

И. Б. Циркунов

АРКТИЧЕСКИЙ
КОРАБЛЬ
НАУКИ



МУРМАНСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

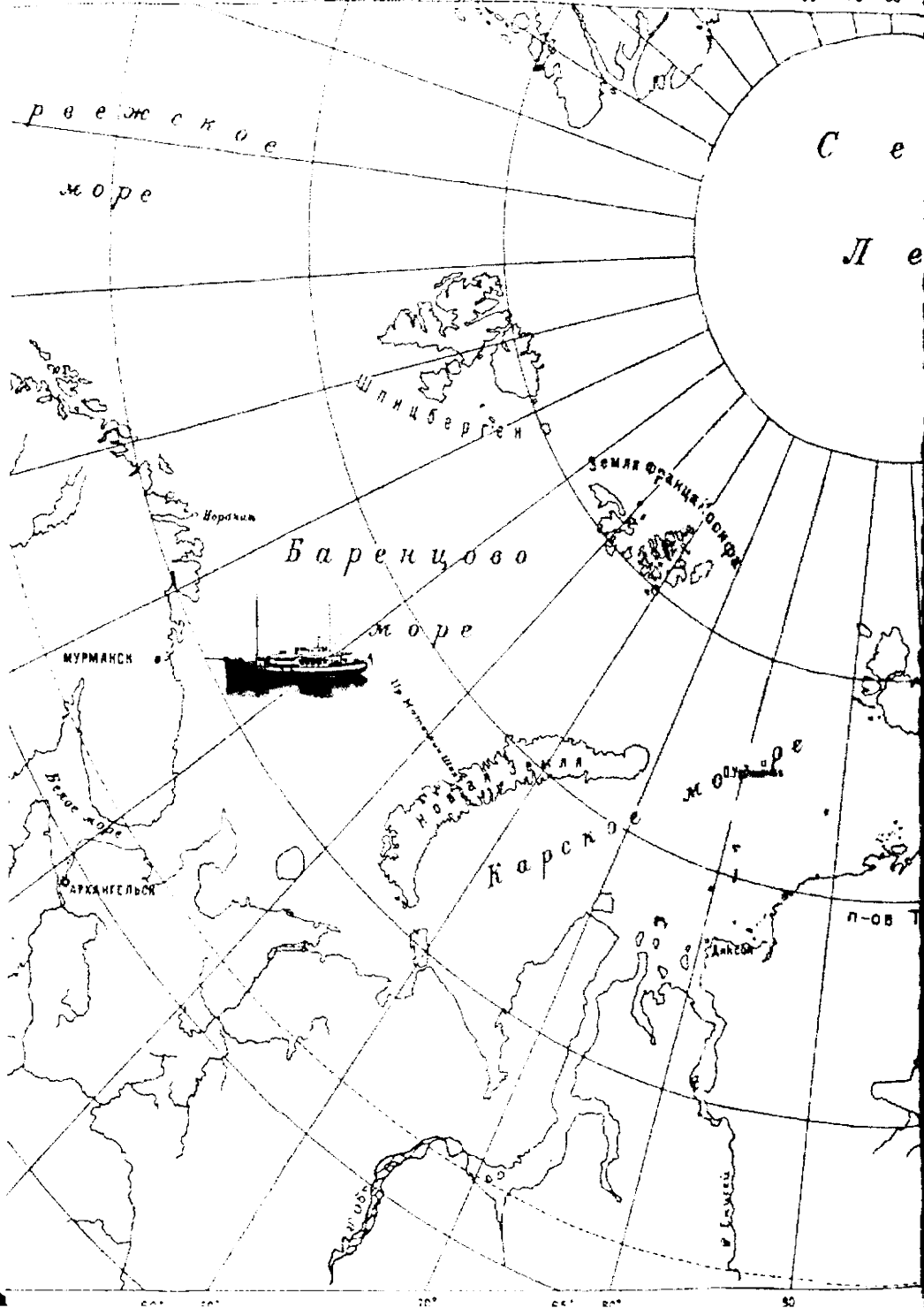


И. Б. Циркунов



АРКТИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ НАУКИ





И. Б. Циркунов

е р н ы й
о в и т
о к р а н

АРКТИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ НАУКИ

Мурманское книжное издательство
2006

РЕЦЕНЗЕНТЫ:

А. А. Киселев,

доктор исторических наук,
профессор кафедры отечественной истории МГПУ;

Н. Г. Бабич,

начальник штаба морских операций
ОАО «Мурманское морское пароходство»;

Т. Е. Пашкова,

заведующая музеем ПИНРО

Циркунов И. Б.

Ц 70 Арктический корабль науки. — Мурманск: Кн. изд-во,
2006. — 164 с.: ил.

ISBN 5-85510-298-X

Автор книги — Игорь Борисович Циркунов, преподаватель Мурманского государственного педагогического университета.

В книге впервые дано подробное изложение рождения и легендарного пути научно-исследовательского судна «Николай Книпович».

Но это не только история корабля. Автор увлеченно рассказывает об истории освоения Арктики, о создании первого научного центра на Кольском полуострове — Мурманской биологической станции, об ученых, виднейших исследователях Арктики, совершивших немало открытий, о беспримерных походах судна в моря Северного Ледовитого океана. Книга изобилует рассказами о людях, совершивших героический подвиг во имя науки.

Книга будет интересна широкому кругу читателей.

ББК 39.425

© И. Б. Циркунов, 2006

© Мурманское областное книжное
издательство, 2006

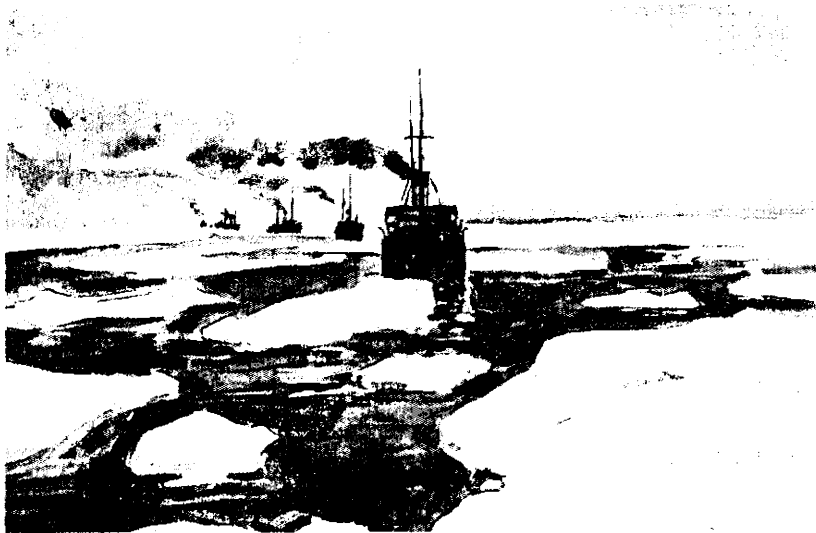
ISBN 5-85510-298-X

Человеку и путешественнику —
Александру Васильевичу
Беляеву
посвящается.



Начало научного изучения Арктики можно отнести к периоду Великой северной экспедиции 1733—1743 годов и к временам Михаила Васильевича Ломоносова (1711—1765), первого российского учёного-естествоиспытателя. Результаты работ отрядов Великой северной экспедиции легли в основу анализа и выводов выдающегося русского учёного М. В. Ломоносова, который смог доказать возможность прохода по Северному Ледовитому океану с запада на восток. Поморы уже давно, начиная с XIV—XV веков, бороздили моря Северного Ледовитого океана, посещали полярные острова и архипелаги, вели активную промысловую и хозяйственную деятельность в Арктике, но это было далеко не научное освоение арктических просторов. Освоение поморами западного сектора Арктики не носило системного характера. Скорее, проживание поморов в арктической зоне было следствием необходимости подчинения чужой воли. Возможное освоение богатств Арктики могло начаться только после долгих натурных наблюдений и глубокого научного анализа полученных результатов. Научное осмысление условий Арктики и возможности человечества дадут основания будущему прогрессу. Однако наш современный период и недавняя история научного изучения Арктики, которая началась чуть более ста лет назад, это, скорее всего, переходный период между необходимым выживанием и возможным процветанием в будущей жизни в пределах Арктики.

Возникший научный интерес к Арктике на рубеже XIX и XX веков не ослабевает и в настоящее время. Внешне кажется, что изучение Арктики развивалось волнообразно — то спады, то подъёмы. Но это только первое впечатление. Внимание учёных к Арктике,



Экспедиция в Карское море. 1921 год

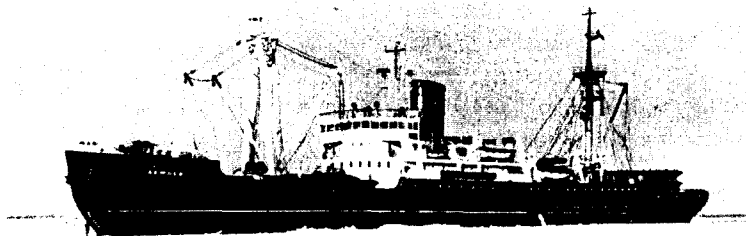
исследование её проблем шло по возрастающей линии. Кажущиеся спады — это лишь вопрос закрытости (секретности, идеологической зашоренности и архивной недоступности) информации о событиях, открытиях и разработках в Арктике и по арктическим темам. Постоянный интерес, научные и хозяйственные достижения в Арктике — это результат систематического и напряженного труда специалистов различных сфер знаний и областей деятельности. Но не менее важную роль в достижении такого результата сыграла профессиональная преемственность специалистов-полярников. Богатейший опыт арктического мореплавания, научного изучения, военного обеспечения и хозяйственного освоения мог быть накоплен только благодаря преемственности, высокопрофессиональной корпоративности.

Примером такой преемственности может послужить 1920 год. В том году состоялась легендарная Карская экспедиция, в ходе которой из устья Оби были вывезены скопившееся там товары и продовольствие. По сообщению Д. Е. Жалнина, сотрудника Музея Краснознамённого Северного флота, эта экспедиция не могла бы состояться, если бы все годы революционных преобразований и гражданского

противостояния не функционировала бы гидрографическая экспедиция под руководством выдающегося русского мореплавателя, первооткрывателя и гидрографа, сторонника белого движения Бориса Андреевича Вилькицкого (1885—1961). По приглашению Советской внешнеторговой организации «Аркос» Б. А. Вилькицкий возглавлял 3-ю и 4-ю Карские экспедиции в 1923—1924 годах.

А разве Великая Отечественная война и боевые операции, развернувшиеся на арктическом театре военных действий, не являли собой пример профессиональной преемственности арктических моряков? Несмотря на видимые неудачи Северного флота, особенно в первые годы войны, можно найти примеры подвигов советских моряков и полярников как в Баренцевом море, так и на коммуникациях Северного морского пути. К их числу можно отнести и подвиг «Тумана», и героическое отражение атаки фашистского рейдера «Адмирал Шеер» советским кораблём СКР-19 (ледокольный пароход «Дежнёв»).

Северные земли и Арктика вообще перестали быть объектом одних небылиц, легенд, сказок и загадок. Всеобщая история науки последние сто лет теснейшим образом связана с историей освоения и изучения Арктики, её земель и морей. Этот фундаментальный научный интерес к Арктике дал толчок к развитию гидрографии и гидрологии, в частности, ледоведения, метеорологии, ихтиологии и промышленного рыболовства, ледокольного судостроения и штурманского дела в условиях ледовитых морей. Эта же научная тенденция послужила основой для возникновения океанологии, а в рамках этой комплексной науки таких направлений, как геология океана, физика океана, разработки методов и приёмов исследований, прогнозирование ледовитости моря и применение воздушной ледовой разведки. В то же время при исследовании просторов Арктики русскими моряками-гидрографами было совершено одно из последних великих географических открытий. Это событие произошло 3 сентября (21 августа) 1913 года. Старший штурман ледокольного парохода «Таймыр» лейтенант Н. И. Евгенов (1888—1964) и вахтенный офицер А. М. Старокадомский (1875—1962), находясь в составе гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана под руководством Б. А. Вилькицкого, обнаружили Северную Землю, которую первоначально называли Земля Императора Николая второго.



Пароход «Дежнёв»

Спустя чуть более двух десятилетий после этого открытия были существенно подкорректированы географические представления человечества об арктических землях. Сказать точнее, были окончательно «закрыты» такие легендарные земли, как Земля Санникова, Земля Джилиса и некоторые другие.

Глубокое изучение Арктики неизбежно привело к развитию не только естественных наук фундаментального и прикладного характера, но и инженерно-технических направлений деятельности человека. К таким направлениям следует отнести, прежде всего, научно-практическое и промышленное освоение великого Северного морского пути (СМП). Соответствующее отношение к СМП как к сложному транспортно-экономическому комплексу предполагает раскрытие сути этой системы [8, с. 52; 9, с. 99]. СМП — это система транспортных сообщений, в которой взаимосвязано действуют такие подотрасли, как морской, речной, воздушный, железнодорожный, автомобильный, а с недавнего времени и трубопроводный транспорт. СМП — это научный поиск, проектирование и строительство арктического флота России, создание ледокольного флота, атомного ледокольного флота, специальных судов ледового класса и в том числе атомного лихтеровоза «Севморпуть». Кроме этого, СМП — это строительство населённых пунктов на побережье морей Северного

Ледовитого океана и в устьях крупных сибирских рек, сооружение морских и речных портов, военно-морских баз и гидрометеорологических станций на арктических островах и северном побережье Евразии. В свою очередь этому промышленному строительству в Арктике сопутствовала разработка месторождений полезных ископаемых.

Наряду с научным освоением Арктики её просторы осваивали военные и путешественники. Оставим без внимания вопрос военного присутствия и милитаризации Арктики. Эта тема требует особой подготовки и владения специальным материалом, чем мы не располагаем в настоящее время. А вот на путешествиях в Арктику стоит остановиться.

Первые путешествия в Арктику, к Северному полюсу сопровождались либо скандалами, как в случае известного спора в 1908—1909 годах между двумя выдающимися путешественниками Ф. Куком и Р. Пири [5, с. 71, 203], либо трагедиями. В 1912 году в России торжественно отмечали 300-летие дома Романовых. К этому событию были приурочены путешествия к Северному полюсу Г. Я. Седова на шхуне «Св. Фока», В. А. Русанова на парусно-моторном боте «Геркулес» и Г. Л. Брусилова на парусно-моторной шхуне «Св. Анна». Эти трагические походы 1912—1913 годов показали, что с Арктикой шутки плохи. Без специальной подготовки, продуманного плана плавания, возможной научной или спортивной цели в арктические моря лучше не ходить.

Не прошло и двадцати лет после этих печальных событий, как 18 июля 1931 года ледокольный пароход «Малыгин» (бывший «Соловей Будимирович», построенный в Англии под именем «Брюс») начал свой исторический рейс на Землю Франца-Иосифа с иностранными туристами на борту. Этим рейсом «Малыгин» положил начало эре арктического туризма. Теперь, начиная с 1990 года [3, с. 25], посещение Северного полюса и арктических архипелагов иностранными туристами, как на борту атомных ледоколов «Советский Союз», «Россия» или «Ямал», так и на борту дизель-электрического ледокола «Капитан Драницын», стали обычным делом. Следует заметить, что к 2004 году ледоколы под российским флагом посещали Северный полюс 36 раз, а иностранные ледоколы США, Канады, Германии и Швеции в общей сложности 8 раз [2, с. 9]. Северный полюс стал доступнее в конце прошедшего столетия. Он стал доступнее не



Атомный ледокол «Россия» в тяжёлых льдах Карского моря

только арктическим державам, но и другим странам, не имеющим прямого выхода в арктические моря. Однако преобладание российского флота, ледокольного флота России в Арктике всё ещё весомо и ощутимо!

Особое место в истории освоения Арктики занимает многовековое изучение Баренцева моря. Этой проблеме посвящен ряд исследований, в том числе фундаментальный труд известного русского и советского полярного исследователя, профессора В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики» [4]. Среди мурманских авторов следует выделить работу А. А. Панченко «Баренцево море (история, экономика, экология)» [7] и капитальный труд Н. М. Адрова «Исследования Баренцева моря за 1000 лет» [1].

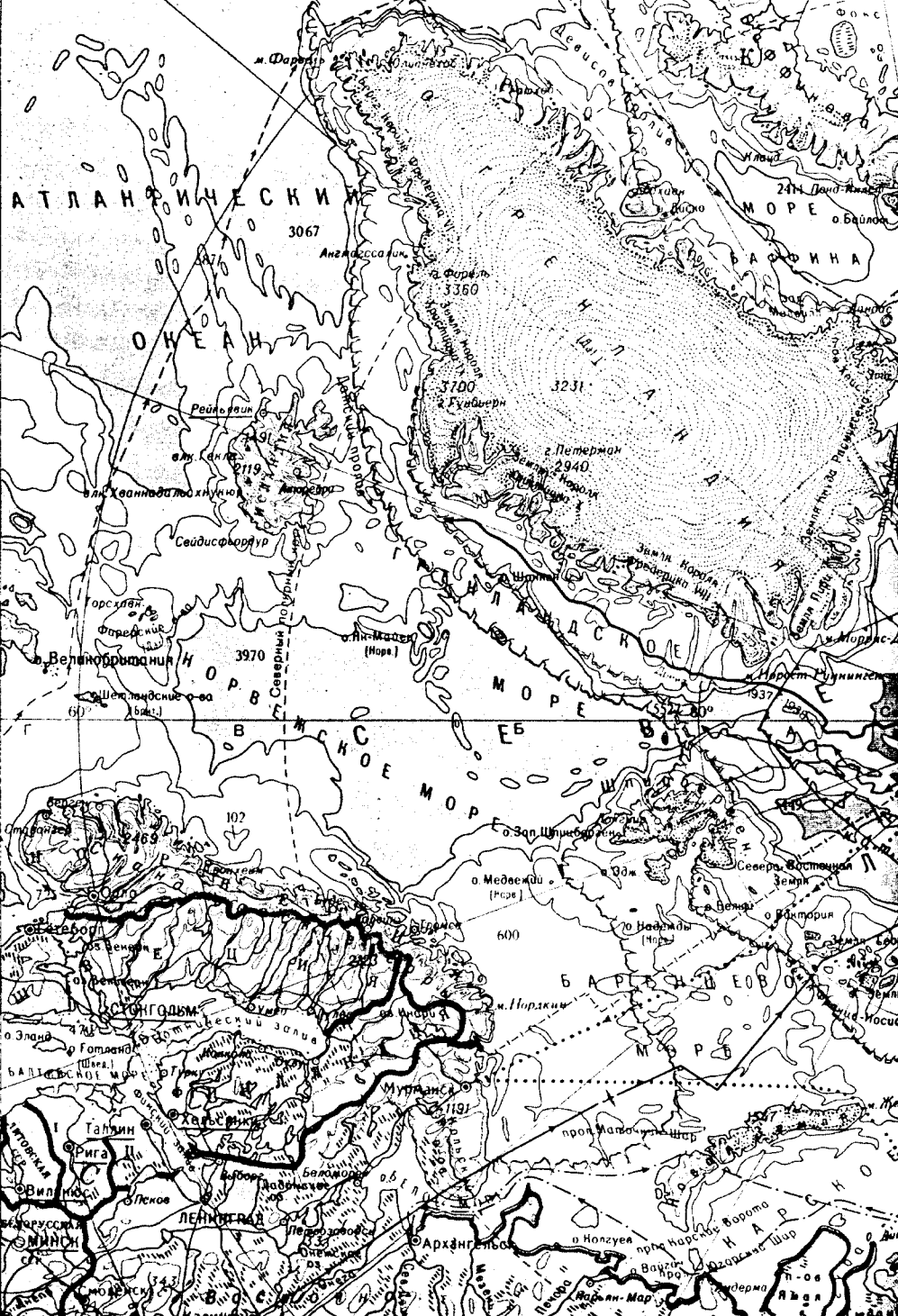
В Баренцевом море, на его материковом побережье и островах происходили важнейшие для истории науки события. Один лишь список наук и научно-исследовательских методов, которые проходили обкатку и филигранно оттачивались крупнейшими русскими и советским учёными, заслуживает уважения. Да и цвет русской

естественнонаучной мысли почти в полном составе прошёл закалику Баренцевым морем.

Баренцево море одно из немногих морей Мирового океана, которое так долго и тщательно изучалось и изучается. Оно буквально промерено станциями гидрологических разрезов вдоль и поперёк. Но каких бы высот ни добились современная ихтиология, гидрография, метеорология и океанология, глобальная задача, сформулированная учёными-естественниками, остаётся пока неразрешённой. Это задача о энергетическом взаимодействии океана и атмосферы и научном моделировании этого процесса.

Кроме этого Баренцево море выполнило ещё одну важную миссию для российской науки. Оно стало колыбелью исследовательского флота России. В Баренцевом море проходили первые научные рейсы «Андрея Первозванного», «Персея» и «Николая Книповича». Но не только сами суда и их экипажи определяли исследовательский флот России. На этой научной категории мы ещё подробно остановимся. Сделаем лишь одно важное уточнение. Исследовательский флот — это «...совокупность научно-исследовательских судов (НИС), средств обеспечения их эксплуатации и берегового базирования, а также организации оперативной обработки научно-исследовательской информации» [6, с. 497].

Баренцево море ещё в XIX веке стало объектом научно-исследовательских работ, оно стало опорной базой развития морской науки, как для России, так и для других стран, прежде всего, для Норвегии, Германии, а в определённое время и для Австро-Венгрии, Франции, Польши и США. Может быть, это тот самый редкий случай, когда, опираясь на принцип географического детерминизма, можно искать ответ на вопрос: почему именно в Баренцевом море начали складываться основы науки о море? Однако Баренцево море как объединяло учёных разных стран в поиске научных истин, так оно же и разъединяло страны в геополитическом плане. В этом аспекте географический детерминизм малопригоден для объяснения военнополитического противостояния, научно-технического соперничества и рыночной конкуренции, происходящих на арктических просторах.





Естественно, все названные и некоторые другие явления и события — научные исследования, промышленное освоение и промысел, военное противостояние, путешествия и туризм, несмотря на место действия — арктические моря, острова и северное побережье материков, чаще всего по своей сути не имеют прямого, а порой и косвенного, отношения к Арктике. Сказать точнее, не все из названных событий, происходивших в арктической зоне, причастны к истории Арктики. В этом рассуждении при желании можно найти парадокс, но фактически он отсутствует. Многие из перечисленных действий, рассматривая их с позиции свершенного действия и анализируя социальный эффект или последствия этих событий с позиции истории, вряд ли могут иметь отношение к истории Арктики. Скорее всего, рассматриваемые гипотетические события и действия могут иметь отношение к военно-политической истории стран, к истории развития промышленности и транспорта, к истории военно-морского дела, к истории судостроения и мореплавания и к истории науки. В частном случае история науки, исследующая события, связанные с открытием и изучением крайних северных территорий и морей Северного Ледовитого океана, с нашей точки зрения не может быть однозначно признана историей Арктики в полном объёме.

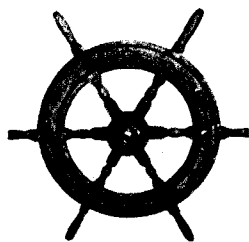
Скорей всего история освоения и изучения северных морей и арктических архипелагов это ещё не история Арктики, а её предыстория. И как всякая предыстория она окутана мифами. Мифы Арктики не являются предметом нашего исследования. Одна из задач — уточнить некоторые вопросы истории науки и сформулировать научные задачи.

Целью этой работы является исторический анализ процесса научного освоения Арктики в период зарождения и становления новых научных знаний и направлений в изучении окружающей среды, научных организаций и других институтов, которые появились в связи с исследованием природы Арктики. Историческое повествование будет вестись через призму истории одного научно-исследовательского судна — «Николай Книпович», которому предшествовала достаточно богатая палитра событий по изучению Баренцева моря и Арктики. Очень важно знать и помнить о том, какой след, небольшой по времени, но глубокий, насыщенный событиями и людскими судьбами, оставил в истории освоения Арктики бот «Николай Книпович».

Эта работа содержит и ряд отступлений. Трудно было бы писать, да и получилось бы скучно, если бы речь шла только о судне как о плавсредстве. Любое судно — это, прежде всего, люди — моряки и учёные. Для нашего корабля науки — они его душа. Поэтому в книге много наиболее значимых фрагментов из биографий моряков и учёных, описаний научных учреждений и событий истории, морских приключений и природных явлений.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Адров Н. М. Исследования Баренцева моря за 1000 лет. От начала тысячелетия до первой половины XX века. — Мурманск, 2002. — Ч. I. — 520 с.
2. Бабиц Н. Г. Северный морской путь и ледокольный флот // Мурманский Арктический сборник. — Мурманск, 2004. — 152 с., с ил. (С. 7—14).
3. Блинов В. М. Арктика и атом // Мурманский Арктический сборник. — Мурманск, 2004. — 152 с., с ил. (С. 15—26).
4. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М.—Л., 1948. — 416 с., 2 карты.
5. Кук Ф. Моё обретение полюса: Пер. с англ. / Предисл. и коммент. В. С. Корякина. — М., 1987. — 348 с., ил.
6. Морской энциклопедический словарь: В трёх томах. / Под ред. В. В. Дмитриева. — Л., 1991. — Т. 1. — 504 с.: ил.
7. Панченко А. А. Баренцево море (история, экономика, экология): Учебное пособие. — Мурманск, 1991. — 115 с.
8. Циркунов И. Б. Вызовы Арктике // Мурманский Арктический сборник. — Мурманск, 2004. — 152 с., с ил. (С. 49—53).
9. Циркунов И. Б. Арктика: испытание цивилизацией // Ушаковские чтения: Материалы I научно-практической межрегиональной краеведческой конференции памяти профессора И. Ф. Ушакова. — Мурманск, 2004. — 373 с. (С. 95—101).



Штурвал
с мотобота
«Николай Книпович»

Бот «Николай Книпович» и литература о нём



Исторические события, которые связаны с именем судна «Николай Книпович», были настолько значительными и выдающимися, что не могли не найти своего отражения в литературе периода активной деятельности этого судна и в литературе мемуарной. Однако основную информацию о событиях, связанных с ботом «Н. Книпович», о людях, несших морскую службу и выполнявших научные исследования на нём, можно было найти только в источниках.

К числу источников следует причислить архивные документы, хранящиеся в Государственном архиве Мурманской области (ГАМО). Это архивные фонды № 20 и № 162 ГАМО. Часть документов по истории судна находилась в фондах Постоянно действующей выставки достижений рыбного хозяйства (ПДВДРХ). После долгих мытарств, в связи с глобальной реорганизацией, разгосударствлением и приватизацией рыбохозяйственного комплекса Мурманской области, большая часть фондов выставки была передана в Мурманский областной краеведческий музей. Другая их часть оказалась в Музее рыбной промышленности Северного бассейна при Мурманском государственном техническом университете. Ещё одна часть документов из предвоенной истории бота «Николай Книпович» находится в ПИНРО. Сведения об этом судне приводятся в книге Т. Е. Пашковой «Николай Михайлович Книпович. Страницы жизни» [34].

Большие трудности возникли при восстановлении событий тридцатых годов. Имеются в виду события, связанные с арестами сотрудников Мурманской биостанции, которые происходили в 1933 году по сфабрикованному делу «О контрреволюционной вредительской группе в Государственном Океанографическом институте». Ответы на за-

просы, полученные в 1990 году, были лаконичны и не раскрывали сути проблемы. Пришлось ждать, когда наступят другие времена и то, что до сих пор скрывается в закрытых архивах, станет доступным благодаря воспоминаниям очевидцев. В Интернете были обнаружены воспоминания Веры Степановны Танасийчук, опубликованные в сборнике «Репрессированная наука» в 1994 году, ставшем сразу же библиографической редкостью. Воспоминания В. С. Танасийчук, одной из сотрудниц Мурманской биостанции и супруги известного исследователя и зоолога Николая Парфентьевича Танасийчука, пролили свет на труднейший период жизни, на непростые взаимоотношения сотрудников биостанции, которые, в свою очередь, имели прямое отношение к судну «Н. Книпович».

Документы военной поры были обнаружены автором после длительных переписок, согласований и разрешений в Центральном Военно-морской архиве в Гатчине. Документы послевоенного времени хранятся в архиве Мурманского управления Гидрометслужбы (УГМС). Кроме этого, источниками можно считать воспоминания людей, ходивших в море и непосредственно участвовавших в экспедициях на боте «Н. Книпович». Автором были проинтервьюированы в 1988 году В. А. Васнецов и В. Т. Жевноватый и получен исчерпывающий письменный ответ академика А. Ф. Трёшникова. Всеволод Аполлинарьевич Васнецов, представитель славного рода художников Васнецовых, в тридцатые годы был активным участником морских экспедиций, в том числе и на боте «Николай Книпович». Впоследствии он написал книгу «Под звёздным флагом “Персея”» [11]. Вячеслав Трофимович Жевноватый, последний капитан бота «Николай Книпович», был инициатором и активным участником мероприятий по спасению и восстановлению этого судна. Академик Алексей Федорович Трёшников, известный полярный исследователь, учёный с мировым именем, автор книги «Их именами названы корабли науки», в ходе переписки внёс ряд уточнений в вопросах истории корабля науки — «Николай Книпович». Короткий восстановительный период в истории бота «Николай Книпович» хранится в архиве известного подвижника в деле восстановления этого судна Александра Васильевича Беляева (1937—2004) и в архиве автора этой книги.

Весь этот материал был собран в период с 1987 по 1989 годы.

Среди редких книг следует выделить книгу «Работы Мурманской биологической станции», выпущенную в Мурманске [40], и книгу «Работы МБС Лен. Общ. Естест. Том I.», изданную в Ленинграде [39]. Обе книги вышли в свет в 1925 году. Интересный материал по истории судна «Николай Книпович» и уникальному исследованию в Баренцевом море содержатся в статье Н. М. Книповича «Гидрологическая съёмка Баренцева моря», опубликованной в «Бюлетене Арктического института» за 1935 год [9]. Кроме этого необходимо выделить обстоятельную статью о жизни Г. А. Ключе в «Зоологическом журнале» за 1957 год [16]. Отдельно следует выделить две небольшие по объёму брошюры, принадлежащие перу профессора Н. Н. Зубова [17; 18]. Это две специальные работы, в которых, если можно так выразиться, главным героем выступает бот «Николай Книпович» и его славный экипаж. Это явное исключение, т. к. авторы чаще всего об этом судне вспоминали иногда, по случаю.

Сведения о боте «Николай Книпович» в книгах и брошюрах представлены фрагментарно. Чаще всего авторы воспринимали бот «Николай Книпович» как эпизод в истории исследования того или иного объекта.

Информацию о боте «Николай Книпович» можно найти в мемуарной и автобиографической литературе. Это воспоминания таких известных учёных, как академик Евгений Михайлович Крепс (1899—1985) и академик Алексей Фёдорович Трёшников (1914—1991), а также автобиографические книги В. А. Васнецова, участника экспедиций на НИС «Персей» и НИС «Н. Книпович». В книге «О прожитом и пережитом», изданной в Москве в 1989 году, академик Крепс достаточно подробно вспоминает о своём участии в экспедициях на боте «Николай Книпович» [22]. Однако Евгений Михайлович допускает одну ошибку, утверждая, что корабль «Николай Книпович» «... проплавал до Великой Отечественной войны и погиб во время бомбардировки его фашистами» [22, с. 83]. К сожалению, у академика А. Ф. Трёшникова эта ошибка повторяется в его книге «Их именами названы корабли науки». Эта книга была переиздана в Ленинграде в 1984 году [42]. В книгах Всеволода Аполлинарьевича Васнецова также есть упоминания о боте «Николай Книпо-

вич». Но даже название одной из книг «Под звёздным флагом “Персея”» [11] говорит об основном содержании воспоминаний Васнецова. Эта книга была издана в Ленинграде в 1974 году. В книге «Повести Северных морей» информация о боте «Николай Книпович» более подробная. В ней приводятся сведения о первых рейсах судна в 1930 году, о спасении шести исследователей во время Индигской экспедиции 1938 года и фоторепродукции — пять из которых воспроизводят бот «Николай Книпович», моряков и учёных, ходивших на нём в море [12]. Кроме жанра, книги, написанные Крепсом, Трёшниковым и Васнецовым, объединяет значительная доля информации о боте «Николай Книпович», что выгодно отличает эти труды от других изданий для нашего исследования.

