

«АНДРЕЙ ПЕРВОЗВАННЫЙ» СТАЛ ПЕРВЫМ

О том, как в России заложили основы современной океанологии



Святой апостол Андрей был ближайшим учеником Христа. Жил на берегу Галилейского моря. Там рыбачил, там встретил незнакомца, в котором узнал Мессию. В изложении современных неофитов эта история звучит знакомой строкой: **«Рыбачил с причала апостол Андрей, а Спаситель ходил по воде. И Андрей доставал из воды пескарей, а Спаситель погибших людей...»** Так или иначе, Андрей оказался первым, кто откликнулся на призыв нести Слово Христово в дальние земли. Апостол Андрей проповедовал в Малой Азии, Македонии, и на Черноморских берегах. По Днепру дошел до скифских, а потом поморских земель и острова Валаам. С тех давних времен белое полотнище с синим диагональным крестом русские моряки называют Андреевским Флагом, а Святого апостола Андрея почитают своим покровителем. Вот почему первое в мире судно, специально построенное для изучения морских просторов, нарекли именем Андрея Первозванного.

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ, ТАК НЕСЧАСТЬЕ ПОМОГЛО

Пароход с парусным вооружением двухмачтовой гафельной шхуны «Андрей Первозванный» был заложен в 1898 году на германской верфи Bremer Vulkan в Бремене. Судно изначально проектировалось для научно-исследовательских работ в открытом море. А если точнее – для исследования полярных широт.

50-метровый корпус парохода был рассчитан на сопротивление льдам. Паровая машина мощностью 420 лошадиных сил позволяла развивать ход до 11-ти узлов при дальности плавания 3 700 миль. Паруса помогали экономить топливо на дальних переходах. При водоизме-

щении около 400-т тонн пароход имел осадку 3 метра. Лебедочное оборудование было рассчитано на работу с традиционным бортовым неводом и с прогрессивными для того времени кормовыми тралями. На борту судна имелись несколько обогреваемых кают-лабораторий с электрическим освещением и водопроводом для гидрографических, химических и биологических исследований.

В 1899 году первое в мире судно, предназначенное для ведения широкого спектра океанологических изысканий «Андрей Первозванный» было спущено на воду. Первым его капитаном стал Василий Чичагов. Потомок древнего дворянского рода провел и первые «гидрографические съемки данных». Только за

первый год эксплуатации исследовательского судна были собраны тысячи промеров глубин, температуры и солености Баренцева и Белого морей, плотности и прозрачности воды, содержания газов, характера рельефа дна и донного грунта. Ознакомившись с публикациями этих данных, гидрографы Дании и Швеции озабочились строительством судов, подобных «Андрею Первозванному». Впрочем, такого успеха русской научной и технической мысли могло бы и не быть, если бы не трагедия, случившаяся пятью годами ранее...



Жизнь помора связана с морем и рыбой. Но это не монокультура, зацикленная на рыбном промысле. Наоборот – все, что окружает помора, идет от моря и рыбы. После осеннего сельдевого «покрута» играли свадьбы, а весенний поход на Мурман за треской давал возможность справить обновы тем, кто ждал на берегу. Летом работали «на вывоз» – торговали прямо с лодок с норвегами, заводили добрососедские отношения. Зимой подледными неводами промышляли навагу. Со льда охотились на нерпу. Парусными кочами ходили на Грумант за моржом. Все в дело шло. Все имело свой смысл. Так жили прадеды, на том стояли деды, тому учились у отцов сыновья.

В начале сентября 1894 года в Белом море разгулялся страшный шторм. Сила его была столь велика, что старики только головами качали – такого не вспомним.

В шторм угодило множество поморских карбасов и кочей. Кто-то с уловом возвращался с Мурмана, кто-то только вышел на промысел. В те осенние дни в Архангельске работала большая поморская ярмарка. Работы хватало всем. Но не всем хватило сил сдюжить небывалой силы волны. 25 лодок не дошли до берега. Более пятидесяти кормильцев не вернулись в семьи. Такой беды поморский край еще не знал.

Выслушав о том доклад министра финансов Сергея Витте, Николай Второй учредил сбор пожертвований и лично внес в кассу 5000 ру-

блей. Деньги по тем временам немалые – пуд пшеничной муки (16 килограммов) тогда стоил 1 рубль 80 копеек, фунт свинины (450 граммов) – 18 копеек, фунт сливочного масла – 40 копеек.

