БМРТ – «Fairtry II» и «Fairtry III» также изменили траловую схему, а в их пропульсивном комплексе была использована дизель-электрическая силовая установка, как предлагалось в некоторых отечественных проектах тех лет (Каменский и др., 1959).

В принципе, отечественные судостроители были в состоянии и сами, на основе документации опубликованной Локриджем, разработать концепт-проект судна, тем более, определенные наработки у нас уже были. Далее, в результате встречи и переговоров с британскими специалистами в Москве проект мог быть подкорректирован, а на немецкой верфи могли бы уже разработать рабочие чертежи. В этом случае, упомянутые выше всякие предполагаемые «жучки», вероятно, просто являются атрибутами обычной шпионмании в отношениях между Великобританией и Советским Союзом, присущей как британцам, так и советским гражданам в те времена холодной войны.

В пользу такого варианта говорит то, что особенности профиля БМРТ «Пушкин» – кормовой мостик и расположение стрел на баке, больше напоминают первый вариант эскизов «Fairtry», как представлено на верхней части рисунка 5 (Lochridge, 1950; Продольный..., 1950). Надстройка же и палуба бака более похожи на окончательный вид судна, показанный в нижней части рисунка 5 (Traung J-O., 1955).

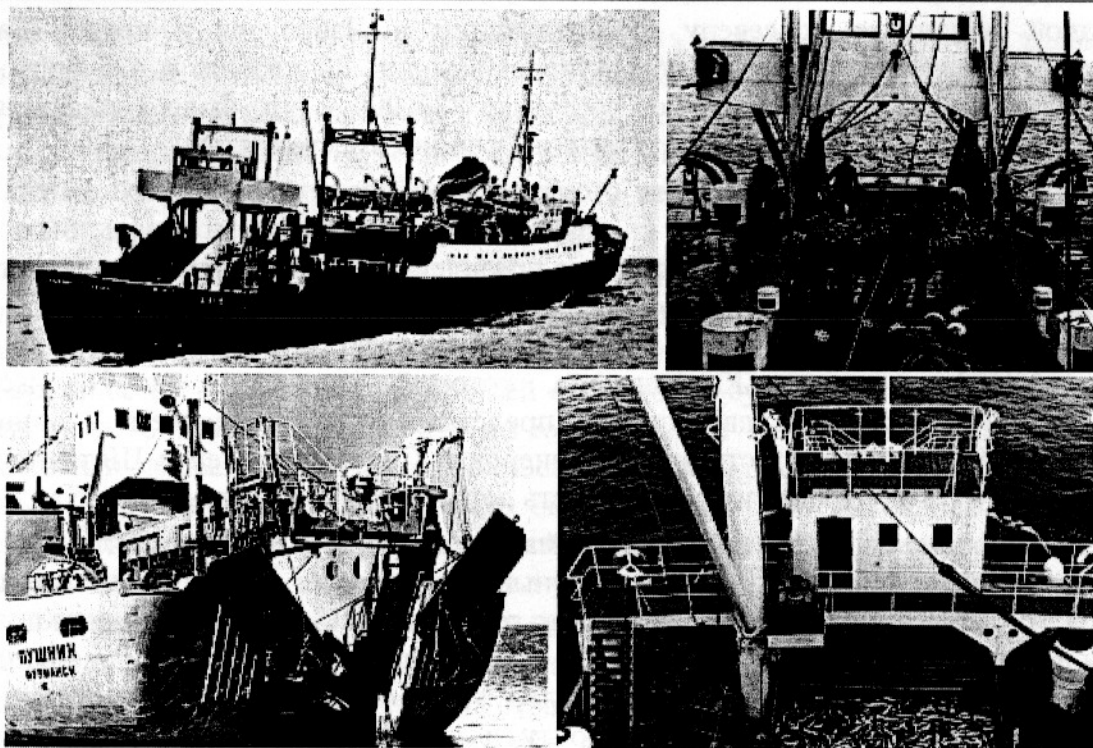


Рис. 4. Внешний вид кормовой части британского траулера-завода «Fairtry» (вверху) и БМРТ «Пушкин» немецкой постройки (внизу).
Fig. 4. Exterior of a stern of British factory-trawler «Fairtry» (above) and BMRT «Pushkin» of German construction (below).