Важный фактический материал, в том числе и о боте «Николай Книпович», содержится в фундаментальной работе известного русского и советского полярного исследователя, профессора Владимира Юльевича Визе «Моря Советской Арктики» [13]. В нашем распоряжении было третье издание, переработанное и дополненное, вышедшее в издательстве Главсевморпути в 1948 году. По многим параметрам эту книгу можно рассматривать как энциклопедию полярных исследований или арктический справочник. Среди других справочных книг следует выделить «Морской энциклопедический словарь» под редакцией В. В. Дмитриева, изданный в 1991 году [29], а также такие справочники, как «Корабли и суда ВМФ СССР. 1928—1945...» С. С. Бережного, изданный в 1988 году [5], «Морская карта рассказывает» Б. Г. Масленникова — 1986 года издания [27], «Северный морской путь в филателии» В. Т. Попова — 1980 года издания [37]. Кроме этого необходимо отметить коллективную работу «Арктика: интересы России и международные условия их реализации» [3]. В книге содержатся современные оценки положения в Арктике и выдвинуты новые соображения по решению наиболее острых проблем: геополитических, оборонных, международно-правовых, экономических, научных, социальных, экологических и этнокультурных.

Книги общенаучного содержания и по вопросам истории науки важны для нас, т. к. содержат интересные подходы к вопросам методологии науки, истории развития наук и ряд фактов по истории

судна «Николай Книпович». Среди этих книг следует отдельно выделить работы Томаса Куна и Имре Лакатоса, изданные одной книгой и получившей название по классическому исследованию Т. Куна — «Структура научных революций» [25]. Книга вышла в свет в Москве в 2001 году. Эти фундаментальные исследования по методологическим проблемам науки важны для нас в том аспекте, что могут пролить свет на вопросы становления мореведческой науки, возникшей во время исследований в Баренцевом море. Интересной является работа П. В. Фёдорова, в которой автор пытается раскрыть методологическую основу исторического регионоведения как нового научно обоснованного подхода к изучению локальной истории [45]. Есть ещё ряд книг по истории и методологии науки. В их число входят следующие работы: Ф. Кука «Моё обретение полюса» [24], И. М. Иванова «Шпицберген» [19], А. И. Арикайнена «Центр притяжения — Северный полюс» [2], С. М. Успенского «Живая Арктика» [43], В. В. Крючкова «Север на грани тысячелетий» [23], Д. Е. Славентантора «Учёный первого ранга» [41], В. И. Оноприенко «Зов высоких широт» и «Геологи на Крайнем Севере» [30; 31], М. Г. Деева и А. В. Шумилова «Н. Н. Зубов» [15] и книга С. И. Кан «Николай Николаевич Зубов (1885—1960)» [20]. В этих работах содержится важный общенаучный и исторический материал по истории освоения Арктики, возникновения и развития морской науки и научно-исследовательских работ на территории арктических архипелагов. Особенно следует выделить исследование А. Ф. Плахотника «Физическая океанология» [35]. Это первая систематическая работа, причем не только в истории науки советского периода, но и в мировой историографии. Также следует отметить исследование В. И. Лымарева «Основные проблемы физической географии океана» [26].

Несколько исследовательских работ посвящены проблемам науковедения и методологии памятниковедения. К их числу можно отнести монографию и исследования академика П. В. Боярского [6; 7; 8; 28]. В этих исследованиях обосновываются базовые положения современного памятниковедения, принципы классификации памятников и их восстановления. Эти работы важны, т. к. история бота «Николай Книпович» была долгой и продолжалась после его списа-

ния. На базе этого судна пытались создать памятник и музей, но, к сожалению, попытка не увенчалась успехом.

К краеведческой литературе следует отнести книги и работы как по истории края, так и по вопросам истории изучаемого судна. Краеведческие исторические исследования нужны для представления общей картины событий, исторических статистических данных и хронологии. К их числу относятся книги профессора И. Ф. Ушакова [44], профессора А. А. Киселёва [21], профессора В. П. Пятовского [38]. Отдельно стоит выделить книгу Е. А. Вайнбира «Всего одна жизнь», изданную в Мурманске в 1976 году [10]. В этой работе есть глава, посвящённая прославленному капитану, полярнику и гидрографу Петру Андреевичу Полисадову. Жизнь этого легендарного человека была тесно связана с историей судна «Николай Книпович», на котором он не раз выходил в море капитаном.

Среди работ, которые рассматривают проблемы краеведения и истории науки, следует выделить книги А. А. Панченко и Н. М. Адрова. Анатолий Афанасьевич Панченко, будучи ректором Мурманского высшего инженерного морского училища (МВИМУ), написал интересную книгу «Баренцево море (история, экономика, экология)», которая была издана в Мурманске в 1991 году [33]. В книге сделана попытка изложить историю освоения Баренцева моря, проанализированы основные биоресурсы моря, проблемы организации промысла и охраны морской среды. Книга Николая Михайловича Адрова «Исследования Баренцева моря за 1000 лет», изданная в Мурманске в 2002 году, представляет собой серьёзную фундаментальную работу [1]. В книге Адрова собран богатейший фактический материал по истории освоения Баренцева моря и Арктики. В работе автор излагает методологические аспекты становления и развития науки о море, основные теоретические подходы по изучению моря. Однако автор допускает ряд неточностей в изложении истории судна «Николай Книпович».

В заключение обзора литературы, посвящённой боту «Николай Книпович», следует остановиться на статьях, изданных в различных сборниках, альманахах, журналах и газетах. Автор данной работы в разные годы, с 1988 и по настоящее время, опубликовывал статьи по различным аспектам истории судна «Николай Книпович» в газетах

«Комсомолец Заполярья» [46; 49], научных сборниках [47; 48; 51; 52; 53] и журнале «Наука и бизнес на Мурмане» [50]. Среди авторов, которые изучали историю этого судна, был Александр Васильевич Беляев, замечательный человек и путешественник. В соавторстве с ним была опубликована статья в сборнике «Памятниковедение» [4]. Нередко вспоминали судно «Николай Книпович» в периодике, но лишь в связи с историей исследования Арктики и Баренцева моря, правда, не всегда ссылаясь на публикации, принадлежащие автору этой книги.

Этот обзор литературы и источников охватывает лишь основные издания и архивные собрания. В книге используются и другие опубликованные материалы по истории бота «Николай Книпович», на которые можно найти ссылки.

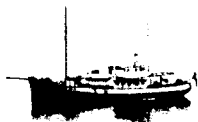
ЛИТЕРАТУРА:

1. Адров Н. М. Исследования Баренцева моря за 1000 лет: От начала тысячелетия до первой половины XX века. — Мурманск, 2002. — Ч. 1. — 520 с.
2. Арикайнен А. И. Центр притяжения — Северный полюс. — М., 1989. — 224 с., ил.
3. Арктика: интересы России и международные условия их реализации / Барсегов Ю. Г., Корзун В. А., Могилевкин И. М. и др. — М., 2002. — 356 с.
4. Беляев А. В., Циркунов И. Б. «Николай Книпович» возвращается из прошлого // Памятниковедение: Изучение памятников истории и культуры в гидросфере. — М., 1989. — 224 с. (С. 86—92).
5. Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928—1945: Справочник. — М., 1988. — 710 с.: ил.
6. Боярский П. В. Теоретические основы памятниковедения (постановка проблемы) // Памятниковедение: Теория, методология, практика. — М., 1986. — 152 с. (С. 8—31).
7. Боярский П. В. Введение в памятниковедение. — М., 1990. — 218 с.
8. Боярский П. В. Теория и практика исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика. — М., 1990. — 144 с. (С. 9—56).
9. Бюллетень Арктического института. — Л., 1935. — № 12. — С. 440—442.
10. Вайнбир Е. А. Всего одна жизнь. — Мурманск, 1976. — 224 с., ил.
11. Васнецов В. А. Под звёздным флагом «Персея». — Л., 1974. — 280 с.
12. Васнецов В. А. Повести Северных морей. — Л., 1977. — 120 с., ил.
13. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М.—Л., 1948. — 420 с., карт.
14. Водяницкий В. А. Записки натуралиста. — М., 1975. — 192 с.
15. Деев М. Г., Шумилов А. В. Н. Н. Зубов. — М., 1989. — 189 с., [2] с.: ил.

16. Зоологический журнал. — М., 1957. — Т. 34. — Вып. 9.
17. Зубов Н. Н. 20 дней на ледовом море (Баренцево море). — М., 1932. — 63 с.
18. Зубов Н. Н. Вокруг Земли Франца-Иосифа. — М., 1933.
19. Иванов И. М. Шпицберген. — Архангельск, 1934. — 76 с.
20. Кан С. И. Николай Николаевич Зубов (1885—1960). — М., 1981. — 136 с.
21. Киселёв А. А. Родное Заполярье. — Мурманск, 1974. — 512 с.
22. Крепс Е. М. О прожитом и пережитом. — М., 1989. — 200 с., ил.
23. Крючков В. В. Север на грани тысячелетий. — М., 1987. — 268 с., [1] с., ил., карт., схем., граф.
24. Кук Ф. Моё обретение полюса: Пер. с англ. / Предисл. и коммент. В. С. Корякина. — М., 1987. — 348 с., ил.
25. Кун Т. Структура научных революций: Пер. с англ. / Т. Кун; Сост. В. Ю. Кузнецов. — М., 2001. — 608 с.
26. Лымарев В. И. Основные проблемы физической географии океана. — М., 1978. — 248 с.
27. Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает / Под ред. Н. И. Смирнова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М., 1986. — 368 с., ил.
28. Методические рекомендации по выявлению, отбору и научному описанию памятников науки и техники в собраниях музеев. Корабли и суда русского и советского флота. (Общие вопросы классификации, отбора и методики паспортизации памятников) / Под ред. П. В. Боярского, А. М. Разгона. — М., 1986. — 156 с.
29. Морской энциклопедический словарь: В трёх томах. / Под ред. В. В. Дмитриева. — Л., 1991. — Т. 1. — 504 с., ил.
30. Оноприенко В. И. Зов высоких широт: Северные экспедиции Ф. Н. Чернышева. — М., 1989. — 221 с., [2] с.: ил., карт.
31. Оноприенко В. И. Геологи на Крайнем Севере. — М., 1990. — 140 с., ил.
32. Пасецкий В. М. Путешествия, которые не повторятся. — М., 1986. — 268 с., карт., 8 л. ил.
33. Панченко А. А. Баренцево море (история, экономика, экология): Учебное пособие. — Мурманск, 1991. — 115 с.
34. Пашикова Т. Е. Николай Михайлович Книпович. Страницы жизни. — Мурманск, 2006. — 60 с., ил.
35. Плахотник А. Ф. Физическая океанология (краткий обзор важнейших исследований). — М., 1973. — 128 с.
36. Под семизвёздным синим флагом. — Мурманск, 1981. — 136 с., ил.
37. Попов В. Т. Северный морской путь в филателии. — Мурманск, 1980. — 112 с., ил.
38. Пятовский В. П. Преображённый Север. — Мурманск, 1974. — 416 с.
39. Работы МБС Лен. Общ. Естест. — Л., 1925. — Т. I. — 193 с.
40. Работы Мурманской биологической станции. — Мурманск, 1925. — Т. 1. — 90 с.
41. Славентантор Д. Е. Учёный первого ранга. — Л., 1974. — 136 с.

42. Трёшников А. Ф. Их именами названы корабли науки. — 2-е изд. — Л., 1984. — 232 с., ил.
43. Успенский С. М. Живая Арктика. — М., 1987. — 269 с., 20 ил.
44. Ушаков И. Ф. Кольский Север в досоветское время: Ист.-краевед. слов. — Мурманск, 2001. — 336 с., ил.
45. Фёдоров П. В. Историческое регионоведение в поисках другой истории России (на материалах Кольского полуострова). — Мурманск, 2004. — 241 с.
46. Циркунов И. Б. Музею-памятнику быть! // Комсомолец Заполярья — 1988. — 4 февр.
47. Циркунов И. Б. Из истории Мурманской биологической станции (довоенный период). XXXI Научная конференция аспирантов и молодых специалистов по истории естествознания и техники ИИЕТ АН СССР. — М., 1988.
48. Циркунов И. Б. Социология Арктики как направление региональной социологии: постановка проблемы. Мурманская область: вопросы и ответы. — Вып. VI. — Мурманск, 1989. — 89 с.
49. Циркунов И. Б. История двух открытий // Комсомолец Заполярья — 1989. — 17 июня.
50. Циркунов И. Б. Геройский корабль // Наука и бизнес на Мурмане. — Мурманск, 2002. — № 5. — 40 с. (С. 14—16).
51. Циркунов И. Б. Вызовы Арктике // Мурманский Арктический сборник. — Мурманск, 2004. — 152 с. с ил., 1 л. ил. (С. 49—53).
52. Циркунов И. Б. Арктика: испытание цивилизацией // Ушаковские чтения: Материалы I научно-практической межрегиональной краеведческой конференции памяти профессора И. Ф. Ушакова. — Мурманск, 2004. — 373 с. (С. 95—101).
53. Циркунов И. Б. Забытые открытия НИСа «Николай Книпович» // Ушаковские чтения: Материалы II научно-практической межрегиональной краеведческой конференции памяти профессора И. Ф. Ушакова. — Мурманск, 2005. — 423 с. (С. 167—173).

Мурманская биологическая станция и наука в Арктике



Судно «Николай Книпович» обязано своим появлением задачам, которые ставили перед собой учёные Мурманской биологической станции (МБС). Благодаря стараниям директора биостанции профессора Германа Августовича Ключе научно-исследовательское судно «Николай Книпович» прибыло в Кольский залив в распоряжение научных сотрудников станции. Создание научно-исследовательского судна «Николай Книпович» было делом хлопотным и непростым.

С 1899 году в городе Александровске (ныне г. Полярный), что расположился на берегу Екатерининской гавани Кольского залива, успешно шло строительство Мурманской биологической станции под руководством Александра Кельсиевича Линко (1872—1912). Свою историю МБС ведёт от Соловецкой биологической станции, которая была основана в 1881 году, когда началось планомерное научное изучение Белого и Баренцева морей.

Исследования на Соловках проводились под руководством профессора Н. П. Вагнера из Петербургского университета, где он читал курс зоологии. Биологическая станция на Соловецких островах была основана Императорским Петербургским Обществом Естествоиспытателей, которое состояло при Петербургском университете. Обосновываясь на Соловках, профессор Вагнер заручился согласием братии Соловецкого монастыря. На следующий год, 15 октября 1882 года, Святейший Синод утвердил месторасположение Соловецкой станции. Но довольно скоро начались разногласия между учёными и монахами. В 1898 году по требованию настоятеля монастыря отца Милентия Синодом было принято решение о перенесении

станции на другое место. Архангельский губернатор А. П. Энгельгардт (1845—1903) принял активное участие в определении месторасположения станции в Екатерининской гавани. По совету Н. М. Книповича — учёного-естествоиспытателя, возглавлявшего научно-промысловую экспедицию, место для строительства здания станции выбрали на западном берегу гавани.

КНИПОВИЧ Николай Михайлович (1862—1939), зоолог, видный русский и советский учёный, исследователь Баренцева моря и морей Европейской части России, организатор научно-промыслового дела на Мурмане. В 1893—1894 годах обследовал рыбные промыслы на Мурмане. Руководил Мурманской научно-промысловой экспедицией в 1898—1901 году, эта экспедиция работала до 1908 года. Почётный академик АН СССР.

Вообще 1899 год в истории науки можно рассматривать как переломный год, год после которого в научной жизни началась новая эпоха. В этот год произошли настолько значительные события в истории мировой и российской науки, что можно смело говорить об истории научного освоения Арктики до 1899 года и после него. Среди замечательных событий 1899 года можно назвать гидрографические работы на судне «Пахтусов» под руководством А. И. Вилькицкого и А. И. Варнека, гидрографические исследования К. М. Дерюгина в Кольском заливе, работы по статистическому описанию Мурмана под руководством Н. В. Романова. В 1899 году состоялось значительное событие в истории науки, теперь уже, к сожалению, основательно подзабытое. В 1899 году приступила к работам Русско-Шведская экспедиция на Шпицбергене по градусному измерению дуги меридиана. Экспедиция работала с 1899 года по 1901 год и дала ряд крупных научных результатов в области геодезии и картографии [5, с. 12].

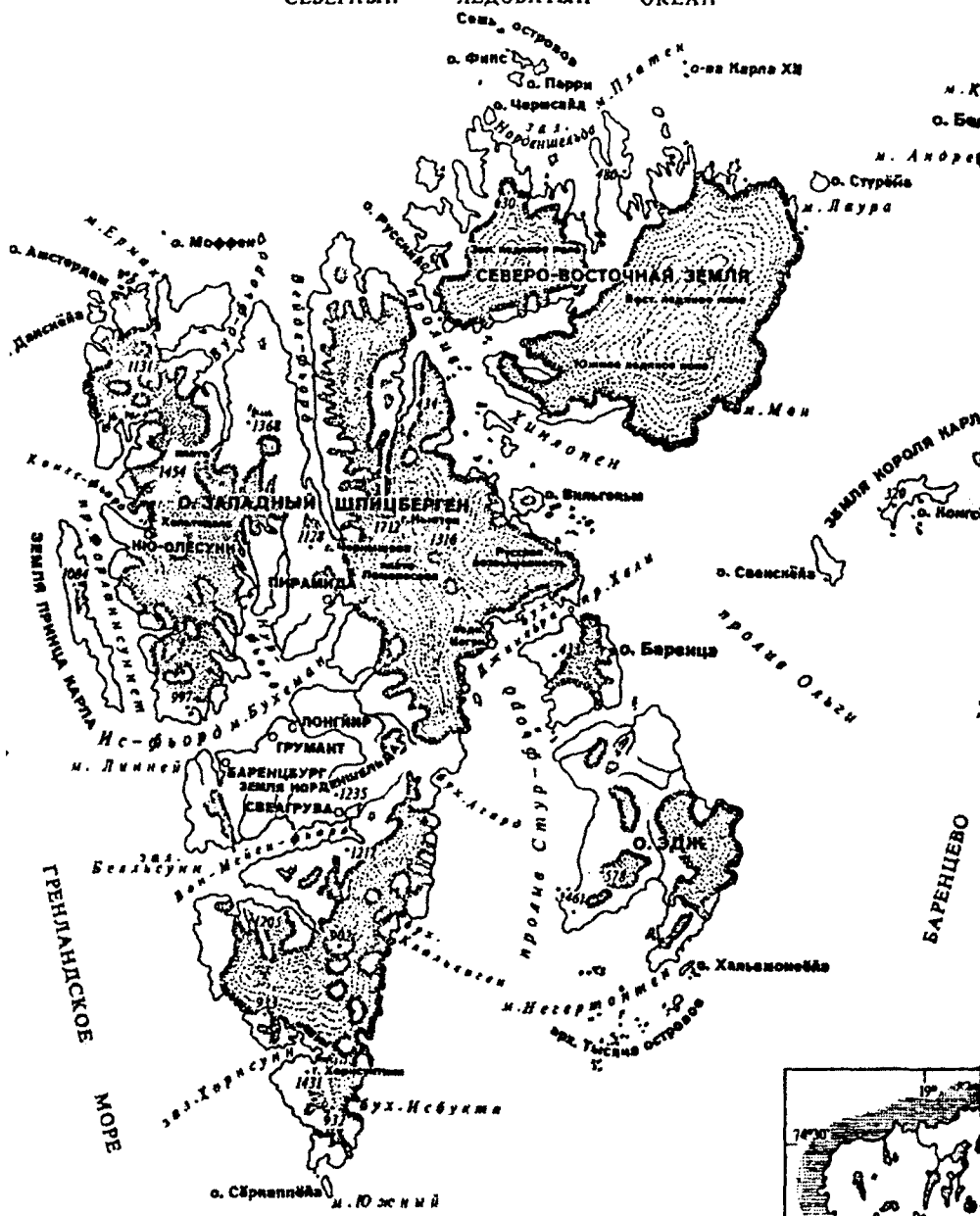
Так получилось, что важнейшие геодезические исследования в России стали проходить только в XIX веке. Несмотря на то, что метод триангуляции был разработан в XVII веке голландцем Снеллиусом и впервые применён в 1669—1670 годах французским астрономом Ж. Пикаром, в России этот метод не использовался при

картографировании даже во времена работы Великой северной экспедиции (1725—1743) [8, с. 65]. Триангуляция — метод определения положения геодезических пунктов построением на местности систем смежно расположенных треугольников. Однако Россия навестала упущенное и в период с 1821 по 1852 годы осуществила грандиозное научное мероприятие — измерение дуги меридиана от Измаила до побережья Северного Ледовитого океана [Там же, с. 66]. Это измерение оказалось чрезвычайно важным при определении размеров земного эллипсоида. По-прежнему очень важно было провести триангуляционные работы на Крайнем Севере для вычисления элементов земного эллипсоида, т. к. длина дуги одного градуса по меридиану должна быть больше на севере, чем на юге. Эту гипотезу уже проверяли французские учёные в 1736 году в Лапландии [Там же]. Необходимо было углубиться дальше на север.



Н. М. Книпович

Для этой цели наилучшим образом подходил архипелаг Шпицберген. На возможность измерения меридиана на северо-западных берегах Шпицбергена указывал ещё в 1823 году английский геофизик, капитан Э. Сэбин [Там же]. Самостоятельные попытки Шведской академии наук провести измерения меридиана на Шпицбергене не увенчались успехом ввиду нехватки финансовых средств. После обращения Шведской академии к русским коллегам правительствами двух стран было принято решение о проведении совместной экспедиции на Шпицберген с целью проведения крупномасштабного мероприятия по измерению дуги меридиана. Была создана комиссия по Шпицбергену, в которую вошли от Шведской академии наук



Н. А. Э. Норденшёльд, М. Миттаг-Лефлер, Э. Едерин, а от Петербургской Академии наук О. А. Баклунд, Ф. Б. Шмидт, А. П. Карпинский, М. А. Рыкачёв, Б. Б. Голицын и Ф. Н. Чернышев. После долгих согласований и рекогносцировочных экспедиций совместная Русско-Шведская экспедиция начала свою работу в 1899 году [Там же, с. 71]. А уже осенью 1900 года на Международном конгрессе геодезистов и астрономов в Париже «... шпицбергенские исследования были охарактеризованы как одно из наиболее выдающихся событий в научном мире» [Там же, с. 176].



А. И. Вилькицкий

К числу замечательных научных событий 1898—1899 годов следует отнести начало работ гидрографической экспедиции в морях Северного Ледовитого океана под руководством А. И. Вилькицкого. В этой экспедиции были проведены исследования в южной части Карского моря, были уточнены и составлены новые карты этих районов. До экспедиции Вилькицкого у моряков были карты, составленные участниками Великой Северной экспедиции: лейтенантами С. Муравьевым и М. Павловым в 1734 — 1735 годах, лейтенантом Д. Овцыным в 1734—1737 годах, С. Малыгиным и А. Скуратовым в 1736—1737 годах, штурманом Ф. Мининым в 1738—1740 годах. [4, с. 67—69]. Более чем 150 лет моряки пользовались картами, составленными в ходе Великой Северной экспедиции.

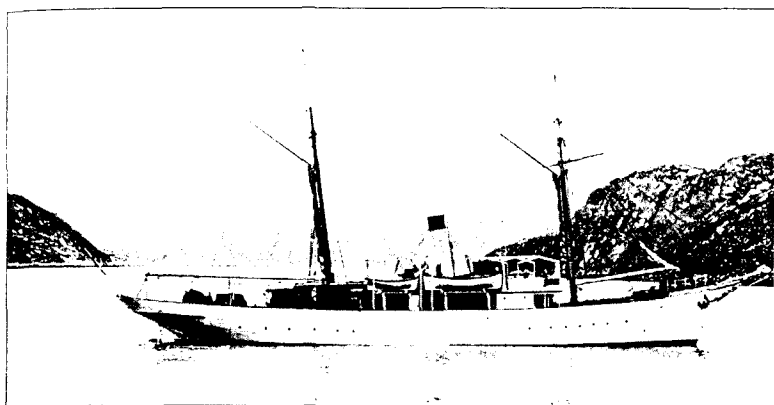
ВИЛЬКИЦКИЙ Андрей Ипполитович (1858—1913), генерал-лейтенант Корпуса флотских штурманов. В 1882—1885 годах занимался гидрографическим исследованием на Онежском озере, на Балтийском и Белом морях. В 1887—1889 годах возглавил первую арктическую экспедицию на Новой Земле. Был дважды награждён золотыми медалями Русского географического общества. В 1894—1896 годах возглавлял гидрографическую экспедицию, производившую исследования побере-

жья от устья Печоры до Енисея, в Енисейском заливе Карского моря и Обской губе. В 1898—1901 годах руководил экспедицией в Карском море. С 1907 года руководил Главным гидрографическим управлением.

Но это ещё не все события, связанные с изучением Крайнего Севера и Арктики, происходившие в 1899 году. В том, 1899, году в повестке дня Стокгольмской конференции, наряду с рассмотрением вопроса о создании Международного Совета по изучению морей — ICES, было предложено целенаправленное исследование морских промыслов, приняты стандартные горизонты и сроки наблюдений, приняты физические, химические и биологические параметры измерений. В частности, в Баренцевом море приняты три стандартных разреза и главный из них — «Кольский меридиан» вдоль $33^{\circ}30'$ в. д. [2, с. 266—267].

Может быть, следующий пример концентрации научных сил в Баренцевом море в один год — 1899-й — покажется абсолютно случайным, но что такое случайность в истории? Если предположить, что случайность — это проявление закономерности, то многие совпадения перестают быть таковыми и выстраиваются в цепь обоснованной последовательности. Таким образом, какое-то следствие можно рассматривать как предшествующую другому следствию причину. А проявление на одном ограниченном участке пространства и времени группу событий трудно назвать просто случайностями, все они вместе взятые могут означать завершение чего бы то ни было или начало чего-то нового. Тем не менее, именно в 1899 году на средства принца Альберта Монакского были проведены гидрологические и гидробиологические исследования в прибрежных водах Шпицбергена. В результате этих работ в 1899 году был открыт знаменитый Океанографический музей в Монако.

В этот же небольшой отрезок времени продолжалось создание флота, который мог бы выполнять научно-исследовательские задачи в высоких широтах Арктики. Большим событием 1899 года можно считать спуск на воду первого в мире ледокола «Ермак» и выход в море первенца научного флота России двухмачтового парохода «Андрей Первозванный». История ледокола «Ермак» начинается с экспедиций в северную часть Баренцева моря, океанографических съё-



Судно «Андрей Первозванный»

мок между Новой Землёй и Землёй Франца-Иосифа, которые происходили с период с 1899 по 1901 годы. История судна «Андрей Первозванный», хорошо описанная в литературе, всецело связана с фундаментальными работами Мурманской научно-промысловой экспедиции, которые фактически проводились с 1898 по 1906 годы. С 1899 года эти уникальные исследования продолжались на борту «Андрея Первозванного».

«АНДРЕЙ ПЕРВОЗВАННЫЙ» — судно, построенное в Германии. Оно имело стальной корпус, 46 м в длину, почти 8 м в ширину и 3-метровую осадку. Водоизмещение судна — 336 регистровых тонн, на судне была установлена паровая машина в 420 л. с., которая позволяла развивать скорость более 10 узлов. «Андрей Первозванный» был подготовлен для научно-промысловых работ в открытом море. Его выход в море дал дальнейший импульс работам Мурманской научно-промысловой экспедиции (1898—1908). В годы Советской власти судно было переименовано в «Мурман».

В 1899 году произошло ещё одно значительное, но малоизвестное событие. Была создана Международная ассоциация академий, которая существует и поныне как Международный совет научных

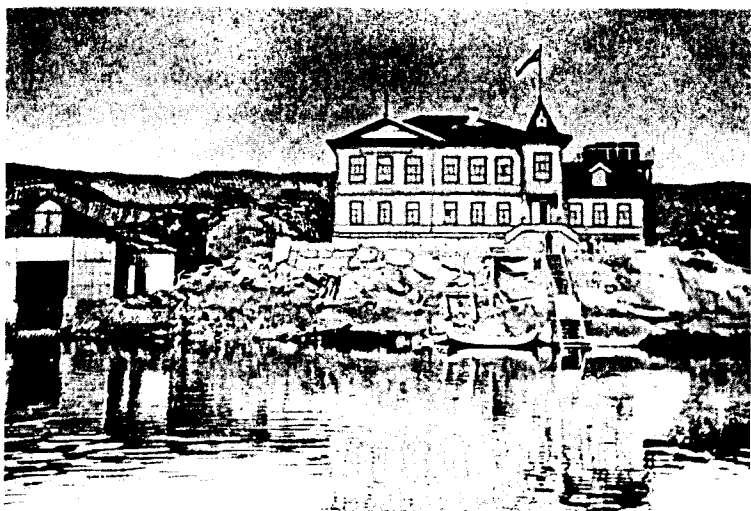


Ф. Н. Чернышев

союзов. В первые годы существования этой ассоциации Петербургскую академию наук в ней представлял академик Ф. Н. Чернышев, известный своей организаторской деятельностью во время работы Русско-Шведской экспедиции на Шпицбергене. И в этом же 1899 году Северная комиссия, учреждённая при Комитете для помощи поморам Русского Севера, была преобразована в Промысловый отдел Общества содействия русскому торговому судоходству. Академик Ф. Н. Чернышев был избран его вице-председателем.

ЧЕРНЫШЕВ Феодосий Николаевич (1856—1914) — академик Петербургской академии наук, геолог и палеонтолог, путешественник, директор Геологического комитета и Геологического музея Академии наук, председатель Отделения физической географии Русского географического общества. Разработал стратиграфию палеозоя Урала и севера Европейской части России. Проводил исследования на архипелаге Новая Земля. Один из организаторов Русско-Шведской экспедиции по градусным измерениям на Шпицбергене [8, с. 3—4].

И в завершении общей картины научной жизни в 1899 году ещё два фрагмента, создавших основу активного научного освоения Баренцева моря и продолжения освоения всей Арктики. В 1899 году 24 июня состоялось торжественное открытие города Александровска [10, с. 8]. А в августе 1899 года в Александровске норвежский инженер Ольсен заложил фундамент нового здания биостанции. В 1904 году строительство здания станции было завершено, и летом состоялось торжественное открытие. С 1904 года биостанция получила официальное название Мурманская. Мурманская биологическая станция в г. Александровске представляла собой комплекс зданий и сооружений. Основное здание станции — двухэтажный дом на большом цоколе, дом для служащих, домик для машинного отделе-



Мурманская биологическая станция. г. Александровск

ния, док, гранитный бассейн с односкатной стеклянной крышей, водопровод и небольшая пристань.

На биостанции могли вести исследовательскую работу одновременно 25 учёных. Среди учёных, регулярно работавших на станции, можно выделить нового директора биостанции Сергея Васильевича Аверинцева (1875—1957), Константина Михайловича Дерюгина (1878—1938) и Германа Августовича Ключе (1871—1956). Летом 1921 года станцию посетил выдающийся русский учёный, естествоиспытатель и мыслитель, академик Владимир Иванович Вернадский (1863—1945). В архиве ПИНРО хранится письмо, собственноручно подписанное В. И. Вернадским. На биостанции уделялось время для издательской деятельности — печатали труды, как своих научных сотрудников, так и других исследователей.

Биостанция располагала своим небольшим флотом для производства морских исследовательских работ, как в Кольском заливе, так и в открытом море. Одним из первых исследовательские работы в Кольском заливе проводил К. М. Дерюгин на обычной поморской

ёле. Затем работы проводились с борта парусного бота «Орка». В 1908 году на Мурманскую биостанцию прибыла парусно-моторная шхуна «Александр Ковалевский», названная в честь организатора Севастопольской биостанции академика А. О. Ковалевского. Эта шхуна была специально сконструирована профессором Санкт-Петербургского политехнического института А. П. Фан-дер-Флитом для Мурманской биологической станции. Однако для масштабных работ МБС, в частности для проведения стандартных гидрологических разрезов по Кольскому меридиану, сил этого флота явно не хватало. Руководство биостанции вынуждено было брать в аренду морские суда, в том числе военно-морские, для проведения своих экспедиций, а это стоило недёшево.

Результаты научно-исследовательских работ, которыми располагала станция, были широко известны в научных кругах нашей страны и за рубежом. По своим масштабам и объёму исследований Мурманская биостанция в то время занимала четвертое место в мире среди подобных научных учреждений [1].