В декабре 1894 года при Санкт-Петербургском отделении Императорского общества содействия русскому торговому мореходству был создан Комитет помощи поморам Русского Севера. Спустя год в кассе Комитета было уже 50 000 рублей. Комитет взял на попечение 157 поморских семей. Одиноким старикам пожизненно, а сиротам до совершеннолетия, выплачивались пенсии. Невестам на свадьбу дарили 100 рублей и набивной платок с изображением державного Двуглавого Орла. Такое же изображение красовалось на парусах двух спасательных судов, специально построенных для крейсирования в неспокойных водах прибрежного промысла.



Два однотипных парусных бота, получив статус «спасательных крейсеров», работали в связке с береговыми станциями, открытыми в Териберке, в Гаврилове, в Вайда-губе и на Рыбачьем полуострове северо-восточного берега Кольского полуострова. 15-метровые суда водоизмещением 45 тонн спроектировал норвежский корабель Колин Арчер – автор легендарного парусника «Фрам» экспедиции Нансена.

Спасательным судам присвоили имена покровителей Комитета помощи поморам Русского Севера – Великого князя Александра Михайловича и его супруги Великой княгини Ксении Александровны.

Наконец, на деньги, выделенные Комитету из государственной казны, было построено исследовательское судно «Андрей Первозванный». В необходимости и обоснованности этого решения попечительский совет Комитета убедил инициатор государственного освоения морских богатств и создания экономической отрасли рыбной промышленности Николай Михайлович Книпович.

ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ «АНДРЕЯ ПЕРВОЗВАННОГО»

Свое обращение к членам попечительского совета Комитета помощи поморам Русского Севера, тридцатипятилетний ихтиолог и гидрограф Николай Книпович построил на очевидных доказательствах простой истины – стабильную прибыль можно получать имея ясные перспективы развития предприятия. Ясные же перспективы развития рыбных предприятий можно получить на основе научных изысканий условий и способов добычи морских богатств. А для этого нужна плавучая лаборатория.



Николай Михайлович Книпович родился в 1862 году в финской крепости Свеаборг, в семье русского военного врача. Окончил физико-математический факультет Петербургского университета. Был избран приват-доцентом Петербургского университета. Работал в Зоологическом музее Академии наук. За рубежом Книповича называли главой русской школы ихтиологов, организатором научно-промыслового дела и исследования морей европейской части России, а имя его ставили в один ряд с именами Фритьофа Нансена, Бьерна Хелланд-Хансена и других исследователей морских полярных широт.

Экипаж исследовательского судна «Андрей Первозванный» под руководством Книповича в течение нескольких лет вел комплексные исследования так называемого Кольского разреза – гидрографической линии, протянувшейся на 450 миль, вдоль меридиана 33°30' восточной долготы от Кольского залива на Север, до 75° северной широты. Собранные данные о температуре и солености воды позволили составить схему течений Баренцева моря и понять их влияние на зарождение штормов, движение ледовых полей, миграцию промысловых рыб и периоды их нереста.

В лабораториях «Андрея Первозванного» Книпович предметно изучал кормовую базу промысловых рыб, делал прогнозы о наращи-

вании или сокращении популяции того или иного вида, строил планы промысла для регулирования объемов вылова. Так были открыты новые богатые районы промысла – Кильдинская и Канинская банки.

В 1906 году за публикацию первой фундаментальной научной работы в области промысловой океанологии «Основы гидрологии Европейского Ледовитого океана», Книпович был удостоен Золотой Константиновской медали Императорского Русского географического общества. Эта работа обобщила материалы Мурманской научно-промысловой экспедиции на рубеже XIX - XX столетий. Отвечая на поздравления, Книпович отмечал, что без самоотверженного труда экипажа исследовательского судна, равно как и без уникального оснащения «Андрея Первозванного», высшая награда русских географов осталась бы невозможной.



Золотую Константиновскую медаль Императорского Русского географического общества учредили в 1847 году в честь великого князя Константина Николаевича, который был на тот момент председателем Общества и выделил капитал, проценты с которого шли на награждение. На чеканку медали отводили 30 граммов золота 56 пробы (современный стандарт 585). Медаль, врученная Книповичу, какое-то время хранилась в кают-компании «Андрея Первозванного».