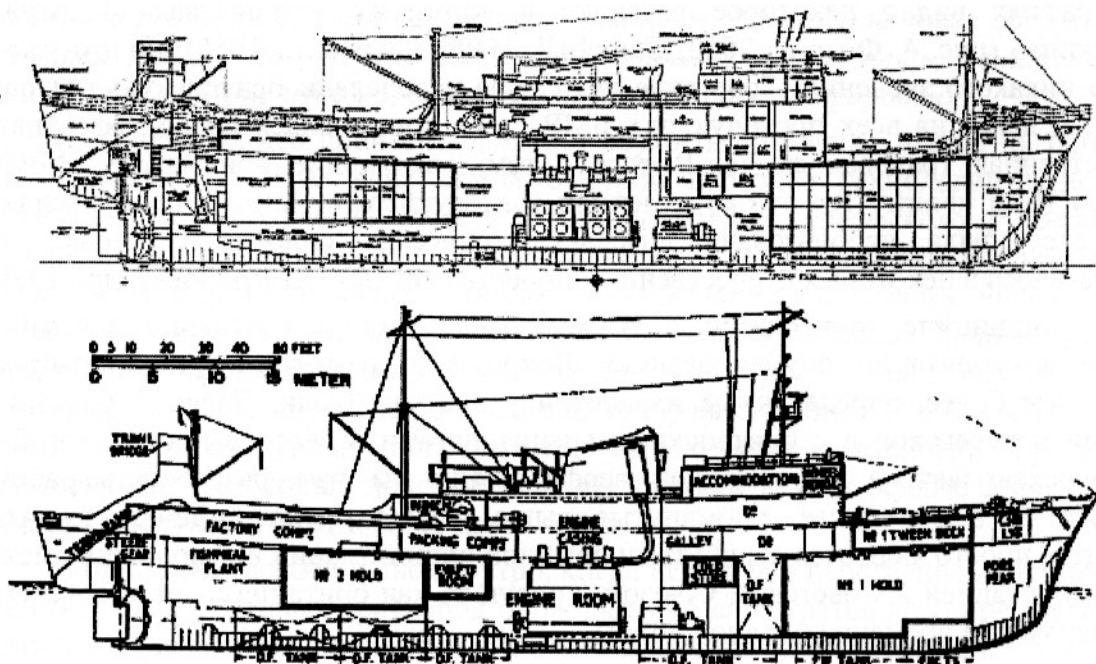


Рис. 5. Эскизы профилей «Fairtry» из докладов, опубликованных Локриджем в 1950 г. (вверху) и в 1953 г. (внизу).
Fig. 5. Profile sketches of «Fairtry» from the reports, published by Lochridge in 1950 (above) and in 1953 (below).

Итак, тайна возможной передачи документации или взаимовыгодного обмена информацией так и остается нераскрытой, но как бы там ни было, в результате

Советский Союз стал первой в мире страной, начавшей серийно и в массовом порядке строить большие кормовые траулеры-заводы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Альбом фотографий процессов работ с тралом и обработки рыбы на кормовых рефрижераторных траулерах типа «Пушкин». Рукописный альбом. Мурманск, 1955. 60 с.

Гордеев В.Д. Траулер-сейнер // Рыбное хозяйство. 1948. №6. С. 14-18.

Каменский Е.В., Помухин В.П., Фридман С.Л. Траулеры-заводы. Мурманское книжное издательство, 1959. 324 с.

Костычев В. Модель Траулера-катамарана. «Моделист-Конструктор», 1973. №11, 12. С. 34.

Патон К.А. Ахтертраулер – новый тип рыболовного судна. Мурманск: «Полярная правда». 30 ноября 1946 г. С. 4.

Продольный разрез и планы палуб британского траулера-завода «Fairtry» 1950 г.: <http://www.scran.ac.uk/database/record.php?usi=000-000-592-470-C&searchdb=scran&>

Расулев Ш.А. История создания, освоения и развития рыбопромысловых судов с кормовым тралением – БМРТ. Рыбное хозяйство, 1996. №2. С. 54-57.

Фото «Fairtry» с кормы (www.trawlerphotos.co.uk). 2010:<http://www.trawlerphotos.co.uk/gallery/showphoto.php?photo=106307>

Этапы развития промыслового флота России. Санкт-Петербург: Изд-во Иван Федоров, 1996. С. 108.

Campbell J.E. The Fairtry experiment. Edinburgh: Black and White Publishing / 1995. 118 p.

Candow J.E., Corbin C. How Deep is the Ocean? Sydney (Canada): University College of Cape Breton Press. 1996. 283 p.

Construction and imports of fish factory trawlers for the soviet fishing fleet 1955-1959. Intelligence Memorandum Central Intelligence Agency, Office of Research and Reports. SECRET (CIA Historical Review Program Release Sanitized 1999). 1959. 15 p.

Cunningham D. Freezer Trawlers // Fishing Boats of the World (Ed. Traung J-O). Food and Agriculture Organization of the United Nations. West Byfleet (England): Fishing News (Books) Ltd. 1955. Pp. 538-542.

Lochridge W. Fairfree. Paper №1130 presented to the 1950 Institution of Engineers and Shipbuilders in Scotland. Glasgow, U.K. 1950. 4 p.

Somner G. From 70 North to 70 South: A History of the Christian Salvesen Fleet. Edinburgh: Christian Salvesen, Ltd. 1984. 142 p.

Traung J-O (Ed). Fishing Boats of the World. Food and Agriculture Organization of the United Nations. West Byfleet (England): Fishing News (Books) Ltd. 1955. 579 p.

LITTLE-KNOWN PAGES IN THE HISTORY OF THE FIRST BMRT

© 2010 y. D.E. Levashov, T.V. Tishkova

Russian Federal Research Institute of Fisheries and Oceanography, Moscow
The little-known pages in the history of the first BMRTs are revealed. The facts and assumptions about the role of the British trawler-factory «Fairtry» and its designers in the drafting of the first Soviet BMRT «Pushkin» are made. A retrospective analysis of options for the illegal getting of documentation on «Fairtry», made in the British publications of memoirs, as well as possibility of drafting by Soviet designers themselves on the basis of officially published information in the British media.

Key words: BMRT, factory-trawler, «Pushkin», «Gogol», «Fairtry», «Felicity», «Fairfree», Christian Salvesen, sir Dennis Burney, Bill Lochridge.