Более четверти века Мурманская биологическая станция проводила стандартные гидрологические разрезы по Кольскому меридиану. Это была важная научная работа, которая проводилась в Баренцевом море от побережья полуострова по меридиану ($33^{\circ} 30'$ в. д.) на север до соприкосновения с ледяным панцирем Арктики. Мореведческие работы, проводимые по Кольскому меридиану, были регулярными. Стандартность исследований обеспечивалась единой методикой работ на отдельных станциях — остановках судна в открытом море для производства соответствующих работ. Результаты этих исследований были крайне необходимы для развивающегося народного хозяйства Севера России. Кроме этого, исследования по Кольскому меридиану имели международное значение. Выполнение этих работ предусматривалось ещё программой Первого Международного полярного года (I МПГ).

Первый Международный полярный год проходил с августа 1882-го по август 1883 года. Проведение I МПГ было предложено австрийским полярным исследователем Карлом Вейпрехтом. Учёные один-

надцати стран впервые объединили свои усилия для совместного изучения арктических морей и полярных земель. Это был первый опыт международного научного сотрудничества и весьма успешный. По завершению Первого Международного полярного года, через несколько лет, исследовательские работы в Баренцевом море продолжала проводить Мурманская научно-промысловая экспедиция (1898—1908) под руководством Н. М. Книповича, а затем — Л. Л. Брейтфуса. После своего обустройства в Екатерининской гавани МБС продолжала научные изыскания по Кольскому меридиану, которые рассматривались как один из путей изучения природы Арктики.



Карл Вейпрехт

ВЕЙПРЕХТ, Вайпрехт (*Weyprecht*) Карл (1838—1881) — австрийский полярный исследователь. В 1871 году вместе с Ю. Пайером участвовал в экспедиции к архипелагу Шпицберген и островам Новой Земли. В 1872—1874 годах Вейпрехт и Пайер, возглавляя экспедицию на судне «Тегетгоф», должны были пройти Северо-Восточным проходом, т. е. Северным морским путём. Однако судно было зажато льдами и 372 дня дрейфовало. В ходе дрейфа экспедиция обнаружила землю, которую называли в честь австрийского императора Франца-Иосифа. Во время зимовки проводились научные наблюдения. Вейпрехт выдвинул проект проведения одновременного наблюдения на сети полярных станций в Арктике. Этот проект был положен в основу Первого Международного полярного года [7, с. 207].

БРЕЙТФУС Леонид Львович (1864—1950) окончил Берлинский университет, доктор естественных наук. Принимал участие в Мурманской научно-промысловой экспедиции

(1898—1908), а с 1902 года по 1908 год был её руководителем. Фактически исследовательские работы продолжались лишь до 1906 года. С 1912 года заведовал метеорологической частью Главного гидрографического управления (ГГУ), участвовал в организации спасательных работ по поиску экспедиции под руководством Г. Я. Седова, В. А. Русанова и Г. Л. Брусилова [6, с. 262]. Впоследствии работал в международном обществе «Аэроарктик». Автор ряда работ по исследованию морского звериного промысла в Белом море, рыбных промыслов у берегов Мурмана и гидрологических исследований в Баренцевом море.

Вот так довольно странно, как цель в перекрестии прицела, в одной точке, в один короткий временной период, фактически в один год сошлись события, которые определили перелом или, точнее, качественное изменение в изучении Арктики. Один год для исторической периодизации ничтожный отрезок времени, которым можно пренебречь. Но плотность событий, происходивших в тот короткий временной период, качественные изменения, которые находят отражение в социальных фактах истории, в развитии самой науки, требуют пристального отношения к 1899 году или небольшому временному интервалу до и после того исторического года.

Вопросы периодизации, несмотря на кажущуюся простоту, являются чрезвычайно важными и сложными в истории. Мы не будем обсуждать вопрос периодизации истории Арктики, т. к. сама формулировка «история Арктики» вызывает у нас сомнения. Оставим открытым вопрос хронологии истории освоения Арктики. Каким бы не был по счёту рассматриваемый нами период в истории освоения Арктики, мы можем предложить свою версию начала периодизации истории научного изучения Арктики. Существующая периодизация истории исследования природы Северного Ледовитого океана, предложенная академиком А. Ф. Трёшниковым, включает в себя три этапа. Первый — с 1918-го по 1950 год, второй — с 1951-го по 1970 год и третий — с 1971 года, который во времена Трёшникова ещё продолжался [9, с. 19—20]. Не раскрывая сущности каждого из

этапов, следует выделить одну существенную особенность. Эта периодизация может быть актуальна лишь с одной оговоркой — она охватывает только советский период развития науки об Арктике.

В этой связи, не принимая во внимание социальные катаклизмы (революции и войны) и рассматривая процесс развития науки как достаточно автономный, но который, безусловно, испытывает давление в своём развитии со стороны различных институтов и в том числе со стороны социальных факторов, можно считать началом новой постмоносовской истории научного изучения Арктики 1899 год. Это время действительно научного, с точки зрения современного понимания науки, периода исследования и изучения природы Арктики.

Весь большой этап до 1899 года можно рассматривать как предысторию научного изучения Арктики. По крайней мере, период до 1899 года — это первый начальный этап складывания научных представлений об арктической зоне. К этой предыстории научного изучения Арктики со стороны России относится: Великая северная экспедиция 1725—1743 годов, полярные экспедиции В. И. Беринга и А. И. Чирикова 1741 года, экспедиции М. Васильева и Г. Шишмарёва в Берингово море в 1819 году, экспедиции к Новой Земле Ф. Литке, П. Пахтусова и А. Цивольки в 1821—1824 годах, экспедиция П. Анжу к Новосибирским островам 1820—1823 годов, походы Ф. Врангеля и Ф. Матюшкина в Чукотское и Восточно-Сибирское моря в 1821—1824 годах, экспедиции 1842—1845 годов К. Бэра к Новой Земле и А. Миддендорфа на Таймыр, транзитный поход, организованный М. К. Сидоровым (1823—1887), на шхуне «Утренняя заря» под командованием капитана Д. И. Шваненберга в 1877 году из устья Енисея до Петербурга, участие русских исследователей в работе Первого Международного полярного года в



А. А. Брейтфус



А. Ф. Трёшников

1882—1883 годах и работы первой гидрографической экспедиции 1894—1897 годов. Особенно следует выделить 60-е и 70-е годы XIX века. В эти десятилетия позапрошлого века экспедиции однозначно отбросили теорию А. Петермана о «свободном открытом море в районе полюса» и опровергли «открытие Холла». В эти же годы были действительно открыты архипелаг Земля Франца-Иосифа и остров Врангеля, дальше на север прочертили контуры Гренландии,

но при этом не только не закрыли мифические земли типа Земля Джиллиса, а добавили к мифическим землям Землю Короля Оскара и Землю Петермана [3, с. 55—57].

Благодаря К. Вейпрехту появилось достаточно чёткое деление исследователей на учёных-полярников, изучающих законы природы Арктики, и полярников гаттерасова типа, стремящихся достичь точки Северного полюса, пройти ещё нехоженым маршрутом по арктическим просторам. Это очень важная часть истории освоения Арктики, но подлинно научное, фундаментальное изучение природы Арктики, считаем, началось после 1899 года.

Начиная с 1899 года и по первую треть XX века, в научной среде было создано столько научных институтов и организаций, научная общественность приступила к такому количеству научно-исследовательских работ и провела такой объём работ, что всё это может дать основание утверждать значимость и самостоятельность этого периода в истории изучения природы Арктики. Характерной чертой этого этапа является высокая концентрация учёных и научных институтов в арктических морях, на побережье и островах. Другой чертой этого периода можно считать преобладание как профессиональную, так и корпоративную (по специальностям полярников), которые создали фундаментальную основу научного освоения Арктики и базу арктической науки.



Памятный знак в Мурманске в честь 75-летия научно-промысловых исследований Баренцева моря, начатых в 1899 году под руководством Н. М. Книповича

Окончание первого этапа фундаментального изучения просторов Арктики, на наш взгляд, следует отнести к 1932—1933 годам. Это время одних из крупнейших и масштабных исследований в Арктике, когда проходил Второй Международный полярный год. В этот же период проходил процесс милитаризации Кольского залива и реорганизация ведущих научных учреждений, таких, как Мурманская биостанция и ГОИН, было организовано Главное управление Северного морского пути — 17 декабря 1932 года.

Такой подход отличается от предложенной Трёшниковым периодизации. Возможно, он внесёт коррективы в определении границ последующих этапов развития науки, изучающей природу Арктики. Да и не зря же проводились торжественные заседания, научные конференции и закладка памятника в честь юбилея с начала научно-промыслового исследования в Ледовитом океане и Баренцевом море.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

1. Государственный архив Мурманской области, ф. 162, оп. 1, д. 1117, л. 95 об.
2. Адров Н. М. Исследования Баренцева моря за 1000 лет: От начала тысячелетия до первой половины XX века. — Мурманск, 2002. — Ч. I — 520 с.

3. Арикайнен А. И. Центр притяжения — Северный полюс. — М., 1989. — 224 с., ил.
4. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М.—Л., 1948. — 416 с.: 2 карты.
5. Иванов И. М. Шпицберген. — Архангельск, 1934. — 76 с.
6. Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает / Под ред. Н. И. Смирнова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М., 1986. — 368 с., ил.
7. Морской энциклопедический словарь: В трёх томах. / Под ред. В. В. Дмитриева. — Л., 1991. — Т. 1. — 504 с., ил.
8. Оноприенко В. И. Зов высоких широт: Северные экспедиции Ф. Н. Чернышева. — М., 1989. — 221 с., [2] с.: ил., карт.
9. Смирнов В. И. Современная Арктика (природа, освоение, исследования). — Л., 1989. — 32 с.
10. Ушаков И. Ф. Кольский Север в досоветское время: Ист.-краевед. слов. — Мурманск, 2001. — 336 с., ил.

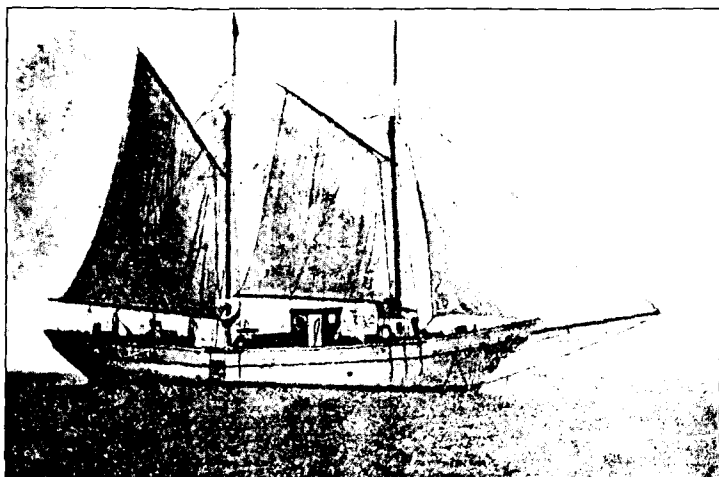
Судно



В 20-е годы на Мурманской биостанции сложилось тяжелое положение с плавсредствами. К 1926 году руководством станции было признано, что морская шхуна «Александр Ковалевский», ранее проводившая стандартные разрезы по Кольскому меридиану, находилась в аварийном состоянии. Шхуне необходим был капитальный ремонт [1]. Бот «Орка» слишком мал и ненадёжен для работы в открытом море. Но на «Орке» ходили в экспедиции по Кольскому заливу [15].

Стоимость ремонта шхуны «Александр Ковалевский», который мог быть выполнен в Норвегии, доходила до 15 000 рублей. Профессор Герман Августович Ключе, директор Мурманской биологической станции, выступил с инициативой о покупке нового судна, специально предназначенного для экспедиционных работ в открытом море.

В то время станция старалась постоянно проводить научно-исследовательские работы в Баренцевом море, расходуя массу средств и времени на организацию экспедиций. МБС пыталась регулярно нанимать для этой цели военно-морской тральщик, который был плохо оборудован для научно-исследовательских работ [4]. Практика подобной организации экспедиций показывала, что сроки работ нередко срывались и переносились на более поздний период. Во время рейсов случались трения во взаимоотношениях между командой и членами экспедиции. Станция постоянно находилась в зависимости от подрядчика, что сковывало ее самостоятельность в научных работах. Так, например, план научно-исследовательских работ в Баренцевом море на 1925 год был полностью сорван. Из четырех запланированных рейсов по Кольскому меридиану ни один не был выполнен. То биостанция не могла найти судно для проведения



Судно «Александр Ковалевский»

экспедиции, то не могла обеспечить его углем [2]. Необходимость в приобретении нового судна стала очевидной.

В 1927 году Г. А. Ключе с гарантийным письмом Наркомпроса и при содействии Мурманского губисполкома обращался в Сельско-Хозяйственный Банк с предложением выделить денег для приобретения нового судна. Банк пошёл навстречу: имея лицензию на право приобретения за границей 2-х ботов и валюту, необходимую для этого, банк дал сведения о продающихся в Норвегии судах и их цены [3].

В конце сентября 1927 года Г. А. Ключе отправляется в командировку в Норвегию. В течение двух недель Герман Августович собирал сведения о судах с помощью советского торгпредства. Большую помощь в этом ему оказали торгпред Элердов и коммерческий директор Рихтер. Одним из первых судов, выбранных Ключе, был бывший грузовой парусник, на который в 1920 году был поставлен 90-сильный двигатель шведской фирмы «Болиндер». Общая стоимость судна составляла 30 000 норвежских крон. Цена была подходящей, но судно не удовлетворило профессора. Цены на другие хорошие, но подержанные суда были значительно выше, чем предпо-

лагалось. Благодаря усилиям Германа Августовича Мурманская биостанция через Госторг все же получила дополнительную лицензию и стала располагать суммой в 40 000 рублей. Но и на этом профессор не остановился. Он смог доказать в торгпредстве, что покупать на эту сумму бывшее в эксплуатации судно и заниматься впоследствии его дооборудованием, а это может стоить 20 000—25 000 рублей, — крайне невыгодно. В этой ситуации, считал Ключе, следовало бы купить совершенно новое судно, а лучше заказать и построить такое, какое необходимо для станции [7]. Подходящего готового судна ему найти так и не удалось. Тогда профессор Ключе решает заказать норвежским судостроителям парусно-моторный бот типа зверобойного [6].

Всю осень 1927 года Ключе вёл подготовительную работу в Норвегии. В конце концов, профессор отказался от судна конструкции инженера Деке из Осло. Наиболее подходящим по цене и конструкции был выбран проект судна, выполненный инженером О. Л. Далем из Бергена. По совету директора Бергенской биостанции профессора Брикмана и доктора Оскара Сунда из департамента рыболовства в Бергене [8] Г. А. Ключе обратился с заказом в судостроительную фирму «Гравдальс Скибсбюгери», которая находилась в Сунде близ Бергена [12]. Владелец верфи Гравдаль принял заказ.

В конце ноября 1927 года в Бергене профессором Г. А. Ключе, инженером Далем, доктором Оскаром Сундом и судостроителем Гравдалем были согласованы условия постройки судна [8]. По этим условиям судно обязательно должно было иметь ледовую дубовую обшивку из 2-дюймовых досок — от палубы до киля и с носа должно быть оковано толстыми железными пластинами по 3 фута длины с каждой стороны и по 2 фута над и под водой. Кроме этого, судно «...должно строиться под наблюдением норвежского Ллойда... и должно иметь аттестат судна дальнего плавания, т. е. высшую марку...» [9]. На постройку судна отводилось шесть месяцев, с тем чтобы оно было готово к началу июня 1928 года.

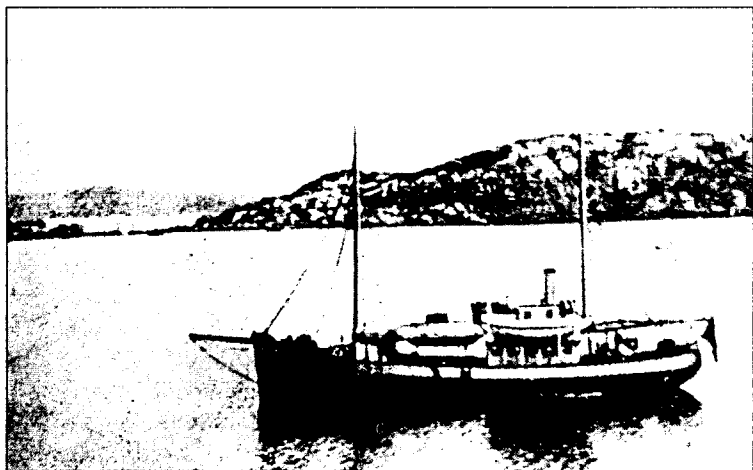
Но не всё шло гладко на переговорах. Мурманская биостанция испытывала финансовые затруднения. Судостроитель назначил цену судна в 90 000 норвежских крон, в то время как МБС располагала всего 76 000 крон. Тогда решено было укоротить судно до 82-х

футов и поставить 90-сильный двигатель фирмы «Боллиндер» вместо 120-сильного, а также не ставить лебедок, кроме якорной. В договоре предусмотрели следующий пункт: если Мурманская биостанция получит добавочную лицензию в течение полутора месяцев и доплатит 3600 крон, то будет поставлен 120-сильный двигатель. Следующий пункт дополнительного соглашения гласил, что при доплате еще 8400 крон будет поставлена траловая лебедка с приводом от главной машины. Договор был подписан 2 декабря 1927 года [9].

Сразу после подписания договора профессор Ключе вернулся в Мурманск. По возвращении Герман Августович развернул бурную деятельность с целью получить недостающие средства. В нужный срок лицензии на необходимые суммы были получены, о чем вовремя известили судостроителя. Деньги были найдены не только для технического оснащения судна по максимальной программе, но и на увеличение размеров корабля. Уже 16 декабря 1927 года советское торгпредство в Норвегии уведомило инженера Даля о возможности профинансировать строительство судна длиной не 82, а 85 футов, с тем, чтобы было удобно расположить лабораторию и грузовой люк [11].

В первых числах июня 1928 года профессор Ключе получил известие от инженера Даля о том, что строительство судна под его наблюдением идет успешно и будет закончено в начале июля. 11 июня 1928 года делегация Мурманской биологической станции отправилась в Норвегию на приемку судна. Капитан нового бота Федор Иванович Антуфьев и механик-моторист Иван Викторович Рутковский выехали прямо в Сунд. Герман Августович Ключе направился в Осло. Необходимо было срочно уладить некоторые финансовые формальности через советское торгпредство.

К 20 июля 1928 года судно было в основном готово и 22 числа этого же месяца приведено в Берген для осмотра заказчиками. Доукомплектование судна (установка радиостанции, навигационного и лабораторного оборудования для производства научно-исследовательских работ и пр.) продолжалось до 18 августа. Профессор Ключе искренне радовался своему детищу. Видимо, к 11 августа были закончены все основные работы по оборудованию судна. Об этом немедленно узнал Г. А. Ключе, который в то время находился в Осло. В этот же день в Мурманск была отправлена радостная телеграмма за подписью профессора, которая начиналась словами: «Судно родилось...» [10].



«Н. Книпович» в Екатерининской гавани. 1930 год

Утром 18 августа была закончена погрузка в танки последней партии нефти (всего около 700 пудов), судно было готово к отплытию. В четыре часа того же дня в сопровождении лоцмана новое судно, пройдя фиорды, пошло на Мурман. С борта судна была послана радиограмма: «Настоящим сообщаем, что 18 августа вышло для Вас из Бергена в Мурманск моторное судно “Николай Книпович” с оборудованием».

В архивах не было найдено документов, которые бы свидетельствовали о том, каким образом и кто предложил назвать судно в честь выдающегося русского учёного Николая Михайловича Книповича. Однако имя Книповича в то время не вызывало протеста в научном сообществе и было политкорректным. Недаром же Николая Михайловича называли «научной силой первого ранга», имея в виду, не только научные заслуги учёного, но и его связи в высшем эшелоне власти советской России.

26 августа 1928 года, пройдя 1200 миль, судно прибыло в порт приписки. Спустя несколько дней, 30 августа 1928 года, Ленинградским областным отделением Госторга РСФСР была оформлена торговая «сделка № 7001» [14].

В отчёте Мурманской биостанции за 1927—1928 годы сохранилось подробное описание нового судна «Николай Книпович». Приведём лишь основные характеристики судна и его оборудования. Моторно-парусное судно (МПС) «Николай Книпович» имело деревянный корпус из сосны с ледовой обшивкой из морёного дуба, носовая часть была усилена металлическими пластинами по 3 фута длиной по бортам и по 2 фута над и под водой [13]. Длина судна 85 футов (один английский фут равен 30,48 см), ширина 20,4 фута, осадка 10 футов и около 100 тонн водоизмещение. На судне в качестве главного двигателя был установлен 120-сильный мотор системы «Болиндер». Он позволял развить судну ход в 7,5 узла. Кроме этого, ещё один двигатель системы «Болиндер» приводил в движение динамо-машину мощностью в 4,5 киловатта, которая вырабатывала ток для освещения судна и обслуживания планктонной и гидрологической лебёдок. Так как судно было моторно-парусным, оно имело парусное вооружение. Судно было оснащено двумя мачтами и парусами [5].

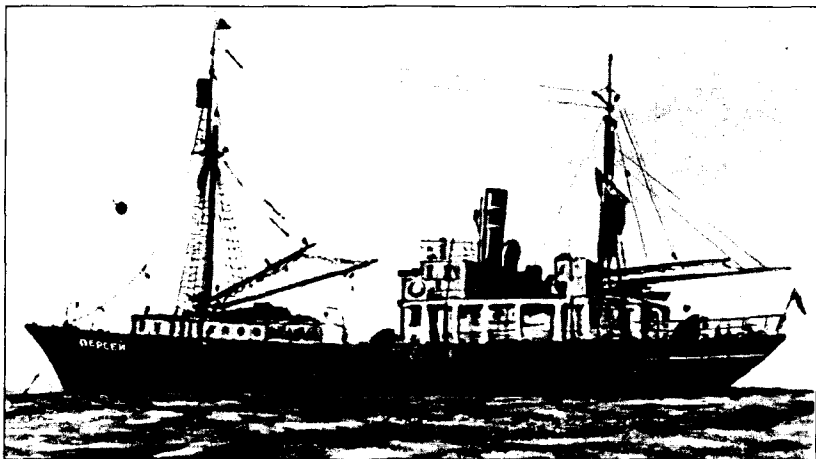
МПС «Н. Книпович» имело спасательные плавсредства, необходимые каждому морскому судну. Спасательная шлюпка с парусным вооружением и воздушными ящиками, длиной 22 фута, а также моторный бот такой же длины, но с семисильным двигателем системы «Болиндер». Также на судне были необходимые механизмы и приспособления: брашпиль для якорей; лебёдки: траловая и гидрологическая — механические и запасная — ручная; металлические дуги для трала (галерсы); шлюпбалки; якоря и лаг. Кроме этого, судно имело радиустановку, радиопеленгатор, что по тем временам было большой редкостью, аккумуляторную батарею, навигационное оборудование, гидрологические приборы, весы для взвешивания животных, оттертрал и планктонные сети, запасные моторные части, стальные тросы, книги и другой судовой инвентарь [Там же].

Размеры судна были малы, но помещения были спланированы так, чтобы принять на борт максимальное количество членов экипажа и сотрудников научной экспедиции. Среди судовых помещений крупными можно считать — кубрик для команды на пять человек, столовую для комсостава на шесть человек и столовую со спальными местами на шесть человек. Также на судне были предусмотрены

четыре каюты для комсостава и три двухместные каюты для научных сотрудников. На палубе размещалась лаборатория из двух отделений, в одном из них находилась радиоустановка. Над лабораторией была расположена штурманская рубка. Под палубой — шестнадцатифутовый трюм, машинное отделение и камбуз с плитой [Там же].

Судно получилось справным. Небольшие размеры, но грамотная планировка и сильное морское и научное оснащение делали это судно одним из лучших по тем временам и, безусловно, новейшим исследовательским кораблём. В Госархиве Мурманской области хранится один любопытный документ, определяющий статус этого нового судна. Авторы этого документа — эксперты — люди неангажированные — это не моряки и учёные, а страховщики. Задача специалистов страхового дела состояла скорее в том, чтобы принизить, а не преувеличить ценность объекта страхования, как в валютном эквиваленте, так и в социально-экономическом значении. Документ этот был создан специалистами Госстраха по страхованию судов «Каско» в Бергене 6 августа 1928 года. В этом документе наряду с основными характеристиками судна значилась графа «назначение судна», в которой было написано — «научно-исследовательское» [13]. Это серьёзная оценка судна и фактическая, по тем временам, классификация корабля. Важно обратить внимание на классификацию корабля для определения роли и, возможно, значения этого судна.

«Н. Книпович» трудно сравнивать с первенцем советской морской науки «Персеем». Это были суда различных классов. Об этом говорят следующие отличия. По водоизмещению: «Персей» — 550 тонн, а «Н. Книпович» — всего лишь 100 тонн. По главному двигателю: у «Персея» — паровая машина на твёрдом топливе в 360 лошадиных сил, а у «Книповича» — двигатель внутреннего сгорания на жидком топливе в 120 лошадиных сил и запас хода на 21 день [16, с. 51]. Однако следует помнить и о различии задач, которые ставились перед судами, и о различии ресурсов, используемых при строительстве этих выдающихся судов. «Персей» — первое научное судно советских исследователей моря и первый в истории науки плавучий институт (Плавморнин), который строился одним из крупнейших организаторов советской науки И. И. Месяцевым под патронажем



Научно-исследовательское судно «Персей»

Совнаркома и самого В. И. Ленина. Об этом свидетельствует декрет от 10 марта 1921 года об учреждении при Народном комиссариате просвещения Плавучего морского научного института с биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геолого-минералогическим отделениями [16, с. 44—45]. Перед «Николаем Книповичем» ставились задачи гораздо более скромного масштаба. По официальному представлению профессора Ключе перед административными органами и финансовыми учреждениями о выделении лицензии и финансовых средств новое судно нужно было Мурманской биостанции для решения её научных задач. Научно-исследовательские задачи МБС носили, скорее всего, характер региональный, а не общесоюзный, как в случае с созданием Плавморнина. Поэтому и средства на закупку и оборудование нового судна были отпущены в меньшем объёме и получать их приходилось в рассрочку, используя различного рода уловки и ухищрения на получение дополнительного финансирования.

До появления «Николая Книповича» НИС «Персей» был единственным научным судном, которое было построено для исследовательских целей и в соответствии с ними эксплуатировалось. Но

профессор Ключе, определяя региональный характер научных задач МБС, не учёл, да и не мог знать того, что новое судно, точнее, те экспедиции, которые будут работать на борту «Николая Книповича», выведут этот корабль за рамки регионального значения. С приходом в МБС «Николая Книповича» можно говорить о значительном историческом событии. Впервые в России сложились условия, при которых можно констатировать возникновение исследовательского флота.

Конечно, это был ещё не тот современный океанский флот, способный решать научные задачи мирового масштаба. Однако сложившийся прецедент соответствует некоторым основным критериям, которые характеризуют исследовательский флот. Исследовательский флот — это совокупность научно-исследовательских судов, средств обеспечения этих судов, наличия береговых пунктов базирования и системы организации оперативной обработки научно-исследовательской информации. К лету 1928 года в российской науке о море начала складываться система организации оперативной обработки научно-исследовательской информации — это и МБС (29.06.1904), и Северная научно-промысловая экспедиция (04.03.1920), и Плавморнин (10.03.1921). С обустройством МБС, строительством причала станции у будущего исследовательского флота появилась собственная береговая база для обеспечения судов всем необходимым.

Суда, которые использовались на станции до прихода НИС «Николай Книпович», были маломощны и неспособны совершать самостоятельные рейсы в открытом море. Руководству МБС приходилось брать в аренду непригодные для научных исследований суда и корабли. Видимо поэтому эти суда в соответствии с выполняемыми задачами могли получать уточняющие наименования, например, гидрографическое или просто экспедиционное, которые в дальнейшем использовали в научных отчётах. Скорее всего, так в научной литературе 20-х — 30-х годов появился термин «экспедиционное судно» и соответствующая аббревиатура э/с. Так, например, военный корабль, арендованный на время, всего лишь на одну экспедицию, поступал в распоряжение МБС и тогда его в научных отчётах начинали именовать «экспедиционным судном». Или, например, шхуна «Александр Ковалевский», регулярно выходившая в залив, а то и в открытое море, для проведения исследовательских работ по

сбору данных, была совсем не пригодна для длительных плаваний и научной обработки собранного материала, но и она в научных отчётах не раз именовалась экспедиционным судном. И только с лета 1928 года сложились условия, которые можно рассматривать как появление «совокупности научно-исследовательских судов», пока только двух, но специально созданных для проведения научных изысканий в море по специальным научным программам.

Это потом появятся НИС «Витязь» (1949), немагнитное судно «Заря» (1953), научно-исследовательский ледокол «Отто Шмидт» (1979) и другие универсальные и специализированные суда исследовательского флота России [17]. По мнению Н. Г. Бабица, одного из лучших теоретиков по вопросам тактики плавания во льдах Арктики, все специализированные (для проведения экспедиционных работ) суда классифицируются как научно-исследовательские. НИС — это судно, а экспедиция — это то, чем судно занимается. Однако в конце 20-х годов с этими терминами обращались куда более вольно. Но именно тогда, в 1928 году, с появлением, как писали, «экспедиционного судна», а по сути научно-исследовательского судна «Николай Книпович», как по своему морскому классу, так и по научно-технической оснащённости, в России впервые сложились условия, которые теперь можно оценить как возникновение исследовательского флота России.

Любое судно — радость для судостроителя и судовладельца, а если судно — научный корабль, то это ещё и радость исследователей. Появление научно-исследовательского судна «Николай Книпович» стало событием в жизни Мурмана и событием для морской науки советской России. С появлением НИС «Николай Книпович» можно говорить не только о возникновении исследовательского флота страны, но и о начале нового этапа в истории освоения Арктики.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

Государственный архив Мурманской области (ГАМО)

1. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 13, л. 233.
2. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 31, л. 8.
3. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 40, л. 10.
4. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 40, л. 101.

5. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44, л. 2.
6. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44, л. 11.
7. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44, л. 23—26.
8. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44, л. 26.
9. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44, л. 27.
10. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 48, л. 16.
11. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 50, л. 1.
12. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 56, л. 8.
13. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 56, л. 34.
14. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 56, л. 36.
15. Адров Н. М. Исследования Баренцева моря за 1000 лет: От начала тысячелетия до первой половины XX века. — Мурманск, 2002. — Ч. I. — 520 с.
16. Деев М. Г., Шумилов А. В. Н. Н. Зубов. — М., 1989. — 189, [2] с.: ил.
17. Морской энциклопедический словарь: В трёх томах. / Под ред. В. В. Дмитриева. — Л., 1991. — Т. 1. — 504 с.: ил.

Первые экспедиции



С прибытием научно-исследовательского судна «Николай Книпович» радости сотрудников станции не было предела. Были проведены торжественные митинги по случаю прихода судна. Поздравительные телеграммы были отправлены в адрес Наркомпроса и Главнауки, в Мурманский окрисполком и Ленинград [3]. Одна из телеграмм была направлена профессору Н. М. Книповичу: «Собрание сотрудников студентов рабочих Мурманской биологической станции представителей Мурманска Александровска празднует прибытие судна Книпович шлет Вам искренний привет пожелание здоровья Президиум» [3].

Без преувеличения можно сказать, что судно было хорошо оснащено и представляло собой солидную научно-исследовательскую лабораторию. Оно было способно осуществлять дальние морские плавания и проводить комплексное изучение северных морей. Это было мощное по тем временам научно-исследовательское судно, способное выполнять экспедиционную программу, основная цель которой — научное освоение Арктики.

Как только бот «Николай Книпович» прибыл в порт приписки Мурманск, как только «отгремели фанфары», началась интенсивная подготовка к выходу в море. По плану Мурманской биостанции в 1928 году в августе предстояло провести плановый стандартный разрез* по Кольскому меридиану. Ввиду позднего прибытия судна на станцию августовский рейс можно было провести только в сентябре. Очень быстро судно было подготовлено к рейсу: набрана

* Разрез (океанологический) — ряд океанологических станций, расположенных по определённому направлению, преимущественно по прямому курсу судна. Станция (океанологическая) — место в океане или море, где производится океанологические и метеорологические наблюдения.

команда, подобраны члены научной экспедиции. Но, несмотря на оперативные сборы, в рейс удалось выйти только 13 сентября 1928 года. Этот рейс был пробным для «Николая Книповича», и в этом своем первом рейсе судно оправдало все возлагавшиеся на него надежды. Несмотря на довольно сильные ветер и волну на некоторых станциях, довольно сильную качку, все работы были проведены полностью. Все приспособления — моторы для работы лебедок, судовой двигатель и динамо, равно как и само судно, оказались вполне пригодны для серьезных и длительных океанографических исследований. Такая оценка судну давалась в годовом отчете директором биостанции — профессором Г. А. Клюге [1].