Научные данные, полученные в конце XIX века, используются в наши дни для долгосрочного анализа климатических изменений в Северной Атлантике, прогнозов влияния этих изменений на экосистему моря и его биолого-промысловые показатели. Сегодня мы понимаем ценность данных, полученных сто лет назад. Однако сто лет назад понять ценность долгосрочных исследований не смогли. В 1910 году Мурманскую научно-промысловую экспедицию закрыли, а экспедиционно-исследовательское судно переименовали в «Мурман» и продали морскому ведомству. В 1916 году, в качестве рядового транспортного парохода,

«Мурман» вошел в состав Балтийского флота. Неужели на этом в истории «Андрея Первозванного» можно ставить точку? Не тут-то было...

ДАЛЬШЕ БЫЛА ВОЙНА

Английскую интервенцию 1918 года пароход пережил в Архангельске. Незваные гости не обратили особого внимания на судно, ведь все ценное научное оборудование было уже снято. Впрочем, это не помешало пароходу некоторое время работать гидрографом сначала Беломорской, а позже Северной экспедиции. В это же время «Андрей Первозванный» опять получил новое имя – «Мгла». Под этим названием пароход вошел в состав новообразованной в 1933 году Северной военной флотилии Страны Советов.

Великую Отечественную войну пароход «Мгла» встретил в составе Соединения вспомогательных судов Северного флота. Осенью 1941 года пароход «Мгла» спас экипаж тонущего транспорта «Аргунь». Работал тральщиком и постановщиком минных заграждений. Проводил по узким фарватерам конвои. Корректировал огонь флотской артиллерии. Доставлял и высаживал десанты. Каждый из боевых походов парохода «Мгла» достоин уважения. Но самый яркий эпизод военной службы корабля заслуживает особого внимания.

Ранним утром 20 октября 1944 года вахта наблюдательного поста на острове Моржовец, у входа в Мезенскую губу Белого моря, заметила в небе немецкий самолет. Он выпустил серию сигнальных ракет и ушел в западном направлении. В тот же момент радиоразведка Северного флота обнаружила работу неизвестной немецкой радиостанции – радист авральным шифром указывал квадрат, в котором ждал помощи севший на воду самолет с личным позывным 6I+CL. В воздух подняли самолет 53-го авиapolка Беломорской флотилии. Оказалось, что сигналы бедствия подавал немецкий разведывательный гидросамолет BV-138. Ближе всех к району обнаружения оказалось вспомогательное судно «Мгла». Пароход шел из Архангельска в Печерский залив с грузом маячного заведования.

Из записей в бортовом журнале парохода, скрепленных подписью командира экипажа – капитана 3 ранга Ивана Евгеньевича Горшкова, следует, что наши летчики по радио навели «Мглу» на терпящих бедствие немцев. С борта парохода увидели «летающую лодку без заметных внешних повреждений», которая уверенно держалась на волнах. Сыграли тревогу, приготовив пулемет Дегтярева. Однако, продрогшие и измотанные качкой немцы сдались без боя.



Германская фирма Blohm & Voss произвела более 200-м разведывательных гидросамолетов BV-138. Конструкция машины представляла собой традиционную «раму» из двух продольных балок, крыла и хвостового оперения. Между балками, ниже крыла, располагалась герметичная кабина в форме лодки. Под крыльями крепились поплавки. Два дизельных мотора Jumo-205C-4 стояли в балках. Третий – в отдельном обтекателе над крылом. Гидросамолет нес две 20-миллиметровые скорострельные пушки и два пулемета. При необходимости мог поднять 50 килограмм бомб.

Пленных разместили в кают-компании, а гидросамолет повели на буксире к острову Вешняк, где была намечена передача трофея эсминцу «Жгучий». Не теряя времени, начали допрос немецких летчиков. Выяснилось, что гидросамолет BV-138 третьей эскадрильи SAGr 130 под управлением экипажа обер-фенриха Роланда Гюнтера, вылетел из норвежского Тромсе на разведку ледовой обстановки в Баренцевом море по запросу германского подводного флота. Аварийную посадку на воду пришлось предпринять из-за падения давления в топливной системе. Летчики были абсолютно уверены, что их выручат подводники. Они не раз отрабатывали действия по спасению и дозаправке гидросамолета от подводной лодки – BV-138 летает на такой же солярке. Однако, что-то пошло не так. Русские моряки опередили германских подводников...