По существу, рейс оказался чрезвычайно содержательным. Следуя по Кольскому меридиану, «Николай Книпович» должен был дойти до 75° с. ш., как предусматривалось планом работ. Но научно-исследовательское судно дошло до 78° с. ш., так и не встретив льдов. Хотя и велико было желание достигнуть кромки льда, все же судно повернуло от 79° с. ш. к юго-востоку. От дальнейшего движения на север вынуждены были отказаться, т. к. было неизвестно, хватит ли горючего на обратный путь. Впереди еще предстояла работа по 38 меридиану.

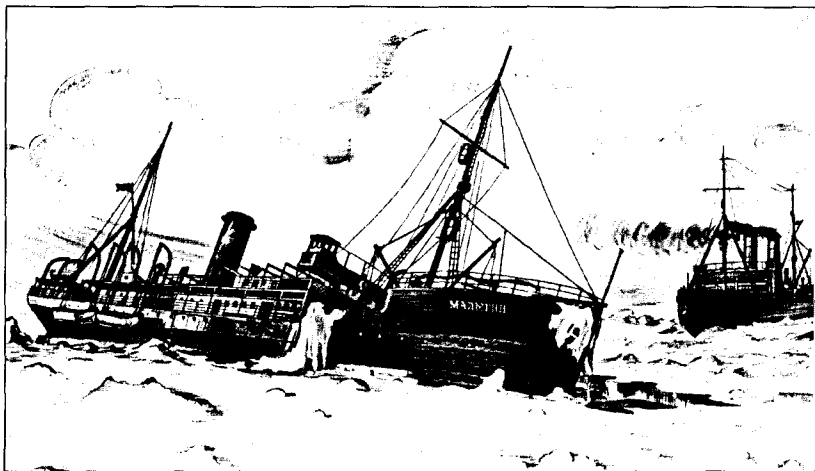
Сентябрьский разрез 1928 года дал возможность собрать чрезвычайно ценный гидробиологический материал в районе $75—78^{\circ}$ с. ш. Этот район редко посещали научно-исследовательские суда, поэтому исследовательские работы носили случайный характер и любые новые данные были важны и интересны. Важность результатов сентябрьского рейса возрастала еще и потому, что они были сопоставимы по времени с разрезом, проведенным ледокольным пароходом «Малыгин», который был осуществлен северо-западнее Кольского меридиана [2].

«МАЛЫГИН» — ледокольный пароход, построен в 1912 году в Англии по заказу России. Первое название судна «Брюс», затем — «Соловей Будимирович». Впоследствии пароход был переименован в «Малыгин» в честь штурмана, участника Великой Северной экспедиции Степана Гавриловича Малыгина. Водоизмещение — 1790 тонн, длина судна — 76 метра, ширина — 11,3 м, грузоподъемность — 316 тонн, мощность

машины — 2800 л. с., скорость по чистой воде — 10 узлов. В январе 1920 года «Малыгин» совершал рейс с грузом продовольствия в устье Индигирки, но был затёрт льдами и дрейфовал. В 1928 году вместе с ледоколом «Красин» участвовал в поисках экспедиции У. Нобиле. Летом 1931 года совершил первый в истории Арктики туристический рейс к Земле Франца-Иосифа. В 1932 году терпел бедствие у берегов Шпицбергена, но был благополучно спасён. В 1933 году поставил рекорд свободного плавания во льдах, сумел пройти до $82^{\circ} 28'$ северной широты. В октябре 1940 года во время шторма «Малыгин» затонул в Беринговом море.

Следующим походом «Николая Книповича» был ноябрьский рейс. Ноябрьским он считался по плану, но проведён был с 1 по 10 декабря 1928 года [4]. Судно достигло 76° с. ш. по Кольскому меридиану, не встретив льда. Дальше «Николай Книпович» повернул на восток и от $74^{\circ} 30'$ с. ш. пошёл на юг по 38° в. д. Затем, в 1929 году, были выполнены февральский и майский рейсы...

Состав экипажа бота «Николай Книпович» первое время не менялся. Первым капитаном судна был Ф. И. Ангуфьев, механиком —



Пароход «Малыгин» во льдах

И. В. Рутковский, тралмейстером — И. И. Ерёмин [5, л. 165]. Другие члены первого экипажа: моторист Г. Н. Олонкин, радист В. Д. Юрков (на судне с 26 февраля 1929 года [Там же, л. 310]), кок А. И. Вяткин и матросы: М. К. Мошиков, Н. А. Шульгин, Г. В. Попов, Г. П. Золотовский [Там же, л. 165—166]. В июле 1929 года судну было предписано идти в порт Архангельск для проведения текущего ремонта и получения продовольствия. В августе 1929 года на должность старшего помощника капитана был зачислен С. В. Попов, в будущем капитан этого судна, полярный исследователь [Там же, л. 319]. В августе того же года «Николай Книпович» отправился в свой очередной рейс по Кольскому меридиану и достиг 79° с. ш. [Там же, л. 310].

АНТУФЬЕВ Фёдор Иванович — 1887 года рождения, образование низшее, специальное, первый капитан НИС «Николай Книпович». Работал заведующим плавсредствами Мурманской биостанции, отвечал за их судоходность. С 10 марта по 29 июня 1933 года был подвергнут аресту органами ОГПУ. Обвинения тогда предъявлено не было. В 1933-м был арестован повторно и осуждён по ст. 58 п. 7 УК РСФСР на 3 года. Погиб в лагере.

В 1930 году на судне стали появляться новые люди. Новым капитаном был назначен В. Ф. Безбородов [6, л. 126]. Из Москвы и Ленинграда для работы в море стали регулярно командироваться учёные и специалисты. В июне 1930 года начальником рейса был назначен Н. П. Танасийчук. Экспедиция направилась в Мотовский залив для «... организации научно-исследовательских работ по береговому промыслу в местных рыбацких колхозах и всего побережного промысла Мурманского берега» [8, л. 312]. С 28 июля по 15 сентября 1930 года в экспедиции на «Николае Книповиче» принимал участие заведующий гидрологическим отделом Н. Н. Зубов [7, л. 306]. Материалы, собранные в этом походе, легли в основу расчётов гидрологического режима арктических морей и дали возможность совершить в 1932 году беспрецедентное плавание вокруг Земли Франца-Иосифа. С 21 декабря 1930 года по 20 марта 1931 года



для участия в экспедициях на «Николае Книповиче» и для работы на Мурманской биостанции был командирован научно-технический сотрудник А. Д. Добровольский [Там же, л. 2]. Он был начальником 17-й экспедиции в феврале 1931 года и 23-й в июле того же года [9, л. 22; 77]. 19-ю экспедицию в марте 1931 года, 20-ю экспедицию в апреле и 21-ю экспедицию в мае того же года возглавлял К. Р. Олевинский [Там же, л. 28; 74; 75]. В 27-м рейсе на «Николае Книповиче», который проходил в январе—феврале 1932 года, участвовал В. А. Васнецов, в будущем автор книги «Под звёздным флагом “Персея”» [10, л. 27].

Так месяц за месяцем «Николай Книпович» стал выполнять свою будничную работу научно-исследовательского судна. Однако впереди были еще легендарные походы, географические открытия и морские рекорды.

ИСТОЧНИКИ:

Государственный архив Мурманской области (ГАМО)

1. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44, л. 6—7.
2. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44, л. 8.
3. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 48, л. 12.
4. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 55, л. 2 об.
5. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 1, на 335 л.
6. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 3, на 370 л.
7. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 6, на 362 л.
8. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 7, на 472 л.
9. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 9, на 83 л.
10. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 17, на 313 л.

Профессор Ключе



— Какое безобразие, что в Риме тебе до сих пор не воздвигли памятника! Я обязательно позабочусь об этом.

— Не надо, — ответил Катон, — я предпочитаю, чтобы люди спрашивали, почему нет памятника Катону, чем почему он есть.

Т. Мессон

История бота «Николай Книпович» неразрывно связана с историей Мурманской биологической станции. В истории МБС и бота огромную роль сыграл руководитель станции профессор Герман Августович Ключе. Благодаря инициативе профессора, его активной созидательной деятельности смог воплотиться в жизнь замысел создания специального научного судна, оборудованного новейшими по тем временам средствами ведения научно-исследовательской работы в открытом море, в арктических условиях. История НИС «Николай Книпович» была бы неполной, если бы мы подробно не остановились на личности этого деятельного организатора науки и талантливого учёного.

25 декабря 1956 года за своим письменным столом скончался скромный учёный — Герман Августович Ключе. Смерть застала его за работой над книгой о фауне мшанок северных морей Северного Ледовитого океана. Всю творческую жизнь Г. А. Ключе был верен одной теме — изучению мшанок. Мшанки (Bryozoa, или Polyzoa) — класс беспозвоночных животных типа щупальцевых (Tentaculata) — водные, преимущественно морские, сидячие, колониальные животные. Завидное постоянство в научных исследованиях требовало от Германа Августовича самоотдачи и колоссального со-

средоточения на проблеме. О таких исследователях известный канадский биолог и врач Ганс Селье писал: «Ученому нужна менее эффектная, но более устойчивая разновидность мужества, с тем, чтобы выбрать деятельность, которая наверняка лишит его многих радостей...» [17, с. 57]. Герман Августович прожил большую, трудную жизнь, наполненную научными исканиями. Он родился 27 мая 1871 года в Польше [12], в посаде Чмелёво Радомской губернии [11]. Двадцати пяти лет от роду Герман Клюге окончил Казанский университет, физико-математический факультет, с дипломом I степени. Дипломная работа молодого Клюге «Очерк естественной истории пресноводных мшанок» была удостоена золотой медали, что положило начало многолетним исследованиям в этой области, длившимся до конца жизни ученого.

По окончании университета, в 1897 году, состоялась первая встреча Клюге с Севером, первая его командировка на Белое море, на Соловецкую биостанцию Санкт-Петербургского общества естествоиспытателей [5, л. 38]. Видимо, здесь, на Соловках, Клюге, оценив возможности биостанции, увидел перспективы исследования мшанок. Молодой Клюге раз и навсегда был очарован природой Севера, великолепием и многообразием фауны северных морей. Но для того, чтобы приступить к самостоятельной научно-исследовательской деятельности, Герман Августович должен был еще учиться и пройти стажировку в ведущих научных центрах и зарубежных биологических станциях.

Клюге вернулся в родной университет на кафедру зоологии, где пробыл в качестве профессорского стипендиата до 1899 года [Там же]. Сдав экзамены на магистра, Герман Августович прочёл пробный курс лекций и был зачислен приват-доцентом Казанского университета. С 1900-го по 1904 годы Г. А. Клюге читал лекции, совершенствовал свое педагогическое мастерство. В эти же годы он проходил стажировку на Неапольской зоологической станции. Но на этом подготовка к самостоятельной исследовательской работе не закончилась. Следующий трехлетний период с 1904-го по 1907 годы Герман Августович провел за границей в зоологических музеях и на биостанциях Италии, Германии, Швеции, Дании и Англии, где специально занимался изучением мшанок.



Г. А. Клюге

По возвращении из заграничной командировки Клюге около года работал в Зоологическом музее Академии наук. В конце 1908 года он был избран Санкт-Петербургским обществом естествоиспытателей на должность заведующего Мурманской биологической станцией.

Мурманская биологическая станция — это стационарное научно-исследовательское учреждение на берегу Кольского залива, предназначенное для сбора и обработки научно-исследовательской информации, связанной с жизнью морей, побережий и территорий Арктического бассейна. Научные задачи МБС росли по мере роста тех-

нических возможностей, появления и развития исследовательского флота. Границы научно-исследовательских работ станции довольно быстро вышли за рамки изучения Кольского залива, а затем и Баренцева моря.

Биостанция разместилась в Александровске-на-Мурмане (ныне г. Полярный). Расположившись на берегу Кольского залива, МБС оказалась в самом центре рыбопромышленного района Севера. Учёные могли активно изучать условия прибрежной добычи рыбы и в перспективе исследовать богатейший бассейн Баренцева моря. Сотрудниками МБС были заложены основы научного освоения океанического промысла.

Осенью 1908 года Г. Клюге приступил к обязанностям заведующего биостанцией. В этом же году МБС обзавелась собственным судном «Александр Ковалевский», которое было построено по инициативе и при непосредственном участии профессора Константина Михайловича Дерюгина [11, с. 127]. Это была специальная шхуна, приспособленная для производства научных работ, водоизмещением в 40 тонн и оснащённая 36-сильным мотором [10, л. 142]. Прежнее руководство оставило станцию в хорошем состоянии, но многое ещё

предстояло построить и оборудовать. Весной 1909 года Ключе отправился в Копенгаген для знакомства с работой местной биостанции [16, с. 12].

Новый заведующий, несмотря на хроническую нехватку средств, начал строительство нового здания, где разместилась лаборатория имени Д. Л. Арманда. Лаборатория носила имя мецената, подарившего станции ценных бумаг общей стоимостью на 14 000 рублей. Лаборатория занимала 23 комнаты и расположилась на трёх этажах солидного здания. Комнаты лаборатории были оштукатурены изнутри, а сам дом обшит тёсом снаружи. Прекрасные лабораторные условия требовали от учёных постоянного обновления материалов полевых работ.

Ученые МБС часто покидали свои рабочие кабинеты, чтобы принять участие в экспедициях. Для этих целей на станции верой и правдой служила небольшая парусная шхуна «Александр Ковалевский». Экспедиционные работы в Кольском заливе приносили не только интереснейший материал для изучения жизни обитателей залива, но поставляли ценные, а порой и редкие экземпляры представителей подводного мира. Герман Августович не замыкался только в своих исследовательских интересах, он проявлял себя и как опытный руководитель.

ДЕРЮГИН Константин Михайлович (1878—1938) — русский учёный, зоогеограф и гидробиолог. Доктор биологических наук, профессор. Основатель научной школы морской гидробиологии. В 1929 году создал в Ленинградском университете кафедру гидробиологии и ихтиологии. Разработал методы комплексного исследования водоёмов как основы для понимания эволюции морей. Один из первых директоров Мурманской биостанции и организатор биостанции на Тихоокеанском побережье. Автор капитального исследования по фауне Кольского залива.

Для улучшения материального положения станции Ключе наладил дело по снабжению учебных заведений России коллекциями морских животных и материалами для практических занятий. Это дало в бюджет МБС до 1000 рублей ежегодного дохода. Но в



К. М. Деругин

большей степени это, казалось бы, коммерческое мероприятие выполняло функцию пропаганды знаний по морской биологии. За первые шесть лет руководства Г. А. Ключе, до начала Первой мировой войны, станцией было отправлено материалов и коллекций в 172 учреждения 84 городов 48 губерний Российской империи.

Мурманская биостанция была своеобразным учебно-методическим центром на Севере. На станции, в экспедициях МБС, прошли стажировку, получили практические навыки проведения исследований в полевых условиях десятки студентов биологических факультетов столичных уни-

верситетов России. К 1915 году под руководством профессора Ключе станция представляла собой образцовое научное учреждение с двумя прекрасными морскими аквариумами, хорошо подобранной литературой в библиотеке станции и музеем. По оценкам специалистов, Мурманская биостанция занимала 4-е место в мире по масштабам производимых научно-исследовательских работ и оборудованию.

Первая мировая война прервала активную научную и учебную деятельность биостанции и внесла серьезные коррективы в жизнь заведующего станцией — профессора Ключе.

С осени 1915 года все помещения МБС были заняты учреждениями Российского военно-морского ведомства. На биостанции были развернуты штаб, канцелярия и лазарет. Несколькими месяцами раньше Герман Августович вел активную борьбу против закрытия станции и передачи ее помещений военным морякам. Трения между заведующим станцией и местными властями по этому поводу привели к тому, что александровский исправник стал доносить на профессора в жандармское управление. Г. А. Ключе в мае 1915 года был арестован и вместе с 76-летней матерью отправлен по этапу в Петроград. Спустя две недели пребывания Г. Ключе в тюрьме, прокуратура

рассмотрела дело и освободила профессора. Но радость освобождения затмило страшное горе — Герман Августович потерял свою мать. Пожилая женщина, не выдержав такого сильного потрясения, покончила с собой в Выборгской тюрьме.

Герман Августович находился в подавленном состоянии, он переживал труднейшие дни в своей жизни. Здесь, казалось бы, так необходима и вполне естественна поддержка друзей, коллег по работе, товарищей по Обществу естествоиспытателей... Но один из членов правления Общества, профессор К. М. Дерюгин, предложил отстранить Ключе от руководства станцией. К. М. Дерюгин считал, что неуживчивый характер Ключе, его натянутые отношения с властями мешают и вредят работе станции. Герман Августович, несмотря на трудность своего положения, заявил решительный протест против такой постановки вопроса и был оставлен на прежнем месте. Видимо, с этого драматического момента в жизни Ключе начались натянутые и совсем не дружелюбные отношения с Дерюгиным. Личная неприязнь между двумя профессорами во многом мешала и общению учёных станции с руководством Общества, и производству научно-исследовательских работ. Остается лишь сожалеть, что два незаурядных человека, прекрасных ученых не смогли установить более теплые отношения, наладить творческое содружество.

В труднейших условиях военного лихолетья Герман Августович с женой и единственным помощником, матросом Гвоздевым, по мере сил поддерживали порядок на станции. Лишь в 1918 году Ключе добился полного освобождения помещений станции. Почти полтора года Герман Августович вел мужественную борьбу с бывшими союзниками России, защищая станцию от посягательств интервентов. Даже угроза ареста англичанами не остановила профессора в его борьбе.

1919 год для Мурманской биостанции был критическим. Отсутствие связи с центром и Петроградским Обществом естествоиспытателей, значительные разрушения построек МБС и полное отсутствие финансовой помощи поставили станцию на грань катастрофы. В этот тяжелый период времени, наполненный смутой и хаосом, Герман Августович вместе с семьей влачил жалкое существование, зарабатывая сущие гроши, выполняя разовые чертежные работы по заданиям строителей.

Наконец, в феврале 1920 года Герману Августовичу удалось вырваться в остывающий от революционных бурь Питер [5, л. 39]. Его появление в Обществе естествоиспытателей произвело сенсацию, так как Ключе считался погибшим. Его якобы расстреляли англичане.

Пребывание Ключе в Петрограде в течение нескольких месяцев было плодотворным. Несмотря на тяжелое положение дел в молодой советской республике, Ключе удалось добиться финансирования МБС, что вдохнуло жизнь в станцию и позволило возобновить научную деятельность на Крайнем Севере. В мае 1920 года станция приступила к своим обычным исследованиям, одновременно велась работа по восстановлению разрушенных объектов МБС.

Активную роль в работе станции с первых дней ее восстановления играли столичные исследователи, тем самым помогая профессору Ключе вернуть былую известность и научный авторитет МБС. Исследование богатств Баренцева моря в годы Советской власти продолжил профессор Н. М. Книпович в составе Северной научно-промысловой экспедиции. К его услугам на станции, а её тогда ещё называли Александровской, был предоставлен кабинет, где известный учёный работал над составлением знаменитого «Определителя рыб» [14, с. 196—197]. Под руководством профессора К. М. Дерюгина были возобновлены рейсы по Кольскому меридиану до 75° с. ш., имевшие важное международное значение, так как их проведение было запланировано программой Первого Международного полярного года [5, л. 48]. Ещё одна яркая личность была связана в эти годы с деятельностью Мурманской биологической станции. Это И. И. Месяцев. Он занимал тогда должность комиссара станции. Именно с этого поста Месяцев убыл для осуществления своего замысла — создания знаменитого плавучего морского научного института — Плавморнина [Там же, л. 3].

МЕСЯЦЕВ Иван Илларионович (1885—1940) окончил Московский университет. В 1913—1930 годах преподавал в этом университете. В 1921 году по своей инициативе и с согласия высшего руководства Советской России организовал Плавморнин, директором которого был до 1933 года. В 1922 году руководил постройкой первого советского экспедиционного

судна «Персей». Ежегодно участвовал в экспедициях по исследованию морей Северного Ледовитого океана. Своими работами заложил научные основы промысловой разведки рыб [15, с. 308].

За первые четыре года работы биостанции при Советской власти число работавших на ней возросло до 60 с лишним человек. На станции, кроме зоологического отделения, функционировали ботаническое, гидрологическое, научно-промысловое отделения. Летом 1923 года было открыто физиологическое отделение, работавшее в тесном контакте и по заданиям физиологической лаборатории академика И. П. Павлова [9, л. 45].

В 1924 году Мурманская биологическая станция, продолжая набирать силу, встретила 25-летний юбилей. Огромная заслуга в её развитии принадлежала руководителю — профессору Г. А. Ключе. В трудные двадцатые годы особенно ярко проявился его талант организатора науки.

Руководство Мурманского края по достоинству отметило заслуги Германа Августовича. По случаю 25-летия деятельности станции на Мурмане, за шестнадцатилетнюю работу за полярным кругом, за сохранение станции в годы интервенции (1918—1919), восстановление и значительное расширение научной деятельности МБС с 1920 года, а также за согласование исследовательских работ станции с экономическими интересами края Г. А. Ключе был представлен к званию Героя труда. Звание это во многом было прообразом высших степеней отличия СССР — Героя Советского Союза и Героя Социалистического Труда.

Тогда ещё не было статута и официального звания. Положение о Героях труда было принято 27 июня 1927 года, а в те годы наградой был не знак отличия, а подарки и самое главное — признание заслуг труженика [13, с. 83].

Двадцатые годы в жизни Ключе были, пожалуй, самыми насыщенными. Руководство научно-исследовательской деятельностью станции по-прежнему отнимало много времени. Герман Августович не оставлял своего давнего увлечения — продолжал кропотливое изучение мшанок. Для обмена научной информацией и популяриза-



И. И. Месяцев

ции работ МБС он совершал заграничные поездки, посещая ведущие научные центры, занимавшиеся проблемами морей.

Возрастающий объем научно-исследовательских работ требовал не только оперативного управления делами станции, но и самостоятельного определения тактики проведения исследований. Руководство МБС, ее ученый совет достигли значительных успехов в своей научно-исследовательской деятельности и к середине 20-х годов располагали реальным потенциалом самостоятельно осуществлять стратегическое планирование развития биостанции. Но такие устремле-

ния ученых Мурмана во главе с профессором Г. А. Клюге не устраивали некоторых исследователей морей Ленинградского Общества естествоиспытателей. Особенно сильно противодействовал усилению самостоятельности биологической станции профессор К. М. Дерюгин. Г. А. Клюге уделял большое внимание разработке Устава МБС, который бы юридически закрепил её самостоятельность и независимость в исследованиях от Общества естествоиспытателей. Борьба между двумя профессорами за определение развития станции в будущем шла с переменным успехом и во многом, к сожалению, носила отпечаток личной неприязни двух исследователей.

Перспективу самостоятельного развития Мурманской биостанции активно поддерживали московские ученые Н. Н. Зубов, И. И. Месяцев. В 1925 году постановлением Малого Совнаркома была даже утверждена и признана самостоятельность Мурманской биологической станции, но ненадолго. Последующие Всероссийские конференции и съезды биологов, зоологов, антропологов и гистологов не признавали самостоятельности биостанций от Обществ естествоиспытателей, в том числе и независимость МБС. Видимо, уже в те годы начинал сказываться принцип чрезмерной централизации в

управлении, принцип концентрации власти в центре и исполнительного повиновения провинции. И кто знает, если бы не бурное строительство административной системы управления советским государством, может быть Полярный и Мурманск сегодня могли бы стать «кембриджем» и «оксфордом» в исследованиях проблем Арктики и проблем морской биологии.

Разработкой Устава МБС непосредственно занимался и К. М. Дерюгин, под руководством и при участии которого в 20-е годы на станции были возобновлены морские исследования в Кольском заливе и Баренцевом море. Как человек неравнодушный к вопросу развития биостанции, активно работающий исследователь, постоянно нуждающийся в новом натурном материале, он отстаивал свою точку зрения на прямом подчинении МБС Обществу естествоиспытателей.

В этом управленческом споре двух профессоров о подчиненности МБС сказались и сложные личные взаимоотношения, и научные амбиции двух учёных мужей. Разногласия о подчинённости станции между Г. А. Ключе и К. М. Дерюгиным заключались ещё и в том, что один из них жил на станции постоянно, а другой бывал на ней наездами. Профессор Ключе вот уже второе десятилетие жил постоянно с семьёй на Крайнем Севере и работал на Мурманской биостанции. Его научный авторитет, имя учёного, талант организатора науки позволяли претендовать на определённую самостоятельность в проведении научно-исследовательских работ и других видах деятельности МБС. Видимо, мелочная опека и указания из центра не просто раздражали Ключе, но и мешали работе. Профессор Дерюгин появлялся на МБС лишь в сезоны полевых работ. По праву «отца-основателя» станции на новом месте в Александровске, человека, который действительно стоял у истоков начала работы станции на побережье Кольского залива, Дерюгин требовал признания своих прав на научное управление станцией и работами, проводимыми силами сотрудников МБС. С 1921 по 1927 годы шли неутихающие споры вокруг Устава МБС. Даже после согласования всех пунктов Устава с Г. А. Ключе и К. М. Дерюгиным этот документ оставался неутверждённым вышестоящей инстанцией. Многолетний спор о

подчиненности МБС был исчерпан лишь после вмешательства Рабкрина.

Серьезные споры о развитии станции в будущем не мешали Герману Августовичу активно заниматься научной работой. Систематические исследования мшанок, описание новых видов этих арктических животных, слабо изученных в науке, открытие их новых видов для фауны Кольского залива, а также обнаружение ранее неизвестного вида мшанки озера Могильного на острове Кильдин составляли будни ученого и его достижения. Много внимания Г. Ключе уделял популяризации знаний по морской биологии и работ МБС. В течение полугода (1925—1926) профессор Ключе находился в научной командировке в Германии, где посетил ведущие научные центры в Берлине, Гамбурге и Любеке.

1927 год был озаглавлен для профессора Ключе и станции большим и важным делом — строительством нового судна. К тому времени значительные по объему научно-исследовательские работы в море проводить практически было не на чем. Маленькие суда, принадлежавшие МБС, — «Орка», «Александр Ковалевский» — вышли из строя. Проводить исследовательские работы на утлых лодках и куттере «Исследователь» в заливе было крайне неэффективно, а в открытом море просто опасно. Куттер «Исследователь» — это совсем небольшое судно длиной около 14 метров, шириной 5 метров, грузоподъемностью в 32 тонны, с двигателем в 15 л. с. [7, л. 158]. Для работ в заливе в хорошую погоду куттер ещё можно было использовать, а выйти в открытое море — означало бы подвергать неоправданному риску жизни людей. Руководство станции пыталось найти выход из создавшегося положения путем аренды тральщика ГПУ, но и это было неудобно для исследователей, да и крайне дорого.

В сентябре 1927 года Герман Августович выехал в командировку в Норвегию с целью приобретения моторно-парусного бота типа зверобоя [6, л. 23]. Найти готовое судно по сходной цене сразу не удалось. В тесном сотрудничестве с советским Торгпредством и при помощи норвежских друзей Г. А. Ключе удалось разместить заказ на постройку специально оборудованного для научных целей зверобоя на судовой верфи Гравдаля в городе Сунде близ Бергена.

Профессор Клюге пробыл в Норвегии до декабря 1927 года. За этот период он занимался не только вопросом приобретения судна для МБС, но параллельно знакомился с работами ведущих биологических центров Норвегии. Герман Августович побывал в Зоологическом музее Университета в Осло, в биологической лаборатории того же университета, посетил три биостанции на побережье Норвегии, встречался с Ф. Нансеном. Практически во время каждого посещения норвежских коллег Г. А. Клюге рассказывал о проделанной работе Мурманской биостанции, обменивался научной информацией.



Ф. Нансен

Работы Мурманской биостанции были высоко оценены Ф. Нансеном, который писал, что «... они дадут важные результаты, которые могут иметь решающее значение, как в научном, так и в практическом отношении... могут быть чрезвычайно важны для развития Мурманских промыслов» [7, л. 110]. На исследования мурманских учёных из МБС ссылался профессор Свердруп в своём докладе на Океанографическом конгрессе в США летом 1928 года [6, л. 22].

Вернувшись из Норвегии, профессор Клюге приступил к своим повседневным занятиям — систематизации мшанок, а также знакомился с материалами по мшанкам немецкой южно-полярной экспедиции. Принимал участие в координации совместных советско-германских исследованиях в Баренцевом море, в создании Ассоциации по исследованию северных морей. Повторно Герман Августович выехал в командировку в Норвегию в июне 1926 года для приемки нового экспедиционного судна станции, которое получило название «Николай Книпович».

Приобретение нового, специально оборудованного для научно-исследовательских работ в открытом море судна, с усиленной ледо-

вой обшивкой и аттестацию норвежского «Ллойда» как парусно-моторного зверобойного судна дальнего плавания первого класса с гарантией на 11 лет, имело далеко идущее значение для продолжения исследовательских работ в морях Арктики.

Прибытие «Н. Книповича» в Мурманск в августе 1928 года под командованием капитана Ф. И. Антуфьева (механик-моторист И. В. Рутковский) позволило продолжить фундаментальные исследования в Кольском заливе. «Н. Книпович» достойно продолжил эстафету изучения северных морей, регулярно совершая рейсы по Кольскому меридиану, которые теперь по праву можно считать классическим комплексным исследованием в Баренцевом море. В 1932—1933 годах судно приняло активное участие в программе Второго Международного полярного года, под руководством профессора Н. Н. Зубова совершило беспрецедентное плавание вокруг Земли Франца-Иосифа, достигнув рекордной широты в свободном плавании в условиях Арктики.

Тридцатые годы не принесли радости Г. А. Ключе, как он надеялся. Герман Августович с одобрением воспринял объединение МБС и Научного Морского института в один Государственный океанографический институт (ГОИН), которое произошло в октябре 1929 года. В последнем отчете биостанции ее директор, профессор Ключе, писал: «...с государственной точки зрения нужно только приветствовать такое объединение, которое ведет к сконцентрированию всех сил и средств для более интенсивной работы по выполнению намеченных учреждением заданий» [8, л. 9]. Наконец-то станция, располагавшая хорошей базой, но вечно испытывавшая дефицит научных кадров, объединилась с институтом, имевшим первоклассных специалистов и нуждавшихся в приличных материально-технических средствах. Но как это ни странно, старейший работник станции, известный ученый со временем оказался не у дел в новом институте.

В состав Мурманского отделения ГОИН в 1933 году входили следующие отделы: гидрологии (5 человек), гидрохимии (4 человека), биогеохимии и геологии моря (по 3 человека), биологии моря (5 человек), планктона и ихтиопланктона (3 человека), питания и продуктивности (2 человека), научно-промысловый (15 человек).

Кроме этого за Мурманским отделением числились три судна: «Савва Лошкин» с экипажем в 6 человек, «Персей» — экипаж 25 человек и «Н. Книпович» — экипаж 12 человек [3].

В 1933 году по стране шла всеобщая паспортизация. Под всеобщее улюлюканье на тему о классовой бдительности в государственных учреждениях, в том числе и ГОИНе, вводились скромненькие дополнения к условиям приема на работу. По этим дополнениям необходимо производить «классово-социальный отбор» сотрудников по следующим признакам: судимость; служба в белой армии; пребывание в разных контрреволюционных партиях; принадлежность к духовному или дворянскому сословию. Также настоятельно рекомендовалось завести на каждого сотрудника личное дело с характеристикой и личным листком по учету кадров, где следует особенно обращать внимание на новую графу: «имеются ли родные, знакомые за границей, ваша связь с ними». В частности, ГОИНу пригрозили, указав на недостаточную работу по очищению этого государственного учреждения от классово-чуждых элементов. Вот один любопытный документ, помеченный грифом «секретно — срочно», текст которого красноречиво говорит о новых задачах в деле кадрового подбора персонала. Он был адресован заместителю директора Мурманского отделения ГОИН и датирован 28 февраля 1933 года. Приведем его дословно, сохраняя стилистику автора этого документа.

«Ввиду недостатка кадров по нашим специальностям и недостаточная постановка учёта личного состава, а также при приёме на работу не всегда происходил классово-социальный отбор сотрудников. Иногда принимались лица, имеющими в прошлом судимость, службу в белой армии, пребывание в разных контрреволюционных партиях, духовного, дворянского происхождения, т. и д. Учёт и изучение этих специалистов недостаточен или совсем отсутствует. Недостаточная работа по очищению ГОИНа в целом от классово-чуждых элементов. Необходимо поставить учёт всего личного состава, а особенно, учёт этих лиц, а также поставить на должную высоту изучения всего личного состава, с выделением указанных лиц, на что обратить особое внимание. Эту работу проводит ГМК СССР и РСФСР по всей своей системе, лиц имеющих вышеперечисленное прошлое Вам необходимо:

1) всем указанным лицам дать для заполнения прилагаемые листки по учёту кадров (копии оставить у себя)

2) к личным листкам приложить данные Вами характеристики (деловые и политические) этим лицам

3) о всяких изменениях, происходящих в процессе работы того или иного лица, немедленно сообщить в Московскую секретную часть ГОИНа. Обратите Ваше особое внимание на возможность притока сокращаемых, а также разного рода лиц, в связи с происходящей в Центральных городах паспортизацией. К приёму этих лиц на работу надо очень чутко относиться и иметь классовую бдительность, чтобы не мог попасть в наш аппарат классово-чуждый элемент. Поэтому необходимо производить зачисление на работу после тщательной всесторонней проверки...

Список срочно вышлите с прибавлением граф 1) имеются ли родные, знакомые за границей, Ваша связь с ними 2) судимость и результат чистки...» [в цитате сохранена оригинальная орфография. — И. Ц.], [4, л. 1—2].

1933 год в истории Мурманской биостанции, теперь уже структурном подразделении ГОИНа, стал переломным. В этот год разыгралась страшная трагедия, растоптавшая судьбы многих учёных и сотрудников станции. Трагедия, положившая конец МБС и в корне изменившая ход истории развития науки на Кольском полуострове, положившая начало милитаризации на Крайнем Севере и в Арктике. В марте 1933 года в газете «Ленинградская правда» была напечатана статья «Осиное гнездо» [18]. Эта статья, наполненная бранью в адрес сотрудников станции, была насквозь лживой. В ней давалась отповедь работникам ГОИНа, что от них нет никакой пользы мурманской рыбопромышленности, а причина бесполезности сотрудников скрывалась в их социальном происхождении — бывшие меньшевики, бывшие офицеры, кулаки и прочее. Всего было перечислено около 30 фамилий. В заключение автор требовал разогнать это осиное гнездо, окопавшееся на далёком Севере. Спустя неделю, карательная машина пришла в движение. Начались обыски и аресты. В первый раз были арестованы 16 сотрудников биостанции, в том числе бухгалтер, капитаны и научные сотрудники: Евгений Михайлович Крепс (1899—1985) — физиолог, будущий академик

АН СССР, Николай Парфентьевич Танасийчук (1890—1960) — гидробиолог и Фёдор Евгеньевич Белов (1895—1976) — гидролог и гидрохимик. Через некоторое время арестованных выпустили из тюрьмы, не предъявив обвинения. Однако предупредили, что лучше научным сотрудникам на Север не возвращаться. Кое-кто, например, Е. М. Крепс, внял советам, а кое-кто, такие, как Н. П. Танасийчук и его супруга Вера Степановна, на свою беду вернулись на Мурман [Там же].

В конце мая 1933 года, а по воспоминаниям В. С. Танасийчук 22 июля, ночью, на буксире «Буревестник» [Там же] группа первых руководителей страны — И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов и С. М. Киров — в сопровождении флагмана II ранга И. С. Исакова лично установили место базирования новой военно-морской флотилии в Екатерининской гавани. Вояж бывших лидеров страны по Кольскому заливу закончился тем, что были определены населенные пункты дислокации военно-морской флотилии, где ключевое значение отводилось Полярному. В этом же 1933 году в ходе мирной «ведомственной оккупации» Полярного была закрыта Мурманская биоло-



К. Е. Ворошилов, И. В. Сталин, С. М. Киров на Мурмане. Лето 1933 года

гическая станция. 14 августа начались аресты [1]. Как видно из справки в отношении Г. А. Ключе, полученной нами в 1990 году и подписанной заместителем начальника Управления КГБ СССР по Мурманской области А. И. Целиковским, Герман Августович «... был незаконно арестован по сфабрикованному делу как "участник контрреволюционной вредительской группы в Государственном океанографическом институте" с предъявлением обвинения "в проведении вредительской работы, направленной к срыву выполнения рыбопромысловых проблем", т. е. в преступлении, предусмотренном ст. 58.7 УК РСФСР» [1]. Первыми вместе с директором биостанции Г. А. Ключе были арестованы Ф. Е. Белов, Н. П. Танасийчук, капитан «Н. Книповича» Ф. И. Антуфьев и многие другие сотрудники станции. Второй арест был куда серьезней. Если при первом аресте больше пугали, перевозили в Ленинград в тюрьму и, отпустив, предупреждали, что возвращаться на Север опасно, то после второго ареста раскручивали по полной программе — вредительство, статья 58 п. 7 УК РСФСР. Почти все арестованные получили срок, одиннадцать человек, в их числе Г. А. Ключе, условно, но некоторые получили срок от 3-х до 5-ти лет концлагерей, среди них — М. С. Идельсон, Ф. Е. Белов, Н. С. Обухова, Н. П. Танасийчук, Ф. И. Антуфьев и другие [18]. Первый капитан «Николая Книповича» — Ф. И. Антуфьев — умер в лагере.

Для профессора Ключе закрытие станции и арест можно расценивать не иначе, как удар по его многолетней работе организатора научных исследований в Арктике. После освобождения из-под ареста Герман Августович вернулся в село Полярное. Однако его скоро вызвали в ГПУ, где и объявили, что он приговорён к трём годам условно, без поражения в правах, т. е. без ссылки. Видимо, в ГПУ Ключе порекомендовали оставить Север во избежание худших последствий. Герман Августович вернулся в Ленинград и 15 декабря 1933 года поступил научным сотрудником I разряда в Арктический институт [2]. В то время в Ленинграде полным ходом шла организация Музея Арктики. Профессора Ключе знали и как прекрасного организатора науки, поэтому уже 20 января 1934 года его назначили директором Музея Арктики в Арктическом институте [Там же]. А 20 апреля 1934 года Ключе неожиданно вызвали в ГПУ. Следо-

ватель предложил профессору покинуть Ленинград в 24 часа. Как уж удалось Герману Августовичу договориться, но профессор доработал в должности директора до 15 июня 1934 года [Там же]. Профессор Ключе, этот пожилой 63-летний человек и истинный учёный, принял единственно правильное решение. Как настоящий исследователь он добровольно избрал место ссылки — мыс Желания на Новой Земле. Вот уж откуда дальше не пошлют! Более полутора лет проработал Ключе биологом на этой зимовке.

Когда шёл сбор исторических данных о судне «Н. Книпович», о его создателе профессоре Ключе, были ещё засекречены многие факты о бесчинствах ГПУ. Зимовка в тяжелейших условиях Арктики 63-летнего человека казалась научным подвигом профессора. Как всё становится понятно, когда рассекречивают архивы: научный подвиг оказывается заурядной ссылкой, героический труд — каторжной работой.

Но оставим пафос эпохи тридцатых годов, для кого-то действительно наполненной трудовыми подвигами и будничной напряженной работой. Посмотрим на зимовку Ключе как на его конспиративное местопребывание, попытку скрыться от преследований и добровольную ссылку. Дальше Сибири не сошлют, так шутили советские люди в те годы. Германа Августовича дальше мыса Желания не отправили бы.

27 декабря 1937 года Постановлением ЦИК СССР судимость с Г. А. Ключе была снята. На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 16 января 1989 года «О дополнительных мерах по восстановлению справедливости в отношении жертв репрессий, имевших место в период 30—40-х и начала 50-х годов» Ключе Герман Августович реабилитирован. Но как история не имеет сослагательного наклонения, так и гонители российской науки, виновники тех роковых исторических событий, не могут быть оправданы, но могут быть прощены. Разгоном, и даже уничтожением, некоторых сотрудников МБС было совершено непоправимое — была разорвана нить преемственности, был нанесён страшный удар по научным традициям, которые с таким трудом зарождались и складывались на Крайнем Севере. Александровск (Полярный) так и не стал Меккой для океанологов, ихтиологов и других учёных, исследующих арктические моря. Новое время и новые люди создали усло-

вия для других научных традиций, но разорванную нить преемственности вряд ли смогли восстановить.

Вернувшись с зимовки, Герман Августович на работу, в штат научного института, не поступил. Но с февраля 1936 года заключил договор с Зоологическим музеем АН для обработки собранной им коллекции мшанок и составлением «определителя» мшанок северных морей [2, л. 6.]. В конце сентября 1941 года договор был прерван, шла война...

В ноябре 1945 года Г. А. Ключе был утверждён в учёной степени доктора биологических наук без защиты диссертации [Там же, л. 8.]. Постановлением Президиума Академии наук СССР от 6 мая 1955 года Ключе было присвоено учёное звание старшего научного сотрудника по специальности «зоология» [Там же, л. 16.]. Из учётной карточки научного работника стало известно, что с 1945 года до 25 декабря 1956 года официальным местом работы Г. А. Ключе была Мурманская биологическая станция Кольского филиала Академии наук СССР, где он работал в должности старшего научного сотрудника [Там же, л. 9; 27.].

В последний раз Герман Августович посетил Север в 1947 году, когда гостил в Мурманске. До конца своих дней доктор биологических наук, профессор Ключе работал в Зоологическом институте АН СССР за штатом, заканчивал капитальный труд — сводку по фауне мшанок северных морей. Всю свою жизнь Герман Августович Ключе посвятил делу исследования Арктики, всю свою жизнь он был верен одной теме — изучению мшанок северных морей.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

1. Архив автора: Справка в отношении Ключе Г. А. от 19.06.1990 г.
2. Архив ЗИН РАН, ф. 1, оп. 3, д. 20а, на 27 л.
3. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 25, на 97 л.
4. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 29, л. 1—2.
Государственный архив Мурманской области (ГАМО)
5. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 4.
6. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 44.
7. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 48.
8. ГАМО, ф. 20, оп. 1, д. 55.

9. ГАМО, ф. 20, оп. 2, д. 4.
10. ГАМО, ф. 182, оп. 2, д. 1, на 335 л.
11. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М.—Л., 1948. — 420 с., карт.
12. Зоологический журнал. — М., 1957. — Т. 34. — Вып. 9.
13. Ильинский В. Н. Геральдика трудовой славы. М., 1987. — 191 с., ил.
14. Киселев А. А. Родное Заполярье. — Мурманск, 1974. — 512 с.
15. Морская карта рассказывает / Под ред. Н. И. Смирнова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М., 1986. — 368 с., ил.
16. Работы МБС Лен. Общ. Естеств. — 1925., Л. — Т. I. — 193 с.
17. Селье Г. От мечты к открытию: Как стать ученым. М., 1987. — 368 с.: ил.
18. www.ihst.ru/projects/sohist/tan940s.htm

Легендарный поход и фундаментальная наука



Человек предлагает систему гипотез;
Природа располагает их истинностью или
ложностью.

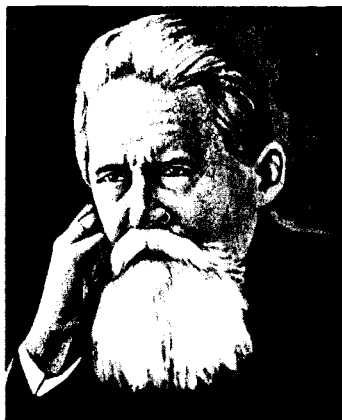
И. Лакатос

В истории освоения Севера и Арктики, как самостоятельном научном направлении, сложилась ситуация во многом схожая с положением дел в исторической науке. Есть события и факты, имена и названия, которые не требуют расшифровки и объяснения, они, что называется, у всех на слуху. Но есть выдающиеся события, которые известны лишь малому кругу специалистов. Так получилось, что в истории освоения Севера и Арктики нам хорошо известно славное имя первого исследовательского судна Советской России «Персей», а вместе с ним и имена выдающихся учёных-первооткрывателей морских арктических просторов [3; 18]. Однако если кому-то известно имя славного парусно-моторного бота ледового класса, научно-исследовательского судна «Николай Книпович», то можно предположить, что славные дела и подвиги этого маленького и легендарного судна довольно хорошо подзабыты.

Большинство книг по истории освоения Севера и Арктики чаще всего упоминают НИС «Персей», и это делается заслуженно и по праву. С этим судном связаны судьбы выдающихся учёных, таких, как Н. М. Книпович, И. И. Месяцев, Л. А. Зенкевич, Н. Н. Зубов, В. В. Шулейкин, М. В. Клёнова, С. А. Зернов. Правда, эти же исследователи провели немало времени и не один научный рейс на НИС «Николай Книпович». Однако в истории «Персей» известен больше, чем «Николай Книпович». Может быть, поэтому фотогра-

фия «Персея» есть во многих книгах по истории освоения Арктики, а моторно-парусный бот «Николай Книпович» запечатлён лишь в единичных изданиях, ставших давно библиографической редкостью. К числу таких книг можно отнести небольшую книжку профессора Н. Н. Зубова, в которой описано одно замечательное плавание и которая получила название «Вокруг Земли Франца-Иосифа» [7]. Есть фотография «Николая Книповича» и в книге воспоминаний академика Е. М. Крепса «О прожитом и пережитом» [12, с. 85]. Фотографии же «Персея» можно найти в книге В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики», в книге В. А. Васнецова «Под звёздным флагом “Персей”», в краеведческой работе профессора А. А. Киселёва «Родное Заполярье», в коллективной монографии «Под семизвёздным синим флагом» [3; 5; 11; 18]. В большой книге В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики» рядом с фотоснимком «Персея» нашлось место для изображения маленькой шхуны «Александр Ковалевский», а для бота «Николай Книпович» — нет [5, с. 128—129].

Может быть, такая любовь к «Персею» объясняется тем, что это судно было первым исследовательским кораблём. Или потому, что «Персей» по водоизмещению превосходил «Николая Книповича». Следовательно, и бытовые условия для жизни экипажа, и лабораторные условия для проведения исследовательских работ на «Персее» были несколько лучше, чем на «Николае Книповиче». Вот как о тесноте на «Н. Книповиче» вспоминал Н. Н. Зубов: «До чего же мал этот “Книпович”!.. В каютах койки поднимаются одна над другой, как в вагоне, но всё помещение и койки уже и ниже, чем двухместное купе. Я небольшого роста, но когда я вытягиваюсь, то почти достаю и головой и ногами до концов моей койки. Когда я ложусь на спину и сгибаю ноги в коленях, то мои колени упираются в койку Белова, спящего надо мной. Это очень удобно во время качки — не выбросит при сильном размахе, но всё-таки изредка возвращаешься к мысли: совсем как в гробу... Всякое впечатление тесноты с течением времени ослабляется, и с теснотой всё-таки осваиваются, если она не чрезмерна. Теснота на “Книповиче”, по-видимому, чрезмерна... На “Книповиче” нельзя нигде сдвинуться с места, чтобы кого-нибудь да не побеспокоить. Следовательно, и тебя всё время беспо-



Н. М. Книпович

коят. Единственное спокойное место — это койка... Такая же теснота и в лабораториях» [6, с. 64].

А может быть, как писал академик Евгений Михайлович Крепс: «...были, конечно, “патриоты”: одни — “Персея”, другие — “Книповича»» [12, с. 92]. Видимо, «патриотов» «Персея» оказалось больше. Наверное, поэтому о нём чаще говорили и писали. И даже воспели в стихах и песнях. «Николай Книпович» тоже упоминался в стихах, но вот гимн, написанный С. В. Обручевым, был посвящён «Персею» — кораблю, герою мифа и созвездию, которое, как извес-

тно, стало частью герба морских научно-исследовательских институтов, в том числе и нашего ПИНРО [6, с. 90].

Дело всё же не в фотографиях и не в размерах судна, а в том, что книга по истории судна «Николай Книпович» так и не была написана, как, впрочем, и другие книги о кораблях Арктики. Более того, в послевоенные годы научная общественность была введена в заблуждение утверждением, что НИС «Николай Книпович» затонул в годы войны. Об этом в своих воспоминаниях написали и академик Крепс, и академик Трёшников [12, с. 83; 20, с. 101]. В действительности и после войны «Николай Книпович» продолжал свою морскую службу, несмотря на столь почтенный возраст для моторно-парусного бота. Лишь в биографическом исследовании Славы Иосифовны Кан была дана короткая и достоверная справка о послевоенной судьбе «Николая Книповича» [10, с. 59].

Так получается в истории. О ком больше говорят и пишут, того и помнят. Попробуем исправить это положение. Ещё раз напомним о славных походах маленького и, как писал Крепс, «геройского» корабля «Николай Книпович». Напомним о научных открытиях, совершённых учёными с борта этого судна, о тех временах, когда на «деревянных судах в море ходили железные люди».

эм-Белл, центральную — между проливами Австрийский и Британский Канал и западную — с наиболее крупным островом всего архипелага — Землёй Георга. Острова покрыты ледниками, общей площадью 13 735 кв. км. Свободная ото льда поверхность представлена небольшими по площади участками береговой линии, мысами и нунатаками. Сравнительно крупные, свободные ото льда участки территории встречаются на островах Земля Александры, Земля Георга, Грэм-Белл и Хейса. На архипелаге насчитываются до тысячи озёр и несколько коротких рек. Для архипелага типичен ландшафт зоны арктических пустынь, скудная растительность, из млекопитающих встречаются белый медведь и песец, в водах — морские животные, многочисленные виды птиц. Архипелаг был открыт в 1873 году австро-венгерской экспедицией Ю. Пайера и К. Вейпрехта. Назван архипелаг именем императора (кайзера) Австрии Франца Иосифа I [16, с. 461].

1 августа 1932 года был официально открыт II МПГ. Начались наблюдения на полярных станциях. В период работы II МПГ была открыта самая северная в мире метеорологическая станция на острове Рудольфа Земли Франца-Иосифа. Кроме станционных наблюдений были организованы в акваториях арктических морей 15 морских экспедиций на судах. В этих экспедициях были задействованы ледокольные пароходы «Сибиряков» и «Русанов», гидрографическое судно «Таймыр» и известные экспедиционные суда «Персей» и «Николай Книпович». Экспедицию на боте «Николай Книпович», как мы уже писали, возглавил Николай Николаевич Зубов.

ЗУБОВ Николай Николаевич (1885—1960) — советский океанолог, исследователь Арктики, профессор (1930), доктор географических наук (1937), инженер-контр-адмирал (1945), заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1960). Окончил Морской кадетский корпус и Морскую академию. Участвовал в русско-японской войне и Первой мировой на Балтийском флоте. В годы Гражданской войны служил в армии у А. В. Колчака. После установления Советской власти занимался научной работой. Участвовал в организации

Плавморнина, возглавлял научные экспедиции на судах «Николай Книпович» (1932), «Персей» (1934), ледокольном пароходе «Садко» (1935). В 1932 году создал первую в стране кафедру океанологии в Московском гидрометеорологическом институте. В годы Великой Отечественной войны служил на Военно-морском флоте в гидрографической службе, занимался ледовыми прогнозами. С 1944 года был начальником ГОИНа. В 1949 году работал в МГУ на географическом факультете, с 1953 года заведовал кафедрой океанологии. Автор классических трудов по океанологии и истории освоения Арктики [16, с. 472].

Одной из главных задач, которые ставил перед экспедицией Зубов, была проверка составленного им в 1930 году прогноза благоприятной ледовой обстановки в Баренцевом море на трёхлетний период 1930—1932 годов. По этому прогнозу ожидалось лёгкие ледовые условия. Этот прогноз уже был подтверждён в 1930 и 1931 годах. Суда доходили в Баренцевом море до 82° с. ш. Благодаря прогнозу Зубова и используя его же динамический метод анализа данных, была составлена первая подробная карта течений всего Баренцева моря. Кроме этого, экспедиция на борту «Николая Книповича» должна была выполнить стандартные океанографические разрезы по Кольскому меридиану и обследовать ледовитые акватории севера и северо-востока Баренцева моря.

Была ещё одна, личная, цель у Николая Николаевича — побывать на Земле Франца-Иосифа. И если полностью оправдается прогноз ледовой обстановки, то обогнуть этот архипелаг с севера. Правда, об этой сверхзадаче Зубов никому не говорил, чтобы, как он считал, не выглядеть самонадеянным.

Свой рекордный 32-й рейс бот «Николай Книпович» начал 18 августа 1932 года. На борту судна было 11 человек экипажа и 8 научных сотрудников [6, с. 64]. Ледовая обстановка в начале рейса складывалась не столь благоприятно. 22 августа судно прошло остров Карла-Александра, но дальше его путь был преграждён тяжёлыми льдами. Зубов принял решение идти на восток, обходя льды, но при этом ставил цель — достичь острова Виктория. 29 августа «Николай Книпович» подошёл к острову Виктория. Остров



Н. Н. Зубов

обошли, скорректировали на карте его размеры и очертания, сделали промер глубин и высадились на берег. Это была первая высадка советских людей на этой уединённой территории Советского Союза. В торжественной обстановке на острове был поднят флаг СССР.

Это сегодня поднятие флага на необитаемом острове может показаться обыденным фактом, но в те времена это было политическое событие. Арктические страны, а именно — Норвегия и США, выказывали свои притязания на некоторые острова и архипелаги Арктики. Остров Виктория, открытый норвежским промышленником Нильсеном в 1898 году, был

объявлен крайним западным владением СССР в Арктике согласно декрету Совета Народных Комиссаров от 15 апреля 1926 года [5, с. 130]. Поэтому посещение острова советскими людьми, торжественное поднятие флага были так необходимы с политической точки зрения для подтверждения прав на владение этой землёй.

От острова Виктория «Николай Книпович» направился дальше на восток — к Земле Франца-Иосифа. 31 августа судно встало на якорь у острова Рудольфа архипелага ЗФИ, где заканчивалось строительство метеостанции. Ледовая обстановка в Британском Канале ЗФИ была благоприятной. Льдов там не было. Зубов и его соратники хранили молчание о своём плане обойти ЗФИ с севера и оставили зимовщиков метеостанции в полном неведении о своих намерениях. Время терять было нельзя. В полночь с 1 на 2 сентября «Николай Книпович» обогнул самый северный мыс Земли Франца-Иосифа — мыс Флигели и взял курс к островам Белая Земля, которые были открыты Ф. Нансеном в 1895 году. Подойдя к острову, Зубов обнаружил, что это один, а не два острова, как полагал Нансен. Зубов исправил ошибку великого полярника, сохранив имена, данные этой земле Нансеном. Теперь этот остров с двумя возвышенностями,

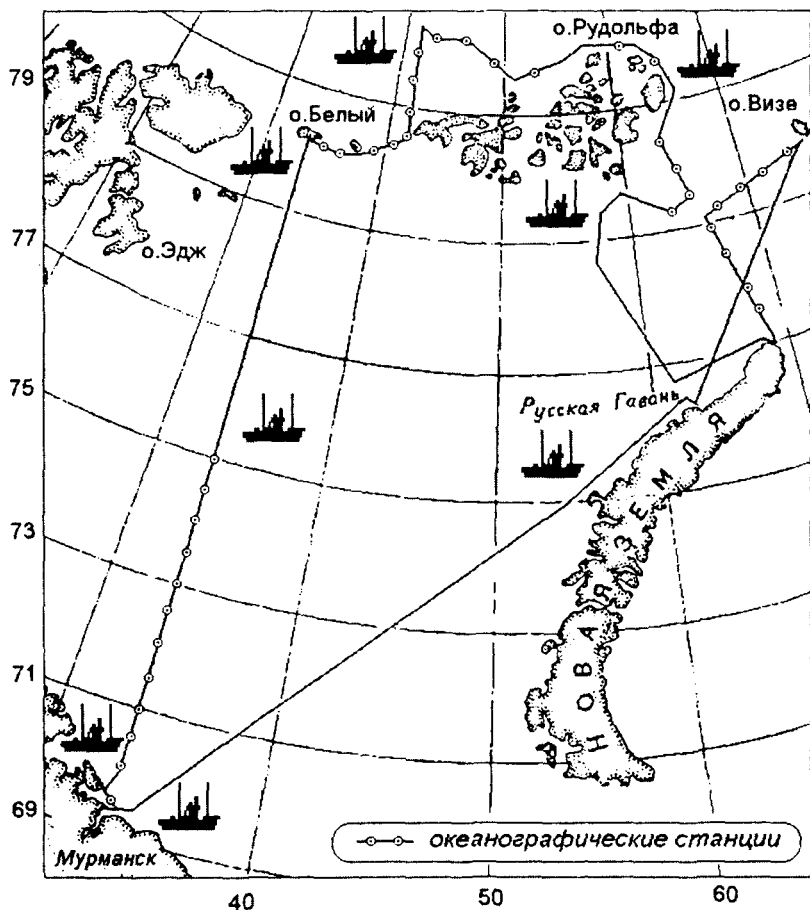
которые ошибочно были приняты за два острова, носят данные Нансеном имена его жены и дочери: остров Ева-Лив [20, с. 111].

Этот уникальный рейс продолжался до 21 сентября. «Николай Книпович» смог посетить остров Визе, северный остров Новой Земли, и выполнил ряд станций на океанографических разрезах. В этой экспедиции под руководством Н. Н. Зубова гидрологические и метеорологические исследования проводили Ф. Е. Белов и А. Д. Добровольский, геологические — М. В. Клёнова.

В ходе этой экспедиции впервые были получены данные о состоянии водного бассейна севернее ЗФИ и в северо-западной части Карского моря. Собраны образцы планктона и бентоса, проведены промеры глубин и описаны грунты, что позволило существенно скорректировать морские карты. Были уточнены положение и характеристики островов Виктория и Ева-Лив.

Но главной сенсацией этого рейса было сообщение о том, что «Николай Книпович» обогнул с севера Землю Франца-Иосифа, достигнув в свободном плавании рекордной отметки $82^{\circ} 05'$ с. ш. [20, с. 113]. Высокоширотные походы стали совершать ещё в XIX веке. Один из первых рекордов высокоширотного плавания поставил Нильс Адольф Эрик Норденшёльд (1832—1901) на «Софии» в 1868 году, когда достиг $81^{\circ} 43'$ с. ш. Новый рекорд был поставлен в 1900 году герцогом Абрюзским. На судне «Стелла Поряле» он дошёл до $82^{\circ} 04'$ с. ш. Через тридцать два года сразу три новых рекорда высокоширотных плаваний поставили советские полярники. На «Николае Книповиче» прошли отметку в $82^{\circ} 05'$ с. ш.; на «Седове» — $82^{\circ} 14'$ с. ш.; на «Мальгине» — $82^{\circ} 27'$ с. ш. [6, с. 100]. Но именно поход на «Книповиче» выделяется особенно.

Своим легендарным походом Н. Н. Зубов установил по тем временам мировой рекорд высокоширотного плавания для такого типа судов — моторно-парусного бота. Этот рекорд так и остался непревзойдённым. Это был один из первых высокоширотных рейсов в истории освоения Арктики. Сам Зубов зарекомендовал себя как «ледовый» мореплаватель и один из первых прогнозистов ледовых условий арктических морей. Он на практике проверил пригодность своего «динамического метода» обработки океанографических данных для условий ледового мореплавания. Этот рейс являлся практи-



Маршрут «Н. Книповича» в 1932 году

ческим подтверждением или, выражаясь научным языком, апробацией теоретических изысканий в области океанографии, которые дали все основания Зубову считать полученные теоретические и проверенные на практике данные основой новой науки — океанологии. Этим плаванием были подтверждены фундаментальные основы научного ледового прогнозирования.

С точки зрения истории и методологии науки по классификации Имре Лакатоса, известного историка и методолога науки, учёный Н. Н. Зубов на этой фазе своего научного развития вполне соответствовал понятию «методологического фальсификациониста». Вот как определял эту фазу Лакатос: «Консервативный конвенционалист (или, если угодно, методологический джастификационист) провозглашает неопровержимость некоторых (пространственно-временных) универсальных теорий, исключительных по своей объяснительной силе, простоте или красоте. Наш революционный конвенционалист (или “методологический фальсификационист”) провозглашает неопровержимость некоторых (пространственно-временных) сингулярных предложений, замечательных тем, что если существует “соответствующая методика”, то всякий, кто обучится ей, приобретает способность решать вопрос о “приемлемости” данного предложения. Последние может быть названо “предложением наблюдения”, или “базисным предложением”, но лишь в кавычках. Действительно, отбор всех таких предложений зависит от решений, в основе которых лежит не одна только психология. Каждое такое решение сопровождается ещё и другим решением, связанным с выделением множества принятых базисных предложений» [14, с. 292].

Зубов был одним из первых исследователей-прогнозистов ледовой обстановки. В области океанографии Зубов получил первоклассное образование не только в России, но и в Норвегии. Он проходил стажировку в Бергене, в то время одним из значительных центров науки о море, под руководством известнейшего океанографа Гелланда-Гансена (Хелланда-Хансена) [20, с. 91]. Николаю Николаевичу также хорошо были известны работы Ф. Нансена, на которых основывалась и школа океанологов-гидродинамиков Зубова.

Научные принципы ледовых прогнозов были заложены ещё Фридьофом Нансеном. Первый из принципов гласит: ледовые условия определяются предшествующими условиями района, для которого со-



В. Ю. Визе

ставляется ледовый прогноз. Вторым принципом указывает, что на состояние льдов влияет количество тепла, приносимого Северо-Атлантическим течением. Эти принципы развиты учеными следующих поколений.

В частности, В. Ю. Визе сделал вывод о том, что ледовые условия в том или ином районе зависят от состояния атмосферы на больших пространствах. При составлении прогноза лучше всего учитывать состояние атмосферы во всём северном полушарии. Кстати заметить, что в 1923 году первый ледовый прогноз для Баренцева моря дал именно В. Ю. Визе [19, с. 17]. Однако Визе критически

относился к гипотезе Нансена о влиянии глубинной атлантической воды на состояние льдов. Своё мнение Визе основывал на том, что на всех глубоководных станциях, выполненных к северу от ЗФИ, на севере Карского моря, моря Лаптевых и других акваториях Северного Ледовитого океана, никакого выхода на поверхность атлантической воды не происходит [20, с. 72.]. А это, в свою очередь, лишает оснований гипотезу Нансена о влиянии глубинной атлантической воды на состояние льдов.

ВИЗЕ Владимир Юльевич (1886—1954) — русский и советский океанолог, исследователь Арктики. Учился в университетах Геттингена, Галле и Петербурга. В 1912—1914 годах участвовал в экспедиции Г. Я. Седова к Северному полюсу. В 1921—1922 годах — в экспедиции на ледокольном пароходе «Таймыр», а в 1923 году — в строительстве обсерватории в Маточкином Шаре на Новой Земле. В 1924, 1928, 1931 годах ходил в экспедиции на пароходе «Малыгин». В 1928 году был начальником экспедиции по оказанию помощи дирижаблю «Италия». В 1929—1930 годах — помощник начальника экспедиции на ледокольном пароходе «Г. Седов» на ЗФИ и

Северную Землю. В ходе этой экспедиции в Карском море был открыт остров, названный его именем. Существование этого острова В. Ю. Визе «вычислил» теоретически ещё в 1924 году, когда составлял первые ледовые прогнозы по данным дрейфа во льдах экспедиции Г. А. Брусилова. В 1932 году участвовал в экспедиции на ледокольном пароходе «А. Сибиряков», который первым осуществил сквозное плавание с запада на восток по Северному морскому пути в одну навигацию. В 1934 году на ледорезе «Ф. Литке» возглавлял экспедицию, которая прошла СМП в одну навигацию с востока на запад. В 1936 году плывал на ледокольном пароходе «Садко» во второй высокоширотной экспедиции. С 1928 года работал в Арктическом институте, член-корреспондент АН СССР с 1933 года, с 1945 года — профессор ЛГУ, в 1946 году стал лауреатом Государственной премии СССР [15, с. 267; 16, с. 223].

С гипотезой Нансена полемизировал Н. Н. Зубов и его ученики. Поздние исследования показали, что нельзя категорически отрицать непосредственное влияние североатлантических вод на ледяной покров. Атлантические воды всё-таки принимают участие в вертикальной циркуляции, а значит, участвуют в теплообмене и оказывают влияние на состояние льда, несмотря на то, что находятся под толщей холодных арктических вод.