После войны пароход «Мгла» продолжал служить в составе Северного флота. В 1954 году судно определили на вечную стоянку. Его ходовой котел грел воду для системы парового отопления одного из флотских объектов. На 55-м году службы первоначальный «Андрей Первозванный» претерпел последнее переименование в «Отопитель 12».

ЧЕЛОВЕК И ДВАЖДЫ ПАРОХОД

Память о заслугах Николая Книповича оказалась более долгой. В 1929 году, еще при жизни

Николая Михайловича, именем основателя отечественной океанологии назвали парусно-моторный бот, построенный на норвежской верфи Gravdal Skipsbyggeri. Бот работал в интересах Мурманской биологической станции.



Парусно-моторный бот «Николай Книпович» был построен по типу зверобойной шхуны. Деревянный корпус дополнили ледовой обшивкой из мореного дуба, а носовую часть усилили металлическими пластинами. Длина корпуса составляла 25 метров при ширине 6 метров. Бот имел водоизмещение 100 тонн. 120-сильный мотор фирмы «Болиндер» обеспечивал ход в 7 узлов.

Бот «Николай Книпович» продолжил научно-исследовательскую работу парохода «Андрей Первозванный». Экипаж бота регулярно проводил замеры и биологические исследования по всей протяженности Кольского меридиана и окружающих его акваторий. В 1932 году бот «Николай Книпович» совершил высокоширотный поход, впервые в истории мореходства обогнув с Севера архипелаг Земля Франца-Иосифа, на уровне 82° северной широты. В том же году экипаж бота поднял государственный флаг на острове Виктория, который тогда считали самым западным островом Русской Арктики.

В годы Великой Отечественной войны бот носил обозначение сторожевого катера №503 в составе 2-го дивизиона СКА Йоканьгской военно-морской базы Северного флота, которую спешно основали на восточном берегу Кольского полуострова в июне 1941 года.

В послевоенные годы дело «Андрея Первозванного» продолжила целая флотилия судов проекта 399. Это были автономные исследовательские комплексы, смонтированные в корпусах больших морозильных рыболовецких траулеров. Отсеки БМРТ серьезно перекроили, а палубы доработали под установку научного оборудования. В период с 1963 по 1973 год на верфях Николаева и Херсона построили шесть таких судов. Головное назвали «Академик Книпович».



Научно-исследовательские суда 399 проекта, при длине корпуса 84 метра и ширине 14 метров, имели водоизмещение 3 840 тонн. На каждом судне имелось 12 лабораторий общей площадью 110 квадратных метров. Каждое судно было оборудовано всем необходимым для водолазных погружений. Некоторые несли на борту обитаемые глубоководные аппараты «Север-2».

Суда предназначались для проведения комплексных рыбохозяйственных исследований в любом районе Мирового океана с изучением объемов промысловых ресурсов на основе гидрологических, гидробиологических, ихтиологических исследований. Отрабатывались приемы и методы промысла донными и разноглубинными травами с переработкой улова.

И НАПОСЛЕДОК...

В одном из детских оздоровительных лагерей на берегу Черного моря проходила очередная профильная смена Русского географического общества. В конференц-зале, листая на интерактивном экране какие-то схемы, старшеклассники в футболках с эмблемой РГО, что-то шумно обсуждали, раз за разом упоминая «очки Книповича»... Чьи очки? Ни на одном из дошедших до нас портретов на носу ученого нет очков!

Как оказалось, «очками Книповича» гидрографы называют два гигантских водных круговорота Основного черноморского течения. Левый круговорот вращает водное пространство западнее Крыма. Правый – восточнее. Графическая схема этих вращений напоминает очки или пенсне. Николай Книпович изучал течения Черного моря в 30-е годы минувшего столетия и составил карту основных направлений водных потоков. Но суть не в этом. Суть – в характере общения юных географов. Если в школьном возрасте ребята говорят на языке профессиональных ученых, значит будет кому продолжить начатое дело, и будет кому подняться на палубу нового исследовательского судна с библейским именем «Андрей Первозванный».

Дмитрий Билец
Иллюстрации из открытых источников.