Для уточнения следует отметить тонкую грань этого научного спора. Визе признавал роль и влияние атлантических вод на процесс льдообразования, но не прямо через гидросферу, а через атмосферу. Это, в свою очередь, означало по Визе, что колебания ледовитости зависят от атмосферной циркуляции. Последующие наблюдения не подтвердили однозначность этого предположения. Визе продолжал искать ответ на этот вопрос в гидрометеорологических явлениях. При этом Визе продолжал оставаться на своей точке зрения — о практической ценности долгосрочных прогнозов по сравнению с краткосрочными и точно-локализованными. Визе постоянно ратовал за систематичность и постоянство гидрометеорологических наблюдений, накоплении базы данных наблюдений.

Значительной частью научных работ Визе был сбор фактических данных о состоянии ледяного покрова. Изучению общей схемы

дрейфа льдов в Северном Ледовитом океане В. Ю. Визе придавал важное значение. Наблюдений за дрейфом в то время было очень мало. Дрейфы судов, попавших в ледяной плен случайно или сознательно, таких, как «Фрам» Ф. Нансена, останки судов, раздавленных льдами и вынесенных к берегам Гренландии, наводили на мысль, точнее сказать, говорили о существовании в Арктическом бассейне течения, которое направлено с востока на запад. Это натолкнуло исследователя на мысль выбрасывать на лёд дрейфующие буи с записками на русском, английском и норвежском языках. В 1943 году В. Ю. Визе обобщил данные о дрейфе буев и на их основе построил карты дрейфа льдов и течений. Метод дрейфующих буев Визе сыграл важную роль в изучении закономерности дрейфа льдов. Ещё в 1924 году Визе высказал мысль о том, что состояние льдов в Арктике является результатом интенсивности циркуляции атмосферы. Визе одним из первых обратил внимание на потепление Арктики, которое началось примерно с 1920 года.

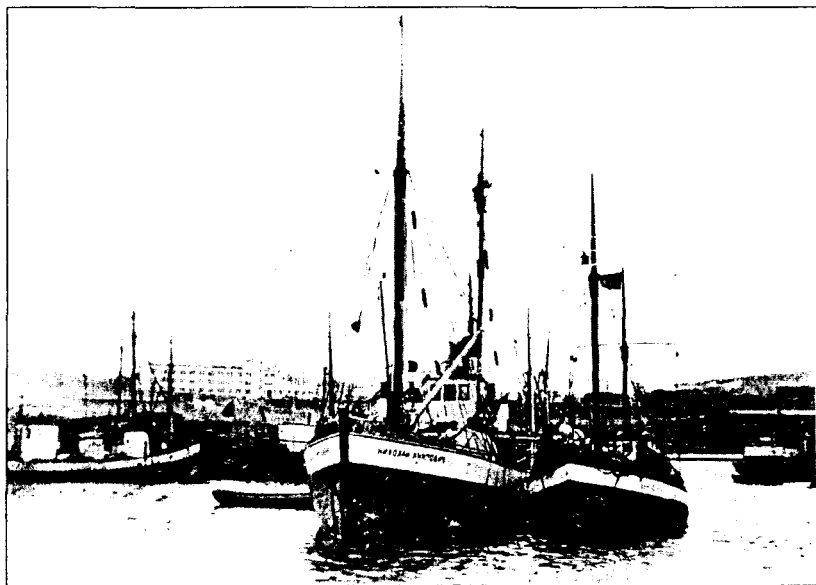
В 1937 году в Арктике застряли и остались на зимовку десятки судов с грузом. Визе считал, что основной причиной неудачи навигации 1937 года было незнание гидрометеорологических условий арктических морей. А ведь за год до этих событий, в 1936 году, руководство Главсевморпути сделало смелое заявление о том, что Северный морской путь освоен для нормального судоходства. Визе не разделял такого взгляда. Владимир Юльевич на заседании одного из учёных советов заявил, что «наука плетётся ... в хвосте у практики: большемасштабное строительство полярных станций началось одновременно с практическим освоением Северного морского пути, тогда как оно должно было начаться за 10—15 лет до похода «Сибирякова»» [20, с. 72].

В 1939 году приказом по Главному управлению Северного морского пути была произведена полная реорганизация Всесоюзного арктического института. В Арктическом институте главными стали такие структурные подразделения, как ледовый отдел и служба ледовых прогнозов, отдел морской гидрологии, отдел метеорологии и геофизики. Новый учёный совет института возглавил В. Ю. Визе. В Арктическом институте стал создаваться постоянный коллектив ледовых прогнозистов. К составлению ледовых прогнозов стали привлекать и московских прогнозистов.

Заслуга В. Ю. Визе состоит в том, что он обобщил все имеющиеся прогностические связи, проанализировал их эффективность, обратил внимание на то, что для дальнейшего совершенства прогнозирования необходимо развивать методику метеорологических прогнозов, наладить систематический сбор данных о состоянии льда с помощью самолётов в течение всего года и на всём пространстве Арктики. За монографию «Основы долгосрочных ледовых прогнозов для арктических морей» в 1946 году В. Ю. Визе была присуждена Государственная премия СССР [20, с. 80].

Чуть позже, вслед за Визе, научным ледовым прогнозированием стал активно заниматься Н. Н. Зубов. В двадцатых и начале тридцатых годов Н. Н. Зубов в результате обобщения материалов наблюдений за дрейфом льдов вывел правило, позволявшее приближённо оценить скорость и направление ветровой компоненты дрейфа льдов по изобарам синоптической карты. «Правило Зубова» быстро получило широкое применение в практике ледового прогнозирования в нашей стране и было убедительно обосновано исследованиями, проведёнными Арктическим и Антарктическим научно-исследовательским институтом (ААНИИ)» [17, с. 110—111].

Мы уже подробно останавливались на проблеме теоретической разработки ледового прогноза 1930—1932 годов и её практической проверки в ходе легендарного рейса НИС «Николай Книпович» вокруг Земли Франца-Иосифа в 1932 году. Тогда же, в 1930 году, Зубов начал читать лекции в только что созданном Московском гидрометеорологическом институте. Свой предмет Н. Н. Зубов настойчиво именовал не «океанография», а «океанология». Такое различие не следует рассматривать как попытку молодой московской научной школы прогнозистов во главе с Зубовым выделиться и отличаться от ленинградской (санкт-петербургской) научной школы во главе с Ю. М. Шокальским (1856—1940), одним из основоположников русской и советской океанографии. Ведь Зубов сам был выпускником Морской академии, где лекции читал профессор Шокальский, автор первого классического учебника «Океанография», изданного в 1917 году. Юлий Михайлович Шокальский не поддерживал Зубова в его начинании. На первых порах предложение Зубова вызывало серьёзное сопротивление. Современники запомнили



«Николай Книпович» и «Венус» на рейде Мурманска. На заднем плане — здание моррбтехникума. 1935 год

один весьма интересный эпизод. Шокальский, раздосадованный упрямостью Зубова и исчерпав аргументы в пользу океанографии, в сердцах прокричал: «Я — граф, граф, а не лог, не лог!» [6, с. 107]. Теперь это вызывает улыбку, но тогда дело приобретало крутой оборот, имело вполне серьёзный вид научного спора. Новая наука рождалась в муках!

Николай Николаевич Зубов видел в этих терминах принципиальную разницу. Как он считал, «... “океанография” — это описание морей и океанов, а “океанология” — это наука о физических и химических свойствах морской воды, процессах перемешивания и движения водных масс под влиянием волнения, ветра и термических условий» [20, с. 98]. В биографической работе С. И. Кан о профессоре Зубове есть одно интересное замечание по проблеме методологического оценивания молодой науки — океанологии. В этом исследовании говорится, что «... развивалось основное содержание

океанологии — изучать бесконечно изменчивые процессы, искать и находить причины и силы, управляющие жизнью вод, научиться отвечать на вопрос «почему?». Во всяком случае, всегда стремиться к этому» [10, с. 113]. А это уже не позитивистский подход к науке. Поиски ответа на вопрос «почему?», выражаясь картезианским языком, это из другой системы координат.

Н. Н. Zubовым были созданы основные труды по океанологии: «Элементарное учение о приливах в море» (1933) и «Динамический метод обработки океанологических наблюдений» (1935). В книге «Динамический метод...» дан критический анализ теории Бьеркне-са и предложена практическая схема расчёта и построения динамических карт по данным наблюдений над температурой и солёностью на глубоководных станциях. Книга «Морские воды и льды» издана в 1938 году, написана на основе лекций, прочитанных в 1931 году в Московском гидрометеорологическом институте. В этой книге впервые дана наиболее полная классификация морских льдов. Эта классификация является основой современной международной ледовой номенклатуры. В 1945 году вышла в свет книга «Льды Арктики». Она была подготовлена к изданию в 1943 году и в основу её легли наблюдения и работы Zubова в зимнюю кампанию 1941—1942 годов в Архангельске и на Белом море. Эта книга стала классическим произведением о морских льдах. Многие положения книги легли в основу методики ледовых прогнозов. Особенно стоит выделить проблему дрейфа льдов. Изучая дрейф легендарного арктического судна «Садко», Н. Н. Zubов обратил внимание на то, что маршрут движения затёртого во льдах судна проходил фактически по изобарам. Изобары были рассчитаны по данным средних декадных и месячных значений атмосферного давления. Эти исходные материалы позволили Zubову сформулировать следующее правило: «Над глубоким морем, вдали от искажающего влияния берегов, чисто ветровой дрейф сплочённых льдов направлен по изобарам, притом так, что область повышенного давления атмосферы находится справа, а область пониженного давления слева от направления дрейфа» [20, с. 131]. И как следствие из этого правила, Zubов выводит следующее заключение: «... ветровой дрейф льдов происходит со скоростью, обратно пропорциональной расстоянию между изобарами»

[Там же, с. 132]. Это правило и следствие были проверены и подтверждены многочисленными исследованиями в различных акваториях Северного Ледовитого океана.

Тогда в тридцатых годах благодаря активным научно-исследовательским работам в Баренцевом и Карском морях, на территории арктических архипелагов и островов, в которых принимали участие и московские, и ленинградские, и мурманские учёные, сложилось особое научное сообщество, которому мы условно дадим гордое имя — арктическая когорта. Арктическая когорта — это гидробиологи, зоологи, гидрологи, гидрографы, океанографы и океанологи. Из самых известных, которых мы причисляем к арктической когорте, вошедших практически во все словари и справочники, около двадцати человек — это виднейшие исследователи Арктики. Естественно, они не были учёными-одиночками, современная наука такой роскоши не позволяет. За ними шли десятки их помощников и соратников, таких же, как и они, учёных и исследователей. У некоторых из арктической когорты сложились целые научные школы и направления, давшие сотни учеников и последователей. В этой связи нас интересует не столько сами научные школы и направления, сколько процесс взаимодействия внутри этой арктической когорты. У нас нет достаточных данных о том, каков был социально-психологический портрет каждого известного учёного, который занимался исследованием арктических территорий и акваторий. Да и вряд ли бы эти портреты помогли нам прояснить некоторые аспекты взаимоотношений среди этих исследователей. Поверхностный анализ геронтологических черт этой группировки, базовые компоненты социального происхождения, образовательный ценз, псевдоключевая точка социально-политического восприятия переломного момента в жизни каждого из участников этой группы — Октябрьского переворота — не дают оснований судить о якобы имеющем место поступательном импульсе в вопросе развития комплекса наук, изучающего моря и сушу Арктики. Кумулятивную составляющую здесь найти сложно, если вообще возможно. Как писал Томас Кун: «... появляется настойчивая тенденция представить историю науки в линейном и кумулятивном виде — тенденция, которая оказывает влияние на взгляды учёных даже и в тех случаях, когда они оглядываются назад на свои собственные

исследования» [13, с. 182]. Действительно «... искушение переписать историю ретроспективно всегда было повсеместным и непреодолимым» [Там же, с. 182].

Но что же было во взаимоотношениях этих учёных? Мы не можем констатировать дружеской привязанности кого-то из них, но не можем и отрицать сильного идейного научного товарищества. Мы также не можем утверждать, что в их отношениях были мелочные обиды и подлость, но имеем свидетельства жесткой, если не жестокой, конкуренции, доходившей до личной неприязни, как это случилось во взаимоотношениях Г. А. Ключе и К. М. Дерюгина и в отношениях Н. Н. Зубова, В. Ю. Визе и В. В. Шулейкина. В те годы «... среди учёных шли жестокие споры. Но теперь их имена стоят рядом — Визе, Шулейкин, Зубов, — имена основоположников науки о море. А столь различные их методы взаимно дополняют, перепроверяют друг друга...» [6, с. 109]. Но это теперь они увенчаны, и по праву, лаврами основоположников науки, а тогда, когда они были в расцвете сил...

ШУЛЕЙКИН Василий Владимирович (1895—1979) высшее образование получил в Московском высшем техническом училище, в 1922 году занимался исследованиями Белого, Баренцева и Карского морей на гидрографическом судне «Пахтусов». В 1924—1930 годах на судне «Персей» участвовал в Шпицбергенской экспедиции. В 1929 году организовал на Чёрном море первую в мире морскую гидрофизическую станцию. В 1932 году был помощником начальника экспедиции на гидрографическом судне «Таймыр», впервые прошедшем пр. Шокальского на Северной Земле. Основатель научного направления физики моря. Автор учебника «Физика моря». В 1947—1951 годах руководил главным управлением Гидрометслужбы СССР. С 1946 года — академик АН СССР [15, с. 348].

Сил у них было тогда в избытке. Каждый из них был личностью, лидером. Как известно, два медведя, тем более, белых, в одной берлоге ужиться не смогут, а тут целых три...

Особой силой воли и настойчивостью отличался Н. Н. Зубов. В подтверждение этому можно привести упорное пробивание названия новой науки «океанология», а в этом ему противостоял его учитель и друг академик Ю. М. Шокальский, основоположник «старой» океанографии, постоянные пикирования Зубова с Визе, доходившие до ругани, научное столкновение Зубова с Шулейкиным, в основе которого могла лежать личная неприязнь или обида. А ведь Зубов с Шулейкиным не один год работали бок о бок. Ещё в 1929 году они начинали читать небольшие кур-



В. В. Шулейкин

сы о море. Став профессорами, они вместе веселились на институтских вечерах, Зубов читал собственные стихотворения, а Шулейкин играл на скрипке [10, с. 65—68]. Но два соратника, каждый из которых стал основателем научных направлений и школ (Зубов — океанологии, Шулейкин — физики моря) со временем стали непримиримыми соперниками. «Но в ту пору, примерно в 1937 г., пришлось создать специальную комиссию, для сформулирования сущности этих учебных курсов... Комиссия решила, что общий полный курс даёт океанология, а физика моря с её экспериментальным направлением и оттачиванием отдельных вопросов является его составной частью» [10, с. 79]. Может быть, это роковое решение комиссии повлияло, спустя более десяти лет, на решение профессора Зубова оставить пост директора ГОИНа, института, который входил в ведение Гидрометслужбы, во главе которой по стечению обстоятельств именно в это же время стал академик В. В. Шулейкин?

Зубов был честолюбив, но его честолюбие носило черты здорового человека и находило выход в его многочисленных опубликованных исследованиях. Зубов был старше Шулейкина, а по научному табелю о рангах ниже своего оппонента. Но вряд ли это как-то



Г. А. Ушаков

ческих открытий и крупнейших из них в Арктике в XX веке. Но остались ещё земли и географические объекты, которые были открыты в это же время или чуть позже. В честь судового врача русской Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана Л. М. Старокадомского (1875—1962) назван остров, именем начальника экспедиции Б. А. Вилькицкого (1885—1961) назван пролив и острова в море Лаптевых и Карском. Но особенно обращало на себя внимание открытие островов Визе и Ушакова. Николай Николаевич Зубов был так бли-

зок к тому, чтобы совершить эти открытия, но остров, открытый при его участии, всё-таки назвали в честь выдающегося полярного исследователя Г. А. Ушакова. Зубов по стечению обстоятельств, после утомительного ожидания своей земли, после бессонных ночей и дневных наблюдений «проспал» своё открытие.

УШАКОВ *Георгий Алексеевич (1901—1963), выдающийся полярный исследователь, в двадцатых годах был уполномоченным по управлению островами Врангеля и Геральда. В 1930—1932 годах вместе с Н. Н. Урванцевым впервые исследовал и картографировал побережье Северной Земли. В 1934 году принимал участие в спасении челюскинцев. В 1935 году был начальником первой высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Руководил Гидрометслужбой СССР. Доктор географических наук (1950), работал в АН СССР.*

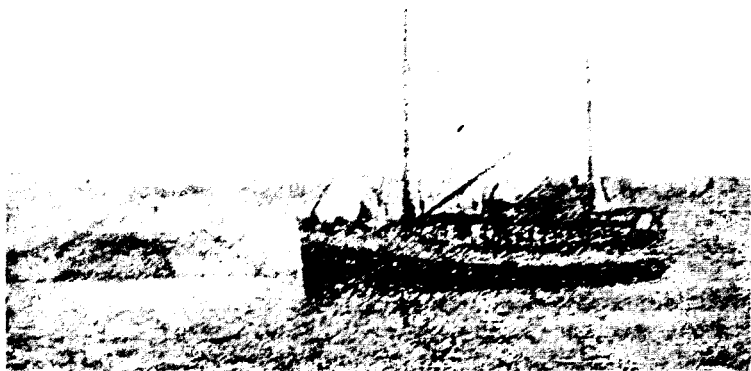
В 1935 году Н. Н. Зубов как заместитель начальника экспедиции, руководителем которой был Г. А. Ушаков, участвовал в высокоширотном походе на ледокольном пароходе «Садко». Экспедиция проходила в неизученном районе Карского моря. Несколько раз Зу-

бов видел «землю», которая на деле оказывалась айсбергом. После очередной утренней вахты, утомлённый напряжённым ожиданием, Зубов ушёл к себе в каюту, чтобы немного отдохнуть. Его сон прервал Георгий Алексеевич: «Земля, Николай Николаевич!» Зубов подумал, что его разыгрывают, но земля оказалась реальной. За ужином в кают-компании, когда собрались все члены экспедиции, Николай Николаевич предложил назвать открытую землю островом Ушакова. Это был настоящий поступок настоящего моряка и первопроходца!

Но Зубов не был бы тем самым известным Зубовым, если бы после такого «саркастического оскала» судьбы он успокоился. До последних лет своих странствований и путешествий Николай Николаевич вопреки многим наблюдениям и фактам продолжал искать свою землю. В то предвоенное да и послевоенное время было всё ещё актуально искать, например, Землю Джиллиса, или, точнее, «закрывать» её, как и многие другие земли. Но Зубов мечтал найти эту таинственную землю. Романтика первооткрывателей не покидала Николая Николаевича всю его жизнь.

В наше время большинство образованных людей даже не слышали об этой загадочной земле — Земле Джиллиса. Но ещё в середине тридцатых годов специалисты и серьёзные исследователи не только верили, но и считали, что повторное открытие Земли Джиллиса — это дело времени и везения первооткрывателя. Так в книге И. М. Иванова «Шпицберген» (1934) опубликована любопытная карта этого архипелага, где обозначены все острова Шпицбергена, а восточный берег Северо-Восточной Земли обозначен пунктиром как неисследованная часть острова. Но самое замечательное то, что на этой карте также пунктиром обозначены южнее 77° остров Хопен, а севернее 80° нанесена, как написано на карте, «З. Гиллис» [Джиллис или Гиллис — это различные транскрипции. — И. Ц.] [9, вклейка между с. 40—41].

В первой половине XIX века в географии Арктики сложилось уникальное положение, когда исследователи одну за другой «закрывали» земли, которые считались открытыми. Среди «закрытых»



«Н. Книпович» в поисках острова Джиллиса

арктических земель можно назвать Землю Санникова, Землю Гамы [15, с. 336], Землю Андреева, Землю Короля Оскара, Землю Петермана, Землю Брэдли [2, с. 55; 141] и в том числе Землю Джиллиса. Легенда о Земле Джиллиса существовала с 1707 года. «Увидели» её на $81^{\circ} 30'$ с. ш. и 36° в. д. [8, с. 4]. Но развеять миф о Земле Джиллиса оказалось не так просто. Может быть, виновником живучести этого мифа был сам Н. Н. Зубов? Первая попытка опровергнуть этот миф была предпринята в 1928 году во время поисков У. Нобиле на ледоколе «Красин». «В 1931 году в этом районе побывало советское судно «Н. Книпович», а в 1935 году — ледокольный пароход «Садко». Они также не обнаружили «Земли Джиллиса»» [Там же, с. 4] Однако на этом «закрытие» земли не закончилось. «В 1955 году «Ф. Литке» с 28 сотрудниками НИИ АН СССР отправился в район между Шпицбергом и Землёй Франца-Иосифа и северней Шпицбергена, чтобы проверить сообщение капитана Джиллиса... Terra Incognita не обнаружено, но поставили рекорд свободного плавания во льдах — $87^{\circ} 23'$ северной широты» [4, с. 423—424].

Но Зубов верил в свою звезду первооткрывателя. И он стал первооткрывателем, а точнее, основоположником новой науки — океанологии. Морская история знает непреложный штурманский закон: «Пишу, что наблюдаю, и не пишу, чего не наблюдаю». Николаю Николаевичу Зубову удалось «вырасти» из кителя штурмана. Ему в пору пришлось мантия океанолога. Ему одному из первых удалось разглядеть комплексную систему взаимосвязей в толщах океанских вод и просторов и предложить стройную систему представлений о ней, которую теперь называют океанология. И в этом большом научном свершении в истории науки, в рождении новой науки — океанологии — сыграло свою, пусть и небольшую, роль НИС «Николай Книпович».

ЛИТЕРАТУРА:

1. Адров Н. М. Исследования Баренцева моря за 1000 лет: От начала тысячелетия до первой половины XX века. — Мурманск, 2002. — Ч. 1. — 520 с.
2. Арикайнен А. И. Центр притяжения — Северный полюс. — М., 1989. — 224 с., ил.
3. Васнецов В. А. Под звёздным флагом «Персея». — Л., 1974. — 280 с.
4. Вересоцкий Э. С. Мозаика моря. — М., 2004. — 632 с.
5. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М.—Л., 1948. — 420 с., карт.
6. Деев М. Г., Шумилов А. В. Н. Н. Зубов. — М., 1989. — 189, [2] с.: ил.
7. Зубов Н. Н. Вокруг Земли Франца-Иосифа. — М., 1933.
8. Зубов Н. Н., Бадин К. С. Разгадка тайны Земли Андреева. — М., 1953. — 120 с.
9. Иванов И. М. Шпицберген. — Архангельск, 1934. — 76 с.
10. Кан С. И. Николай Николаевич Зубов (1885—1960). — М., 1981. — 136 с.
11. Киселёв А. А. Родное Заполярье. — Мурманск, 1974. — 512 с.
12. Крепе Е. М. О прожитом и пережитом. — М., 1989. — 200 с., ил.
13. Кун Т. Структура научных революций / В кн.: Кун Т. Структура научных революций: Пер. с англ. / Т. Кун; Сост. В. Ю. Кузнецов. — М., 2001. — 608 с. (С. 9—268).
14. Лакатос И. Фальсификация и методология научно-исследовательских программ / В кн.: Кун Т. Структура научных революций: Пер. с англ. / Т. Кун; Сост. В. Ю. Кузнецов. — М., 2001. — 608 с. (С. 269—453).
15. Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает / Под ред. Н. И. Смирнова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М., 1986. — 368 с., ил.

16. Морской энциклопедический словарь: В трёх томах. / Под ред. В. В. Дмитриева. — Л., 1991. — Т. 1. — 504 с.: ил.
17. Плахотник А. Ф. Физическая океанология (краткий обзор важнейших исследований). М., 1973. — 128 с.
18. Под семизвёздным синим флагом. — Мурманск, 1981. — 136 с., ил.
19. Серебровская Е. От полюса к полюсу (Жизнь и деятельность М. М. Сомова). М., 1978. — 95 с., ил. и карт.
20. Трёшников А. Ф. Их именами названы корабли науки. — 2-е изд. — Л., 1984. — 232 с., ил.

Н. М. Книпович на «Николай Книпович», или Разведка рыбных промыслов



После организации ГОИНа и присоединения к нему МБС изменился характер использования НИС «Николай Книпович». Потеряв со временем класс регистра, т. е. возможность входить в соприкосновение с ледяными полями Арктики, это судно могло теперь использоваться только для плавания в открытой воде.

Гидрологические работы в Баренцевом море продолжались, и «Николай Книпович» принимал участие в этих исследованиях. В январе—феврале 1933 года состоялся 37-й рейс этого судна [10, л. 174]. В 1933 году с появлением нового сотрудника на Мурманской станции — Б. Ф. Горбачевского — продолжались работы в области биогеохимии. Горбачевский как сотрудник Ленинградского радиевого института, химик по специальности [Там же, л. 68], был переведён в Мурманск по ходатайству академика В. И. Вернадского. Об этом говорит документ, собственноручно подписанный выдающимся академиком [Там же, л. 110]. Исследовательские работы по заданию академика Вернадского были начаты ещё в 1931 году. Тогда в «...г. Александровск на Мурмане, на Биостанцию ГОИН для сбора материалов ... по определению содержания радия в организмах, ведущихся Радиевым Институтом и Биогеохимической Лабораторией АН...» был направлен сотрудник этого института В. И. Черныш [9, л. 75].

В 1934 году, с апреля по декабрь, ПИНРО на борту НИС «Николай Книпович» были организованы пять экспедиций — с 45-й по 49-ю (сдвоенную) [18]. При этом 48-й рейс «Н. Книповича»

проходил в сложных погодных условиях. Из-за поломок плавание проходило дольше, чем обычно [12, л. 90]. В 1934 году научным руководителем 48, 49, 49-6 рейсов на «Николае Книповиче» был М. М. Адров [в архивных документах его фамилия записана как Андров. — И. Ц.] [14, л. 159].

48-й рейс «Николая Книповича» продолжался с 13 августа по 3 октября 1934 года, капитаном на борту был С. С. Строганов. 17 августа судно достигло $76^{\circ} 53'$ с. ш. и $34^{\circ} 8'$ в. д. и обнаружило первый айсберг. 22 августа судно было остановлено сплошным многолетним (паковым) льдом на $80^{\circ} 15'$ с. ш. и $51^{\circ} 50'$ в. д. С 22 по 24 августа судно стояло на якоре за островом Уиндуорд (Uinduord) в проливе Майерса (Mayersa), пытались пройти в бухту Тихая. 4 сентября стали на якорь за островом Витте на Иокангском рейде. Здесь пополнили запасы воды, провианта и топлива. 8 сентября вышли из Иоканги и проследовали на восток. 10 сентября начали плановые гидрологические разрезы по 54 меридиану. 14 сентября вышли в Карское море. При подходе к устью реки Кара судно касалось илистого грунта, что, однако, не повредило корпус. 19 сентября пришли в бухту Варнека. 21 сентября перелили топливо в рабочие танки, снялись с якоря и пошли в Печорское море для проведения гидрологических работ. 28 сентября судно вернулось в Иокангу для пополнения запаса пресной воды. С 29 сентября по 3 октября на боте проводили стандартные гидрологические разрезы вдоль Мурманского берега. 3 октября «Николай Книпович» вернулся в порт [1, л. 1—4].

Наряду с научно-исследовательскими работами ПИНРО пытался быть полезным и для оборонных задач государства. Так, летом 1934 года в секретном послании наркому пишепрома СССР А. И. Микояну директор ПИНРО Г. И. Хлыновский писал: «Для морских исследований у Института есть два судна: “Персей” и “Книпович”. Морские исследования требуют регулярного наблюдения за передвижками льда, с ними увязан промысел. Одно из этих судов — “Книпович” уже лишён регистром права соприкосновения с льдом. “Персей” также требует капитального ремонта» [11, л. 35]. Далее директор доказывал, что проводимые работы по гидрологии имеют оборонное значение и делал многозначительный намёк: «Научно-



Н. М. Книпович на борту
«Андрея Первозванного»

исследовательскому судну гражданского ведомства открыта дорога везде, оно может зайти в ряд пунктов, куда военно-гидрографические или торговые суда не допускаются» [Там же, л. 35 оборот]. И заканчивалось это послание предложением о передаче в распоряжение ПИНРО ещё двух судов.

В 1935 году «Николай Книпович» провёл пять рейсов с 50-го по 54-й [18; 19]. При этом 52-й рейс, двоянный, был самым известным в том году.

В фондах Постоянно действующей выставки достижений рыбного хозяйства [теперь она закрыта. — И. Ц.] есть старая фотография: профессор Николай Михайлович Книпович стоит на палубе судна «Николай Книпович» [25]. Этот снимок сделан в

1935 году. Тогда, в июле 1935 года, профессор Книпович прибыл в Мурманск. Это был его последний визит на Север. Он принял личное участие в организации экспедиционных работ в южной части Баренцева моря. По его предложению сектор научно-исследовательских работ в открытом море был расширен до одного градуса на север и достиг $74^{\circ} 30'$ с. ш. Н. М. Книпович был назначен начальником рейса на НИС «Николай Книпович» 23 июля 1935 года. На следующий день бот под командованием капитана К. К. Рехенбарха ушел в море [13, л. 4]. «24 июля 1935 года “Николай Книпович” отошёл от берега... “Николай Книпович” сделал четыре станции по Кольскому меридиану, а на пути к следующей, пятой, станции сломался главный двигатель. Судну пришлось возвращаться в Мурманск. Первые тридцать миль оно прошло под парусами, а затем его повел на буксире траулер. В сердцах Николай Михайлович оставил борт экспедиционного судна и уехал в Ленинград» [29, с. 126]. Экспе-

диционное судно после десяти суток ремонта вновь вышло в Баренцево море. «По возвращении судна в Мурманск, А. Танцора, начальник экспедиции, прислал Николаю Михайловичу, как шефу Института, отчёт о плавании. “Николай Книпович”, сообщал он, прошёл 4837 морских миль, сделал 165 океанографических станций, совершил 235 промеров глубин» [Там же, с. 127]. Эта экспедиция длилась два с лишним месяца, до 29 сентября, и была 52-м рейсом «Николая Книповича» [18].

В экспедиционных работах лета—осени 1935 года принимали участие одновременно два судна. К западу от Кольского меридиана работы проводил легендарный «Персей». В восточной части проводить исследования выпало «...на долю маленького судна “Н. Книпович”» — так писал об этом профессор Н. М. Книпович в статье «Гидрологическая съемка Баренцева моря» [15]. Кстати, стоит заметить, что за время совместных исследований судами были проведены работы на 242 станциях. Из них 165 станций были выполнены на НИС «Николай Книпович» [Там же].

Но этот морской поход был знаменателен не только тем, что на борту «Николая Книповича» был сам профессор Книпович. Своим 52-м рейсом «Николай Книпович» участвовал в первой советской океанологической экспедиции в Баренцевом море. Это очень важный момент в истории создания новой науки — океанологии, которая не вытесняла, а возникла рядом с океанографией. Профессор Н. М. Книпович принял в этой экспедиции непосредственное участие лишь на первом этапе работ. Но это была не первая встреча ученого и судна.

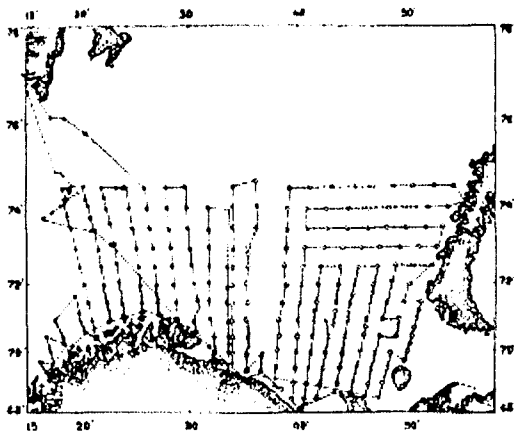


Схема океанографической съемки Баренцева моря, выполненная на судах «Николай Книпович» и «Персей» в 1935 году



«Николай Книпович» под парусами

О первой встрече судна и учёного сохранилось воспоминание дочерей Книповича, Юлии Николаевны и Татьяны Николаевны, опубликованное в еженедельнике «Рыбный Мурман» за 05.04.72 № 41 [28]. Как вспоминает Татьяна Николаевна, «...было это примерно в 1927 году. Летом собрался Николай Михайлович в Мурманск и

взял с собой меня... Приехали. Ну, город-то тогда только начинал строиться, да мы в городе и не были, сразу пошли на пароходе в Екатерининскую гавань, где находилась Мурманская биологическая станция. Пошли на пароходе, который назывался «Николай Книпович». Отец шутил: «Сам на себе еду»» [Там же]. Но, к сожалению, Т. Н. Книпович ошибалась. Не могли они летом 1927 года идти на боте «Николай Книпович» в Александровск. Как теперь уже установлено, судно прибыло на Мурман из Норвегии только в августе 1928 года. И все же, несмотря на эту хронологическую неточность, нет сомнения, что так или примерно так произошла первая встреча Н. М. Книповича и одноименного бота. Встреча эта могла произойти и в самом конце лета 1928 года, и годом позже. Теперь это трудно установить точно. Главное, что выдающийся ученый, крупнейший исследователь морей российской Арктики, начавший свою работу в Баренцевом море [27], основатель школы российской ихтиологии и научно-исследовательское судно трудились вместе, осваивая просторы и богатства Арктики.

Однако бот знаменит не только тем, что на нем работал выдающийся ученый. На его борт не раз поднимались, и в качестве начальников экспедиционных рейсов, и как исследователи В. А. Васнецов, А. Д. Добровольский, Н. Н. Зубов, М. В. Кленова, Б. П. Мантейфель, Ю. Ю. Марти, М. П. Сомов и др. Судьбы таких известных в прошлом капитанов, как П. А. Полисадов, С. В. Попов, С. С. Строганов также тесно связаны с ботом «Николай Книпович».



Б. П. Мантейфель

ПОЛИСАДОВ Пётр Андреевич (1889—1952) по окончании Архангельского мореходного училища с 1909 года работал в Отдельной съёмке Белого моря (ОСБелМ). В 1914—1917 го-



П. А. Полисадов

дах служил на вспомогательном крейсере «Митава», канонерской лодке «Сивуч». В 1922—1925 годах командовал гидрографическими судами «Таймыр», «Купава», «Пахтусов». В 1925 году участвовал в исследовании побережья Новой Земли. В 1926 году был лётчиком-наблюдателем зверобойной экспедиции. В 1938 году командовал шхуной «Мурманец», участвовал в снятии со льдины папанинцев. В 1938—1944 годах командовал судами «Николай Книпович» и «Исследователь» [24,

с. 320]. В 1938 году как капитан «Николая Книповича» был награждён орденом «Знак Почёта» [17].

В 1936 году «Николай Книпович» провёл ещё шесть рейсов с 55-го по 60-й [19; 20]. В 1937 году ПИНРО организовал на НИС «Николай Книпович» рейсы № 61—69 [18]. А в 1938 году — рейсы № 70—72 [21].

События, о которых дальше пойдет речь, произошли в 1939 году и непосредственно связаны с научно-исследовательским судном «Николай Книпович».

В 1939 году исполнилось 11 лет с момента спуска на воду судна. Это означало, что закончилась 10-летняя гарантия на его эксплуатацию, выданная норвежским «Ллойдом». Но деревянный парусник ледового класса, оснащенный 120-сильным двигателем, заявил о своем морском долголетии, о своих возможностях продолжать нести трудовую вахту в Арктике, совершив два открытия в этом же тридцать девятом году.

Одно из замечательных событий в истории освоения северных морей — открытие советскими моряками и учеными промысловых скоплений крупной сельди в возрасте старше 8—9 лет, названной

исследователями «полярным заломом». В поиске «полярного зала-ма» принимало участие НИС «Николай Книпович», с борта которого научная группа под руководством Ю. Ю. Марти определила точное его место обитания.

МАРТИ Юлий Юльевич родился 24 февраля 1906 года в городе Керчь. Родители — педагоги. В 1923 году окончил Керченский общеобразовательный техникум. С 1922 года работал помощником наблюдателя в Азовской экспедиции. В 1925 году экстерном закончил Ленинградский сельскохозяйственный техникум, отделение рыбоведения. Летний сезон 1925 года в составе Азовской экспедиции работал в устье реки Кубани. С осени 1925 года начал слушать лекции В. К. Солдатова, С. А. Зернова, Ф. И. Баранова в Тимирязевской академии. Весной 1926 года



Ю. Ю. Марти

Н. М. Книпович поручил Марти самостоятельную тему исследований, объект — камбала [3, л. 279]. Осенью 1929 года экстерном заканчивает Тимирязевскую сельскохозяйственную академию, биологический факультет, отделение рыбоводства. С июня 1929 года руководил Керченским наблюдательным пунктом. С 1931 года начинает изучать дельфинов [Там же, л. 280]. К 1934 году Марти работал заместителем директора Азовско-Черноморского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и руководил работами сектора добычи и бригадой ихтиологического сектора по исследованию хамсы [Там же, л. 281]. В этом же году был освобождён от должности и привлечён к судебной ответственности по статье 109 УК РСФСР, получил один год принудительных работ с выплатой 25 % зарплаты [3, л. 282; 4, л. 321].

Летом и осенью 1936 года руководил аламанным промыслом Крымского треста. За добросовестное выполнение плана был премирован и награждён именными часами наркомом пищевой промышленности А. И. Микояном [3, л. 282]. С марта 1937-го работал в ПИНРО, в январе 1938-го переведён из отдела донных рыб в отдел сельди, с мая 1939 года — заместитель заведующего этого отдела [Там же]. В 1940 году защитил диссертацию на соискание степени кандидата биологических наук по теме «Исследование жизненного цикла мурманской сельди», в 1954-м защитил докторскую диссертацию [6, л. 328]. В 1941 году ушёл добровольцем на фронт, воевал на Мурманском направлении, в 1944-м по просьбе руководства ПИНРО был отозван с фронта [8, л. 332]. В 1948 году стал лауреатом Сталинской премии III степени за работу «Медвеженско-Шпицбергенский район, как новая база сельдяного промысла СССР» [5, л. 311]. В 1956 году переведён в Москву заместителем директора по научной части ВНИРО [8, л. 332]. Был награждён правительственными наградами, в том числе медалью «За отвагу» [7, л. 329].

Для того, чтобы лучше представить себе значение открытия «полярного залома», а большинство современных читателей не то, что вкуса этой рыбы не знают, но может быть даже и не слышали такого поэтического названия сельди, следует остановиться на предыстории этого открытия.

Сельдь издавна была ценной промысловой породой и особенно славилась и славится теперь продукция из этой рыбы в виде пикантных закусок и экзотических деликатесов типа «филе исландской сельди в винном соусе». «Основной промысловой рыбой на Мурмане в довоенные годы была треска. Впервые большое количество сельди выловили на Мурмане в 1931 году» [23, с. 248]. Эту точку зрения профессора А. А. Киселёва фактически подтверждает сообщение В. Ю. Визе: «В 1929 году в Баренцевом море было добыто 25 тонн сельди, в 1930 году — 1090, в 1931 году — 22 928, в 1932 году — 29 926, в 1933 году — 67 939, в 1934 году —

90 900, в 1935 году — 93 300. В 1936 и 1937 годах сельдь к Мурману не подходила» [16, с. 127].

Промысел сельди традиционно велся в прибрежной зоне. В 1933 году впервые был организован дрейфтерный лов с мелких судов, который до 1938 года также велся в прибрежной зоне. Пик добычи сельди пришелся на 1934—1935 годы. В эти годы многие прославленные капитаны и рыбаки стали орденоносцами, их имена гремели по всей стране... Но в 1936 году улов сельди резко сократился и не потому, что наши рыбаки возгордились от прежних успехов, или потому, что «активизировался классовый враг», распугавший всю рыбу у Советского побережья, а потому, что сельдь перестала заходить в губы и заливы Кольского полуострова. Неудачи в добыче сельди в 1936—1937 годах говорили о том, что нельзя было «...ориентироваться только на запорную систему... встала задача организации и освоения лова активными методами. Это означало необходимость выхода за сельдь в открытое море» [26, с. 257]. Это же мнение разделяет и профессор Киселёв: «...встала задача — ловить сельдь в открытом море. Внедрялись новые, активные формы сельдяного промысла — кошельковый и дрейфтерный лов. Работники Полярного научно-исследовательского института начали исследования по сельди. Лучшие корабли флота совершили десятки пробных рейсов» [23, с. 249].

Наука тогда еще не знала всех законов развития и жизни североатлантической сельди. Продовольственная проблема в тридцатые годы стояла в стране остро как никогда. Только в 1935 году были отменены продовольственные карточки. Рыбная продукция в отдельных регионах страны была значительной и даже преобладающей в рационе питания советских граждан. Политически важно было наращивать выпуск пищевых продуктов, в том числе и рыбных, в стране, не раз переживавшей голод.

10 апреля 1937 года А. И. Микоян, нарком пищевой промышленности, издал приказ об организации лова сельди в Баренцевом море. Этот приказ буквально подхлестнул рыбаков и ученых-разведчиков морских богатств. Каждый из них отлично знал силу приказов. Это были «трудовые» законы, обязывающие каждого соблюдать железную дисциплину и карающие нарушителей «высшей ме-

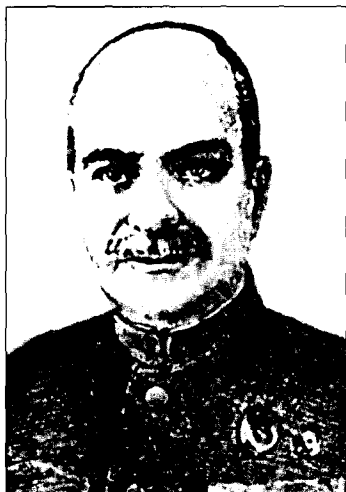


Лов сельди в Мотовском заливе. 1934—1935 годы

рой социальной защиты» или не менее чем 10-летним сроком. Но будет кощунством обойти молчанием мужество наших рыбаков, научный талант исследователей морей, тот трудовой героизм, который каждый день проявляли советские люди.

Ещё в годы первой пятилетки на Мурмане началась организация промысловой разведки. Для этих целей выделялись специальные суда. С этой целью учёные и промысловики-разведчики разделили всё Баренцево море на пять районов, в каждом из которых работало поисковое судно. Такой траулер-поисковик «... искал рыбу, вызывал промысловиков в рыбные квадраты, в то же время и сам ловил рыбу. Большую помощь поисковикам оказывал ГОИН — Государственный океанографический институт. Капитаны флота получили новую, сравнительно неплохую промысловую карту. Самостоятельной единицей промысловая разведка стала в 1938 году, когда для этого были выделены шесть траулеров; её работу возглавляли капитан А. Ф. Таран и профессор М. П. Сомов» [23, с. 229].

СОМОВ Михаил Павлович (1880—1950) родился в семье крупного помещика Екатеринославской губернии. Отец Павел Васильевич Сомов окончательно разорился к 1883 году и переселился с семьёй в Тамбов. В 1899 году Михаил Сомов окончил Тамбовскую гимназию с серебряной медалью и поступил на физико-математический факультет Московского университета. В 1901 году женился. В 1902 году опубликовал свою первую научную работу, а в 1903 году на международной выставке в Москве получил серебряную медаль за своё исследование о распространении пресноводных



М. П. Сомов

мягкотелых (*Mollusca*). В 1904-м Михаил Павлович заболел туберкулёзом, и семья отправила его лечиться на Средиземное море в г. Вилла-Франка. Здесь Михаил Павлович работал на морской биостанции. Через год вернулся в Москву, работал ночным корректором в типографии В. М. Саблина и преподавал географию в частной школе. После закрытия типографии перебрался в Тамбов, где также работал в типографии, выпускал газету вместе с будущим наркомом связи В. Подбельским. Весной 1907 года Сомов сдал государственный экзамен в Университете и получил диплом I степени. В 1907 году газету закрыли по решению суда, а М. П. Сомова преследовали до 1909 года по обвинению «в стремлении к свержению существующего строя». До 1912 года работал в типографии И. Д. Сытина, т. к. департамент полиции запретил Сомову преподавательскую деятельность. Пытался попасть в экспедицию В. А. Русанова, но неудачно. С 1912 по 1913 годы жил в Германии, учился в Высшей сельскохозяйственной школе, участвовал в экспедиции по изучению рыб-

ных запасов в Северном море. В 1914 году принимал участие в международном конгрессе по морскому рыболовству в Швеции. Вернулся на родину, принял Октябрьскую революцию. В 1919 году Сомов был избран профессором по кафедре рыбного хозяйства Петроградского агрономического института. С 1922 года — профессор Лесного института. В 1922—1925 годах работал заместителем директора института рыбного хозяйства в Москве. Руководил работами сельдяных экспедиций в Белом и Баренцевом морях. С 1926 по 1928 год работал в Астрахани, до 1930-го — во Владивостоке в Тихоокеанском институте рыбного хозяйства. В январе 1931 года был арестован и до марта 1932 находился под следствием, обвинялся по статье 58 УК, но был освобождён без предъявления обвинения. После освобождения начинает работать в Москве в Государственном океанографическом институте, но сразу же перебирается в Мурманск. После слияния Океанографического института с Всесоюзным институтом морского рыбного хозяйства был назначен заместителем директора Полярного института и заведующим лабораторией сельди. За исследовательскую работу в сельдяную путину 1934—1935 годов награждён именными часами и месячным окладом. В 1937 году ВАК без защиты диссертации утвердила Сомова в степени доктора биологических наук. В 1938 году назначен заместителем начальника промысловой разведки. В 1939 году награждён орденом Трудового Красного Знамени. С 1940 года — начальник Промразведки Главсеврыбпрома. С начала войны работает в Архангельске, Нарьян-Маре, занимается организацией промыслов рыбы. Награждён орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Советского Заполярья» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» [2].

Существенным требованием промысла стал активный лов сельди в открытом море. Для этого необходима была разведка новых мест скопления сельди промысловой концентрации. «Удельный вес рыбы, добытой в новых районах, в общем улове тралового флота увеличивался из года в год. В 1936 году он составлял 3%, в

1937 году — 12%, в 1939 году — уже 28%. В 1939 году почти четвёртая часть всей выловленной мурманскими судами рыбы приходилась на район, незадолго до этого открытй капитаном И. Н. Демидовым. Ценность Демидовской банки заключалась в том, что там ловилось много окуня» [23, с. 300]. Теперь предстояло найти промысловые скопления сельди в открытом море.

Научно-исследовательские суда, а в их числе и «Николай Книпович», вели поиск этой породы рыбы. Исследовательские работы по традиции промысла сельди преимущественно велись в прибрежной зоне. С марта 1939 года «Николай Книпович» вел ледовую разведку в Чёшской губе с целью установления времени начала промысла сельди в этом районе. 30 апреля судно вмерзло в ледяное поле, потеряв возможность маневрировать, начало дрейфовать по губе. 34 дня продолжался дрейф судна, тогда как запас топлива, воды и провианта на «Николае Книповиче» рассчитан максимум на 21 день. За все время ледового плена экипаж судна проявлял выдержку и самообладание, мужественно ведя борьбу за живучесть судна в условиях дрейфа и торошения льдов. Мало того, все время дрейфа по слабо изученной Чёшской губе капитан судна Петр Андреевич Полисадов, отменный судоводитель и прекрасный полярный гидрограф, проводил гидрометеорологические исследования. По всему маршруту дрейфа «Николая Книповича» П. А. Полисадов проводил промер глубин Чёшской губы. В результате этих работ была обнаружена ранее неизвестная банка, которую капитан «Николая Книповича» по праву первооткрывателя назвал «банка “Книпович”» в честь судна, с борта которого было произведено океанографическое открытие. Но случилось так, что банка в Чёшской губе, открытая в 1939 году и нанесенная на карту Полисадова, так и остаётся безымянной [факт отметки на карте банки и её названия был установлен автором при просмотре карты Полисадова в фондах Постоянно действующей выставки достижений рыбного хозяйства. — И. Ц.]. Океанографическое открытие состоялось, нам же следует подумать о восстановлении исторической справедливости и вернуть название, данное первооткрывателем, пока ещё безымянной банке в Чёшской губе.

Название не осталось на карте, затерялось в будничной суете по одной простой причине — некогда было капитану Полисадову офор-



А. Ф. Таран



И. Н. Демидов

млять свое открытие. Всего десять дней простоял «Николай Книпович» у стенки мурманского причала. За эти десять дней судно было полностью подготовлено к очередной разведке и поиску сельди в районе острова Медвежий и западных берегов Шпицбергена. 17 июня 1939 года судно «Николай Книпович» с капитаном П. А. Полисадовым и руководителем экспедиции Юлием Юльевичем Марти вышло в море на поиск «полярного залама».

Курс на остров Медвежий был выбран не случайно. Не первый год шел поиск крупной сельди у побережья, но все попытки были тщетны. Этот рейс «Николая Книповича» был необходим для проверки одной научной гипотезы.

Еще со времен Мурманской научно-промысловой экспедиции (1898—1908), в которой ряд лет участвовал профессор Н. М. Книпович, было известно, что на Мурмане время от времени появляются значительные скопления сельди, но глубоко этот вопрос не был проработан. В свое время экспедиции, проводимые на «Персее», определили места нереста мурманской сельди, в том числе были открыты ранее неизвестные места нерестилищ у северо-западного побережья Норвегии. К концу тридцатых

годов о мурманской сельди было известно почти все, кроме одного — где обитают уже отнерестившиеся, крупные особи сельди.

К этому времени была сформулирована гипотеза о том, что миграция отнерестившейся и крупной сельди связана не с Нордкапским, а со Шпицбергенским теплым течением. Это означало, что в летние месяцы сельдь должна находиться в районе Медвеженско-Шпицбергенской отмели. Косвенно это положение подтверждалось находками в желудках трески крупной, толстоспинной сельди размером до 32 сантиметров, тогда как обычная сельдь не превышала 18 сантиметров в длину. Необходимо было отыскать промысловые скопления сельди, апробировать крупноячейные сети и сам способ активного лова сельди в открытом море. Все эти задачи с успехом решила экспедиция на «Николае Книповиче». Первые тонны «полярного залома», привезенные «Николаем Книповичем» в Мурманск, поистине стали триумфом самоотверженного труда рыбаков и ученых Северного бассейна. Этим рейсом «Николай Книпович» продемонстрировал перспективность добычи морепродуктов в высоких широтах Баренцева моря, сделал первые шаги к развитию океанического промысла. Успех «Николая Книповича» развил поисковый комбайн «Авангард» под руководством капитана С. Е. Едемского. Он вернулся в Мурманск с уловом сельди в 25 тонн.

Таким был 1939 год в истории экспедиционного судна «Николай Книпович».

Научному изучению феномена северных морей — сельди Ю. Ю. Марти посвятил свои многолетние исследования. Признание научных заслуг ученого пришло в послевоенные годы, в 1948 году. Ю. Марти стал лауреатом Сталинской премии III степени за изучение нового района сельдяного промысла. После войны был создан специализированный добывающий сельдяной флот... А в те суровые годы, когда еще совершались большие и малые географические открытия, район обитания «полярного залома», открытый с борта «Николая Книповича», не был освоен как самостоятельная промысловая зона — помешала война.

До самого начала Великой Отечественной войны НИС «Николай Книпович» ходило в море. В 1941 году ПИНРО провел на «Николае Книповиче» рейсы с 73-го по 77-й [22]. 73-й рейс

судна проходил с 11 по 23 февраля 1941 года. 74-й рейс судна проводился с 7 марта по 5 апреля 1941 года. А 75-й рейс на НИС «Николай Книпович» был проведён с 17 апреля по 10 мая 1941 года. Начальником экспедиции был назначен Г. Я. Мамай. В ходе экспедиции проходило гидрологическое наблюдение над режимом вод Баренцева моря. 22 апреля судно достигло $74^{\circ} 30'$ с. ш. по Кольскому меридиану. За этот рейс судно прошло 1450 миль, из них 155 вдоль кромки льдов и во льдах Баренцева моря [1, л. 5—7]. Последний 77-й предвоенный рейс «Николай Книпович» выполнил с 18 по 22 июня 1941 года. Судно проводило гидрологические разрезы вдоль Мурманского берега. 22 июня работы были прерваны, началась война [Там же].

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

1. Архив Мурманского УГМС. Инв. № 579, от 19.05.1947, оп. № 28.
2. Архив ПИНРО. Личные дела уволенных в 1950, 1951 гг., автобиография Сомова Михаила Павловича, л. 77—79.
3. Архив ПИНРО. Личные дела уволенных в 1956 году, автобиография Марти Юлия Юльевича, л. 279—282.
4. Архив ПИНРО. Личные дела уволенных в 1956 году, характеристика на Ю. Ю. Марти от 8 октября 1951 г., л. 321—322.
5. Архив ПИНРО. Личные дела уволенных в 1956 году, л. 311.
6. Архив ПИНРО. Личные дела уволенных в 1956 году, л. 328.
7. Архив ПИНРО. Личные дела уволенных в 1956 году, л. 329.
8. Архив ПИНРО. Личные дела уволенных в 1956 году, л. 332.
9. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 12, на 309 л.
10. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 32, на 332 л.
11. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 33, на 47 л.
12. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 34, на 161 л.
13. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 35, на 32 л.
14. Архив ПИНРО, ф. 182, оп. 2, д. 36, на 182 л.
15. Бюллетень Арктического института. — Л., 1935. — № 12. — С. 440—442.
16. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М.—Л., 1948. — 420 с., карт.
17. Государственный архив Мурманской области, ф. 534, оп. 16, д. 4, л. 8.
18. Гидрометфонд СССР. Инв. № 36, Мурманское УГМС, от 29.11.1977.
19. Гидрометфонд СССР. Инв. № 37, Мурманское УГМС, от 29.11.1977.
20. Гидрометфонд СССР. Инв. № 38, Мурманское УГМС, от 29.11.1977.

21. Гидрометфонд СССР. Инв. № 39, Мурманское УГМС, от 29.11.1977.
22. Гидрометфонд СССР. Инв. № 40, Мурманское УГМС, от 29.11.1977.
23. Киселёв А. А. Родное Заполярье. — Мурманск, 1974. — 512 с.
24. Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает / Под ред. Н. И. Смирнова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М., 1986. — 368 с., ил.
25. Постоянно действующая выставка достижений рыбного хозяйства. Нв фф 517.
26. Пятовский В. П. Преображённый Север. — Мурманск, 1974. — 416 с.
27. Работы Мурманской биологической станции. — Мурманск, 1925. — Т. 1. — 90 с.
28. Рыбный Мурман. — 1972. — 5 апр., № 41.
29. Славентантор Д. Е. Учёный первого ранга. — Л., 1974. — 136 с.

Геройский корабль



Странная и интересная историческая судьба выпала на долю моторно-парусного судна «Николай Книпович». История этого прославленного бота не оборвалась в годы Великой Отечественной войны, как писали впоследствии некоторые известные авторы. Об этом судне одно время писали много, даже была идея поднять бот, восстановить его и на борту судна организовать музей истории исследования Арктики. Однако время ушло, музей, может быть, будет организован, но на борту атомохода «Ленин», а память о легендарном моторно-парусном боте «Николай Книпович» продолжает жить. Но помнить надо не только уникальные арктические рейсы бота «Николай Книпович», но и героическое военное прошлое корабля.

Несколько лет шел поиск материалов о военной судьбе бота «Николай Книпович». Работа в архивах, анализ источников, воспоминания ветеранов давали самые противоречивые свидетельства. Официальная историография представляла наше дело совершенно безнадежным. В прекрасной книге академика А. Ф. Трешникова «Их именами названы корабли науки» есть несколько теплых строк о судне «Николай Книпович» [10]. Военная судьба бота представлена в ней трагическим финалом: «Экспедиционное судно “Книпович” затонуло во время Второй мировой войны в Баренцевом море» [10, с. 101].

Аналогичные сведения можно найти и в воспоминаниях академика Е. М. Крепса «О прожитом и пережитом». «“Николай Книпович” был геройский корабль, несмотря на свои малые размеры. Он имел неограниченный район плавания, ходил на Шпицберген, на Землю Франца-Иосифа, на нем можно было смело пуститься в кругосветное плавание. Он проплавал до Великой Отечественной войны и погиб во время бомбардировки его фашистами» [9, с. 83].

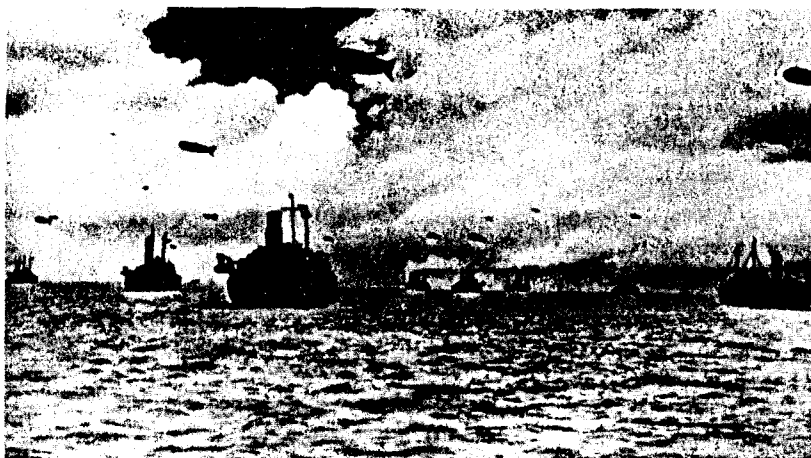
В то же время нам достоверно было известно, что «Николай Книпович» ходил в море вплоть до 1959 года, а затем был списан. До 1986 года «Николай Книпович» лежал на берегу Кольского залива, затем был поднят и отправлен на реставрацию и восстановление.

В 1989 году академик А. Ф. Трешников в своём письме к автору дал пояснение о происхождении ошибочной информации о гибели НИС «Николай Книпович». Академик писал: «Я не могу сейчас ответить, откуда я взял информацию о гибели "Н. Книпович". Смутно помню, об этом было сообщение какого-то корреспондента в каком-то журнале или сборнике, посвященном морским делам во время Второй мировой войны» [1].

Поиск достоверных материалов по военной истории бота «Николай Книпович» осложнялся еще и тем, что не было известно точное военное наименование судна. Лишь в 1988 году, когда вышел в свет справочник С. С. Бережного «Корабли и суда ВМФ СССР 1928—1945», удалось обнаружить военно-морское наименование «Николая Книповича» в годы войны. В справочнике значилось: «N 503 (до 29.9.1941 и с 29.3.1944 — Книпович). Бывш. дрейфтер Главсевгосрыбтреста НКРП... зач. в сост. СФ. 25.8.1941 вооружён, перекласс. в СКА и вкл. в боевой сост. БВФ СФ. Участв. в ВОВ: защита внутр. и внешних коммуникаций в Горле Белого моря. 29.3.1944 выведен из боевого сост. флота и переформ. в ГИСУ» [8, с. 422].

Хотя характеристики, приводимые С. С. Бережным относительно «Николая Книповича», грешат неточностями, главное было достигнуто — установлено военное название судна — СКА-503. Военно-морской архив в Гатчине, несмотря на секретность материалов и сложную процедуру оформления допуска, позволил приоткрыть ещё одну тайну времён Великой Отечественной войны и установить истинный ход событий в боевой судьбе корабля и его экипажа.

Во время Великой Отечественной войны многие суда гражданского морского флота были зачислены в состав флота военно-морского. Такая же судьба была уготована научно-исследовательскому судну «Николай Книпович». «Николай Книпович» как вспомогательное судно числился в составе Беломорской военной флотилии с



Проводка судов в конвоях

июля 1941 года. «Главной задачей Беломорской флотилии и её подразделений — Иокангской, Новоземельской и Карской ВМБ и Северного отряда в арктическом районе была охрана судов на рейдах, охрана транспортов и ледоколов при их проводке в конвоях» [11, с. 328]. В августе «Николай Книпович» был вооружен и переклассифицирован в сторожевой катер (СКА), став боевой единицей Военно-морского флота СССР.

Вооружение СКА-503 было минимальным — одно 45-мм орудие и один 7,62-мм пулемет. Но в отличие от других сторожевых катеров СКА-503 имел на борту гидроакустическую аппаратуру, которая была установлена на «Николае Книповиче» для проведения научно-исследовательских работ. Наличие гидроакустической установки на СКА-503 позволяло ему выполнять особые задания по проводке транспортов и тралению фарватера. Это техническое преимущество значительно расширяло функции СКА-503 для проведения военных операций и несения боевых дежурств по охране внешних и внутренних коммуникаций.

Приказом по Иокангской военно-морской базе Беломорской флотилии от 20 октября 1941 года сформирован личный состав

СКА-503 [2, л. 16—17]. Командиром корабля был назначен командир запаса Кузнецов Фёдор Павлович [Там же, л. 30]. Через пять дней после укомплектования экипажа корабля, 25 октября 1941 года, катер принял участие в высадке десанта в Западной Лице [4, л. 50].

В ноябре 1941 года СКА-503 вошел в состав 2-го дивизиона сторожевых катеров Иокангской военно-морской базы. В марте 1943-го СКА-503 со всем экипажем был передан в 4-й дивизион сторожевых катеров Иокангской военно-морской базы Беломорской военной флотилии Северного флота [3, л. 10, 11 об.]. Боевые дежурства сменяли одно другое. Траление фарватера, боевое охранение портов, доставка грузов на станции зимовщиков были обычной работой экипажа СКА-503 в войне на Баренцевом и Белом морях. Если судовой двигатель называют сердцем корабля, то судовой экипаж — это его душа. Экипаж СКА-503 отличался мужеством, скромностью и верой в победу.

В 1943 году экипаж СКА-503 состоял из 17 человек [3, л. 11 об.]. Небольшой коллектив сторожевика проявил в годы войны стойкость и профессионализм, выполняя боевые задания. Экипаж корабля — опытные моряки. Десять из семнадцати были призваны из запаса, причем семеро моряков — из запаса второго разряда, несколько человек, в том числе командир корабля, родом из Поморья. Морская закалка и жизненный опыт членов экипажа были залогом их славного ратного труда на море в годы войны.

Бессменным командиром корабля был Фёдор Павлович Кузнецов, 1909 года рождения, член ВКП(б). Фёдор Павлович как командир корабля получил первое офицерское звание младшего лейтенанта, а в 1944-м стал старшим лейтенантом [7]. За годы боевой службы на катере Кузнецов был дважды награждён орденом Красной Звезды [Там же]. Под его командованием СКА-503 за время войны прошел 32 000 миль, уничтожил 7 мин, отконвоировал 6 барж с горючим, им было протралено 162 мили, доставлено груза — боеприпасов и продовольствия — 520 тонн [4, л. 50—51]. Особенно слаженно экипаж катера действовал, ведя бои с фашистской авиацией.

22 мая 1942 года СКА-503 сопровождал транспорт «Леонид Красин». Одновременно с проводкой транспорта сторожевой катер вел траление. Неожиданно корабли были атакованы двенадцатью

Ю-88 [Там же]. Завязался бой. Скорость и бомбы против мужества и хладнокровия советских моряков. Неоднократные попытки «юнкеров» бомбовыми ударами потопить корабли были предотвращены умелым маневрированием судов и слаженными действиями их экипажей. СКА-503 умело уклонялся от прямого попадания авиабомб, но повреждения все-таки получил. От разрывов бомб вблизи катера корпус корабля получил течь, из строя вышел вспомогательный двигатель. Сторожевой катер остался без света. Героическими усилиями экипажа атака вражеской авиации была отбита. СКА-503 выполнил боевую задачу — сопровождаемый им транспорт благополучно пришел на базу.

28 мая 1942 года произошел еще один не менее ожесточенный бой с фашистской авиацией. СКА-503 вел траление фарватера. Шесть Ю-88 атаковали сторожевик [Там же]. Опять неравный бой, бой, который СКА-503 принял и не проиграл. Удачно маневрируя, катер уклонялся от бомбовых ударов, следовавших один за другим. Смелость и дисциплинированность в этом бою проявил весь экипаж. Особенно отличилось отделение рулевых — старшина 2-й статьи



Высадка морского десанта

Д. Н. Митрофанов, краснофлотец П. К. Коншин и отделение коммандоров — старшина 2-й статьи И. И. Номеров, краснофлотцы Н. И. Труфанов, Ф. И. Лапин и М. И. Кузнецов. Практически всегда, будь то участие в конвое, траление или бой с вражеской авиацией, успех выполнения боевого задания во многом зависел от слаженной работы БЧ-5 — машинного отделения. Отделение мотористов — старшина 1-й статьи Н. А. Сопильняк, краснофлотцы В. Ф. Ильин и Н. Я. Колисниченко — это сплав надежности, высокого мастерства и творческой инициативы.

Старшина мотористов Николай Антонович Сопильняк, 1910 года рождения, беспартийный, до мобилизации ходил в море на «Николае Книповиче» и всю войну отслужил на этом же судне. Отличное знание материальной части позволили ему в критический момент боя 28 мая 1942 года обеспечить форсированный ход катеру и выполнить маневр — отклониться от бомбового удара. Старшина 1-й статьи Н. А. Сопильняк, как это записано в наградном листе, «...обеспечил форсированный ход, чем способствовал уклонению от бомбового удара, проявил смелость, дисциплину в бою» [4, л. 59]. Николай Антонович Сопильняк был награжден орденом Красной Звезды.

В бою 22 мая 1942 года настойчивость и смекалку проявил старший краснофлотец В. Ф. Ильин, 1914 года рождения, беспартийный [6, л. 170]. Корабль был атакован вражескими самолетами. От взрыва авиабомбы лопнул фундамент дизель-динамо. Мотористы СКА-503 вели борьбу за живучесть материальной части катера. Вячеслав Федорович Ильин деревянными заготовками расклинил фундамент и добился того, что динамо продолжало работать. Катер выполнил боевую задачу.

Поддерживать в рабочем состоянии старенький «Болиндер», дизель, работавший с 1928 года, было непросто. Качественно обслуживая двигатель, Ильин добился 1000 часов безаварийной работы дизеля без ремонта. Хотя по норме ремонт следовало проводить через каждые 300 часов работы [Там же].

Во время одного из плановых ремонтов требовалось заменить вышедшие из строя иглы форсунки. На базе и на флотилии импортных игл для выдавшего вида «Болиндера» найти не удалось. Это грозило СКА-503 выходом из строя надолго или даже навсегда.

Старший краснофлотец Ильин внес ценное рационализаторское предложение: вырезать вручную пазы распыливания игл и снова сторцевать их. Проведя эту работу, В. Ф. Ильин восстановил двигатель, и катер вернулся в строй. За самоотверженный ратный труд старший краснофлотец В. Ф. Ильин был награжден медалью Ушакова [Там же].

В экипаже был ещё один орденоседец — командир отделения рулевых, старшина 1-й статьи В. Г. Семёнов. Василий Григорьевич Семёнов, 1915 года рождения, член ВКП(б), на Военно-Морском Флоте служил с октября 1937 года, в 1941 году был награжден значком «Отличник ВМФ». Орден Красной Звезды Василий Григорьевич получил за выполнение специального задания командования флотилии 17 сентября 1944 года. Семёнов во главе группы из четырёх краснофлотцев был высажен на остров Белый для обследования места гибели уничтоженного фашистами транспорта «Марина Раскова». Это была одна из последних крупномасштабных трагедий в Арктике во время войны. Тогда был уничтожен советский конвой БД-5 в составе парохода «Марина Раскова» и двух тральщиков из трёх сопровождавших [11, с. 324]. В ходе обследования острова Белый были погребены члены команды погибшего транспорта, а зимовщики на острове были обеспечены дровами и мукой, которые группа Семёнова выловила в море [5, л. 260].

До окончания боевых действий в Баренцевом море СКА-503 входил в состав Северного флота. Затем катер был демобилизован и получил прежнее название «Николай Книпович». За время своей военно-морской службы СКА-503 выполнил множество боевых задач. Боевые дежурства, участие в конвоях, отражения воздушных атак, траления мин, охрана рейда Нарьян-Мара, доставка военных грузов, высокоширотные походы за 80-й градус...

СКА-503 был надежным сторожевиком... «“Николай Книпович” был геройский корабль...» [9, с. 83]. И все эти хвалебные эпитеты — заслуга экипажа. История корабля — это, прежде всего, история его экипажа, людей, жизнь и судьба которых связана с этим судном. Будем помнить краснофлотцев, моряков-североморцев из экипажа СКА-503, которые своим ратным трудом приближали Победу!

ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА СКА-503, ПРОХОДИВШИЕ СЛУЖБУ НА КОРАБЛЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941—1945 ГОДОВ:

1. Кузнецов Федор Павлович, 1909 г. р., старший лейтенант, командир СКА-503.
2. Митрофанов Дмитрий Никитович, 1913 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения рулевых (до 1943 года).
3. Семёнов Василий Григорьевич, 1915 г. р., старшина 1-й статьи, командир отделения рулевых (с 1943 года).
4. Коншин Павел Кондратьевич, 1906 г. р., краснофлотец, рулевой.
5. Номеров Иван Иосифович, 1921 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения комендоров.
6. Труфанов Николай Иванович, краснофлотец, комендор.
7. Лапин Федор Иванович, 1915 г. р., краснофлотец, старший минер.
8. Дунаев Федор Григорьевич, 1912 г. р., краснофлотец, сигнальщик.
9. Большаков Зот Михайлович, 1913 г. р., краснофлотец, радист.
10. Сопильняк Николай Антонович, 1910 г. р., старшина 1-й статьи, старшина мотористов.
11. Герьев Николай Прокопьевич, 1911 г. р., краснофлотец, старший моторист (до 1943 года).
12. Ильин Вячеслав Федорович, 1914 г.р., старший краснофлотец, старший моторист.
13. Колосниченко Николай Яковлевич, краснофлотец, моторист (с 1943 года).
14. Никифоров Георгий Никифорович, 1912 г. р., старшина 1-й статьи, боцман.
15. Нилов Алексей Григорьевич, 1916 г. р., краснофлотец, строевой.
16. Пискунов Ферапонт Андрианович, 1912 г. р., краснофлотец, кок.
17. Кузнецов Михаил Иванович, 1907 г. р., краснофлотец, пулеметчик.
18. Байко Иосиф Емельянович, старшина 1-й статьи, командир отделения гидроакустиков (с 1943 года).
19. Шубин Афанасий Иванович, краснофлотец, акустик (с 1943 года).

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

1. Архив автора — письмо академика А. Ф. Трешникова от 30.06.1989 г. Центральный Военно-морской архив (ЦВМА)
2. ЦВМА, ф. 2978, оп. 0020794, д. 1, коробка 8909, на 62 л.
3. ЦВМА, ф. 3280, оп. 021847, д. 49., на 68 л.
4. ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 1073, коробка 7341, на 106 л.
5. ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 1523, на 520 л.
6. ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 1078, коробка 7343, на 792 л.

7. ЦВМА. Личная карточка офицера. Кузнецов Фёдор Павлович.
8. Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928—1945: Справочник. — М., 1988. — 710 с.: ил.
9. Крейс Е. М. О прожитом и пережитом. — М., 1989. — 200 с., ил.
10. Трёшников А. Ф. Их именами названы корабли науки. — 2-е изд. — Л., 1984. — 232 с., ил.
11. Щедролосев В. В. Морская война в Арктике 1941—1945 гг. // Война в Арктике (1939—1945 гг.) / Составитель и научный редактор М. Н. Супрун. — Архангельск, 2001. — 368 с., ил., (С. 303—351).

В Гидрометеорологии



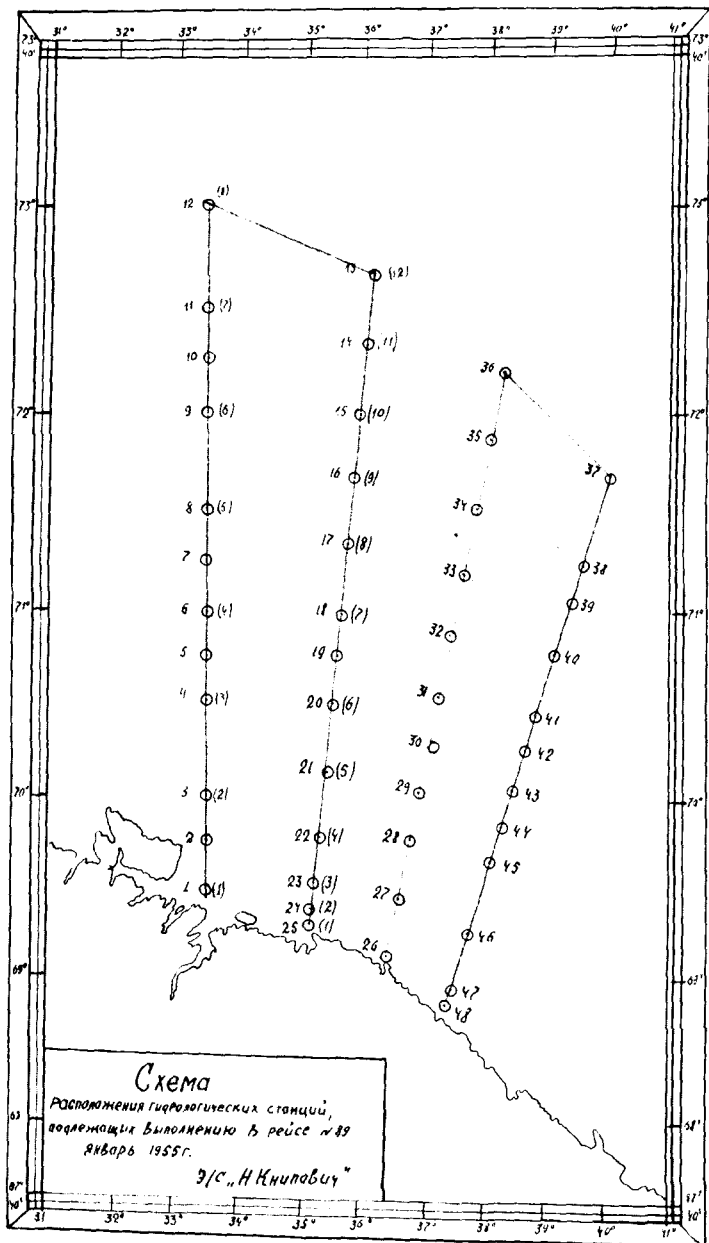
Закончилась Вторая мировая война. Началась массовая демобилизация. Офицеры, солдаты и матросы возвращались домой. На гражданскую службу возвращались суда, мобилизованные в годы войны. Вот так и бот «Николай Книпович» после службы ратной был приписан к гидрометеорологической службе.

По воспоминаниям В. Т. Жевноватого, последнего капитана судна, «Николай Книпович» сразу после войны был передан в Северное управление гидрометслужбы, в Архангельск. На судне перевозили грузы для зимовщиков до Югорского Шара и на остров Колгуев, занимались гидрологией. До 1947 года капитаном на судне был Юдин Семён Михайлович, которого сменил капитан Вронченко Василий Дмитриевич. В 1948 году «Николая Книповича» передали в Мурманское управление гидрометслужбы [4].

Один из первых рейсов в Мурманском управлении гидрометслужбы судно «Николай Книпович» совершило в 1949 году. Капитаном и начальником рейса назначили В. Д. Вронченко. Официально, по документам, это была первая экспедиция Мурманской научно-исследовательской гидрометеорологической обсерватории на НИС «Николай Книпович» в Баренцевом море с 16 апреля по 6 мая 1949 года [1]. Экспедиция прошла успешно, были проведены гидрометеорологическая съёмка в прибрежной зоне и в открытом море до 72° 40' с. ш.

Спустя некоторое время, была восстановлена историческая нумерация научных рейсов, проходивших на НИС «Николай Книпович». Судно выполняло обывденную работу, проводило гидрометеорологическую съёмку в море и у побережья.

С 12 по 20 февраля 1955 года НИС «Николай Книпович» проводило 89-й рейс в Баренцевом море. (См. схему). Эта экспеди-



ция была организована в соответствии с междуведомственным планом морских экспедиционных работ, принятым Бюро бассейновой секции северных морей океанографической комиссии при Президиуме АН СССР. Работы проводились на Мурманской банке, главной задачей экспедиции было производство наблюдений над температурой морской воды на стандартных разрезах.

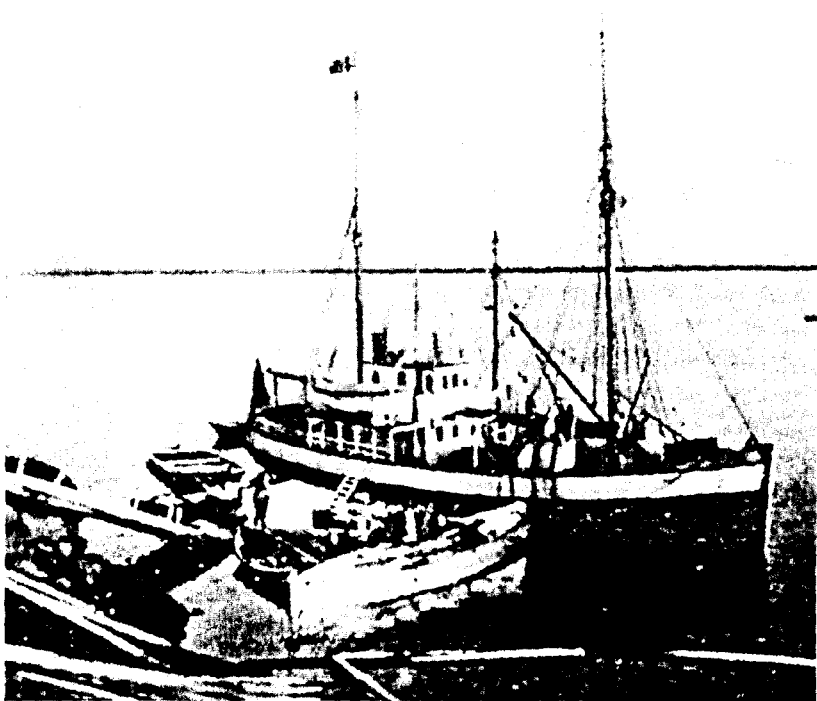
89-й рейс полностью выполнить не удалось. Причина была в том, что старый корпус судна дал течь. Начальник СГМС на «Николае Книповиче» Б. А. Дорман в своём отчёте писал: «Производить глубоководные гидрологические наблюдения можно только при волнении не выше 4-х баллов. Несмотря на подработку машиной, судно кренилось до 20—25°, черпает фальшбортом воду — с палубы вода не сходит. Обсушить одежду негде. В каюте температура свыше 12—13° не поднимается. Все койки мокрые, вода поступает с палубы и бортов, через световой кап, порциями по несколько ведёр. Отдохнуть невозможно» [2].

Однако серьёзных выводов из отчёта Б. А. Дормана сделано не было. 90-й рейс судна проходил с 6 по 20 апреля 1955 года. В задачи входило производство гидрологических наблюдений в Кольском и Мотовском заливах и обследование кромки льдов в восточной части Баренцева моря. Кромку льда обследовали от Святого Носа до траверса острова Колгуев. В ходе рейса проводились метеонаблюдения, глубоководные наблюдения над температурой, брались пробы воды. Начальник 90-го рейса Б. А. Дорман в отчёте об экспедиции отмечал: «Экспедиционное судно к плаванию во льдах не приспособлено:

- 1) нет предохраняющих кингстонных сеток,
- 2) нет сеток, ограждающих винт,
- 3) нет ни одной водонепроницаемой переборки.

Во время рейса неоднократно бывали случаи, когда гасло освещение, потому что в выходное отверстие набивался лёд. Часто лёд заклинивал винт» [3].

В конце концов, по воспоминаниям В. Т. Жевноватого [4], был произведен ремонт: поставили новый двигатель, деревянную рубку заменили на металлическую. Но парусами уже больше не пользовались никогда...



НИС «Николай Книпович»

92-й рейс «Николая Книповича» проходил с 9 мая 1956 года по 1 июня того же года, а 93-й — с 16 июня по 18 июля 1956 года. Оба рейса прошли под руководством Б. А. Дормана. Основной целью этих исследований было наблюдение над течениями в Баренцевом море [5; 6].

В 94-м рейсе проводились гидрологические наблюдения под руководством Ю. В. Суставова. Рейс проходил с 15 октября по 12 ноября 1956 года [7].

С 1957 года нумерацию рейсов внезапно изменили. В архиве Мурманского УГМС хранится документ, в котором говорится о 5-м рейсе «Николая Книповича», который проходил с 12 июля по

16 августа 1957 года. Руководителем этого рейса был Ю. В. Суставов. Экспедиция занималась гидрологической съёмкой Мурманского побережья Баренцева моря [8]. В ходе этого рейса проходило испытание нового прибора — мареографа. Мареограф — это самописец уровня моря, прибор для измерения и регистрации колебаний уровня моря [12, с. 412]. В 1958 году под руководством Ю. В. Суставова проходил рейс с 24 июля по 5 августа 1958 года [9]. А с 13 августа по 6 сентября 1958 года под руководством В. М. Жидких «Николай Книпович» проводил исследования течений в губах Ура и Териберка и производство их гидрологических съёмок [10].

Так серо и буднично проходили последние годы и месяцы научно-исследовательского судна «Николай Книпович». Легендарный моторно-парусный бот, арктический скиталец и «патриарх» морской науки оказался не у дел, на обочине научных изысканий, в стороне от пенистых морских дорог. Наверное, все старики похожи: и люди, и корабли, похожи своей немощью. Судно списали, отвели на отмель у Мишуково и бросили. Потекли годы забвения, годы разрушения, судно превращалось в прах.

Последние годы судну на капитанов не везло. Да и вряд ли можно было надеяться, что на такую посудину пришлют непроштрафившегося судоводителя. Однако в последний год активной работы на судне появился настоящий капитан, не присланный, из своих. Это был старпом «Николая Книповича» В. Т. Жевноватый, которого весной 1958 года назначили капитаном [4]. А в 1959 году «Николай Книпович» закончил свой долгий более чем тридцатилетний морской путь. Но именно Вячеславу Трофимовичу Жевноватому через несколько десятилетий было суждено продолжить историю НИС «Николай Книпович» и положить начало новой, надеюсь, долгой памяти об этом гордом корабле, о моряках и полярниках, ходивших на нем в арктические походы, о людях и тех временах, «... когда на деревянных кораблях в море ходили железные люди...»

В июле 1985 года давняя мечта о восстановлении легендарного судна «Николай Книпович» стала обретать реальные черты [11, с. 86]. Тогда, двадцать лет назад, спустя почти 58 лет, море отпустило это легендарное и многострадальное судно, начались работы по подъёму и восстановлению корабля. Работали на энтузиазме, и энту-

зиастами были специалисты высокого класса. К работам по подъёму судна приступил Мурманский отряд аварийно-спасательных и подводно-технических работ (АСПТР) с привлечением водолазного бота и водолазов.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

1. Гидрометфонд СССР. Инв. № 1805, Мурманское УГМС, от 27.06.1968, л. 38.
2. Архив Мурманского УГМС. Инв. № МГ — 468, от 20.02.1956, оп. № МГ — 36, л. 3—4.
3. Архив Мурманского УГМС. Инв. № МГ — 469, от 20.02.1956, оп. № МГ — 36, л. 10.
4. Воспоминания В. Т. Жевноватого из архива автора.
5. Гидрометфонд СССР. Инв. № 2075, Мурманское УГМС, от 31.05.1977.
6. Гидрометфонд СССР. Инв. № 2076, Мурманское УГМС, от 31.05.1977.
7. Гидрометфонд СССР. Инв. № 2077, Мурманское УГМС, от 31.05.1977.
8. Гидрометфонд СССР. Инв. № 2079, Мурманское УГМС, от 31.05.1977.
9. Гидрометфонд СССР. Инв. № 2080, Мурманское УГМС, от 31.05.1977.
10. Гидрометфонд СССР. Инв. № 2081, Мурманское УГМС, от 31.05.1977.
11. Беляев А. В., Циркунов И. Б. «Николай Книпович» возвращается из прошлого // Памятниковедение. Изучение памятников истории и культуры в гидросфере. — М., 1989. — С. 86—92.
12. Морской энциклопедический справочник: В двух томах. / Под ред. Н. Н. Исанина. — Л., 1986. — Т. I. — 512 с., ил.

Судно-музей «Николай Книпович»



К началу восстановительных работ судно «Николай Книпович» пролежало в приливной полосе Кольского залива 26 лет. В подъёме судна принимали участие немало солидных организаций города Мурманска, ведущих специалистов и общественных деятелей. В разработке проекта плана работ по спасению «Николая Книповича» приняли участие такие организации, как ВРПО «Севрыба», АСПТР, МВИМУ, Гипрорыбфлот, Мурманская судоверфь и некоторые другие [1, с. 87]. В числе инициаторов подъёма и спасения судна были такие известные люди, как начальник АСПТР Юрий Николаевич Мартышкин, заведующий отделом океанографии Мурманского филиала ААНИИ, кандидат географических наук, бывший капитан бота «Николай Книпович» В. Т. Жевноватый, ректор МВИМУ, кандидат экономических наук А. А. Панченко, помощник прокурора Мурманской транспортной прокуратуры С. Г. Мищенко и многие другие.

14—15 июля 1986 года, ровно через год после первого осмотра судна, проведенного водолазами АСПТР, приступили к составлению батиметрической карты района расположения судна. Эту работу проводили курсанты МВИМУ под руководством старшего преподавателя этого вуза, гидрографа А. И. Санаева [Там же]. Кроме этого в работах принимали участие пионеры средней школы № 46, активисты школьного музея «История освоения Арктики» им. О. Ю. Шмидта.

Первые подготовительные работы по подъёму судна начались 11 августа 1986 года. Необходимо было подготовить территорию вокруг корпуса, освободить сам корпус от остатков надстройки, металлических ёмкостей и балластных чутунных чушек общим весом около 20 тонн. Эти работы были выполнены с помощью плавкрана ПК-4 Мурманской судоверфи под руководством капитана Г. А. Гладиллина

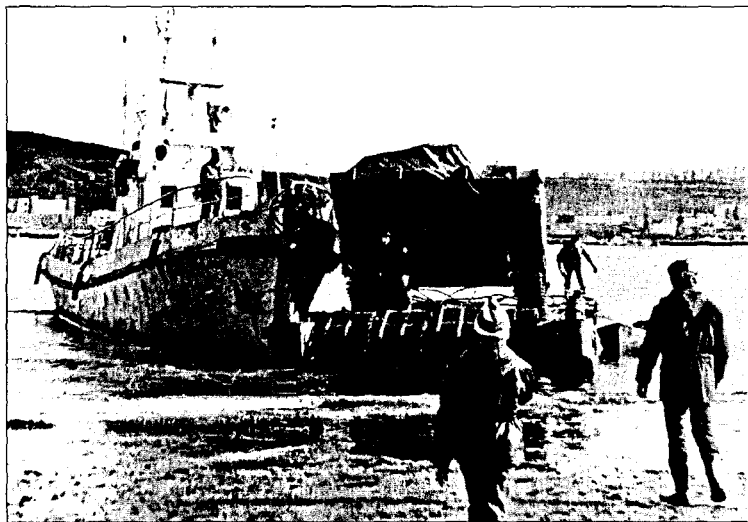
и отряда курсантов МВИМУ под руководством заведующего лабораторией кафедры судовождения А. В. Беляева в срок до 25 августа [Там же]. После неоднократных неудачных попыток поднять судно эта операция всё же увенчалась успехом. Успешный подъём судна «Николай Книпович» состоялся 20 сентября того же года. Судно в полупогруженном состоянии было отбуксировано к судоверфи и поднято на причал. Корпус судна, изъеденный морской солью, покрытый мазутной слизью и ракушками, предстояло очистить перед тем, как приступить к реставрационным работам. И снова на помощь пришли курсанты МВИМУ. Вооружившись скребками, они очищали внешнюю и внутреннюю стороны бортов. Окончив работы в конце ноября, 25-метровые борта судна волоком переместили к деревообрабатывающему цеху. Здесь продолжились работы по разбору корпуса и сортировке его частей.

Весь летний период 1987-го и лето 1988 годов продолжалась разборка, маркировка и складирование деталей [Там же, с. 89]. В ноябре 1988 года все поднятые элементы корпуса были погружены и отправлены железной дорогой на Соломбальскую верфь города Архангельска, где должна была произойти сборка корпуса и изготовление надстройки восстановленного судна.

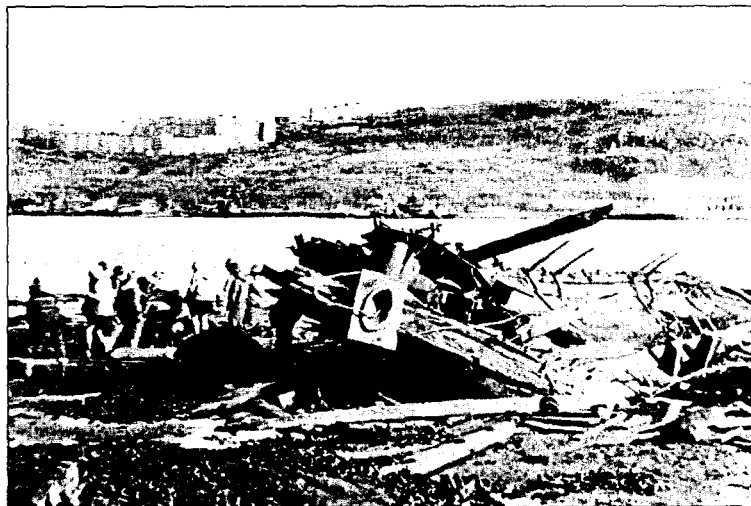
Каким должно было стать возрождённое судно — ясного ответа на этот вопрос в то время не было. В те годы шла оживлённая дискуссия. Что это будет — памятник, музей-памятник? Где он будет стоять? Были даже предложения восстановить бот «Николай Книпович» до такого состояния, чтобы он находился на плаву.

Ещё 30 июля 1986 года Мурманский горисполком принял решение «Об увековечении памяти экспедиционного судна “Николай Книпович”». В решении говорилось, что после восстановления судна следует рассмотреть вопрос об организации на нем филиала Мурманского краеведческого музея. Это был один из вариантов последующего использования восстановленного судна. Существовал даже проект архитектурной планировки пустыря между универмагами «Мурманск» и «Детский мир», где предполагалось установить это судно как памятник и как музей.

Общее определение статуса этого памятника можно было найти в «Методических рекомендациях по выявлению, отбору и научному



*Тягач, отбуксированный к месту, где шёл подъём останков
бота «Николай Книпович»*



Останки носовой части бота «Николай Книпович»



Часть корпуса бота «Николай Книпович»



*Учащиеся средней школы № 46 г. Мурманска, активисты школьного музея
«История освоения Арктики» им. О. Ю. Шмидта, у останков
бота «Николай Книпович». 1986 год*



Останки бота «Николай Книпович»



*Школьники за очисткой останков
бота «Николай Книпович» от мусора и грязи. 1986 год*



описанию памятников науки и техники в собраниях музеев. Корабли и суда русского и советского флота»: «К памятникам науки и техники относится обширная специфическая группа — корабли и суда русского (до 1918 года) и Советского флота. Они могут быть подразделены на две категории (А и Б)... Категория Б. Объекты, связанные с историческими событиями и с жизнью и деятельностью исторических личностей» [5, с. 3—4].

Теоретическое обоснование памятников такого рода было дано чуть позже в работах известного полярника и исследователя истории освоения Арктики П. В. Боярского: «Памятники истории и культуры являются объектами своеобразного и уникального эксперимента взаимодействия человека и окружающей природы. Они дают нам важнейшие, развёрнутые в пространстве и времени результаты по прочности и надёжности различных материалов, историю их реального бытия и целесообразность использования в различных условиях, перспективность тех или иных технологических процессов обработки» [2, с. 21]. Разрабатывая основы общего памятниковедения и памятниковедения науки и техники, определялась ведущая задача этого научного направления «... не только выявление и изучение памятников, но и их сохранения, использования и активного функционирования в современном мире» [2, с. 37]. Когда начиналась работа по восстановлению памятника, то многочисленные споры о том, каким должен быть памятник, как к нему относиться, как к «новоделу» или как к отреставрированному памятнику, не всегда способствовали и шли на пользу дела. Только в 1990 году появилась монография П. В. Боярского «Введение в памятниковедение». В этой работе чётко давалось определение памятника науки и техники (ПНТ), как «... совокупность материальных объектов и памятных мест, составляющих условно-непрерывный ряд, отражающий все стороны исторического развития науки, техники, технологии в системе биосферы, становление и развитие процессов перехода биосферы в ноотехносферу» [2, с. 74]. Возможно, если бы с результатами этой работы были бы ознакомлены участники восстановления бота «Н. Книпович», то, может быть, смогли бы избежать тех ошибок, которые привели к непоправимым результатам.

Одновременно с работами по подъёму и восстановлению судна велась предварительная работа с документами в Государственном архиве Мурманской области. Было установлено точное название норвежской судовой верфи, где был построен бот. Используя международные контакты, удалось привлечь норвежских журналистов к поискам необходимых первоначальных чертежей судна. Норвежскому журналисту, имя которого не удалось установить, удалось обнаружить нужные чертежи в личном архиве Гравдаля, куда его допустили родственники судостроителя. В нужное время эти чертежи оказались в распоряжении оргкомитета по восстановлению научно-исследовательского судна «Н. Книпович».

Три года шла кропотливая работа по восстановлению научно-исследовательского судна «Николай Книпович». В Мурманске развернулась работа по спасению уникального моторного парусника деревянной постройки. Силами общественности города этот легендарный моторно-парусный бот превращался в судно-памятник, судно-музей истории освоения Арктики.

Почти все работы были проведены на общественных началах, силами горожан-энтузиастов, курсантами МВИМУ им. Ленинского комсомола, молодыми рабочими и техниками объединения «Мурманская судовая верфь» и Мурманского морского пароходства при непосредственном и деятельном участии комсомола.

25 января 1988 года в зале Дома политпросвещения в рамках политклуба, организованного Мурманским горкомом партии и оргкомитетом по восстановлению бота «Николай Книпович», было проведено заседание, где подводились итоги уже проделанных работ. На этом же заседании был намечен план дальнейших действий. Одной из задач заседания политклуба было тогда ознакомление секретарей партийных и комсомольских организаций предприятий города с проделанной и предстоящей работой по восстановлению НИС «Николай Книпович». В зале присутствовало более 50 человек — это и представители трудовых коллективов, участники восстановительных работ, и активисты — инициаторы этого дела.

Присутствовавшие на заседании политклуба слышали рассказ непосредственных участников восстановительных работ о том, как возникла идея создать музей-памятник на базе судна «Николай

Книпович». Рассказ о трудностях подъема и транспортировки бота был проиллюстрирован любительским кинофильмом, предоставленным инициатором спасения бота Вячеславом Трофимовичем Жевноватым.

Кадры кинофильма, фотографии, продемонстрированные на этом заседании, наглядно показали, как и в каких условиях проходили два ответственных этапа по восстановлению судна. Как первый этап — подъем и транспортировка судна, так и второй — разборка корпуса и оставшейся материальной части прошли успешно. Поэтому своеобразным итогом проведения двух первых этапов стало награждение Почетными грамотами Мурманского горисполкома и Географического общества СССР трудовых коллективов и отдельных энтузиастов, бескорыстно трудившихся во время спасательно-восстановительных работ. Среди многих награжденных были: последний капитан «Николая Книповича» — инициатор восстановления судна — В. Т. Жевноватый, активный участник восстановления — инженер Малахов, чьими усилиями были произведены расчеты прочности корпуса судна, старший помощник Мурманской транспортной прокуратуры С. Г. Мищенко — главный организатор подъема останков НИС «Николай Книпович», коллективы плавкранов, коллектив водолазов, комсомольцы Мурманской судоверфи и МВИМУ им. Ленинского комсомола.

Многое было сделано по восстановлению «Николая Книповича». Судно поднято со дна Кольского залива руками курсантов МВИМУ им. Ленинского комсомола, бережно разобрано и подготовлено для сборки и восстановления. В Мурманском банке был открыт счет № 700611 для сбора средств на восстановление судна и накоплена приличная по тем временам сумма денег — более пятидесяти тысяч рублей.

К 1989 году был проделан колоссальный объем работ. Это обнадеживало оргкомитет, вселяло уверенность. Казалось, что ещё немного и, хотя работы третьего этапа восстановления сложны и трудоемки, судно всё же может быть воссоздано. Тогда впереди ещё была значительная работа. Нужно было собрать судно, восстановить интерьер, реконструировать его отдельные части и узлы. Мало было только массового порыва энтузиастов, нужна была работа специалистов-кораблестроителей и большие финансовые затраты.

В принципе третий этап восстановительных работ тогда уже начался. Велись работы по созданию подробных чертежей для сборочных работ. Здесь-то и пригодился первоначальный чертёж судна, присланный из Норвегии. Но свои коррективы внесла история, эпоха перестройки и последовавшее за ней смутное время новейшей истории России.

Финал истории восстановления судна «Николай Книпович» был печален и прост. Не нашлось денег для завершения проектных работ и последующей реконструкции судна. Примерно два года архангелогородцы ждали продолжения финансирования своих работ, но так и не дождались. Останки бота «Николай Книпович» бесследно исчезли...

Как писал известный исследователь Арктики П. В. Боярский, «узкопрофессиональное членение единого историко-культурного наследия на объекты изучения различных наук приводит не только к неизученности большого массива памятников, но и к таким негативным явлениям, как гибель памятников науки и техники, находящихся под водой, в районах Крайнего Севера и Советской Арктики...» [2, с. 24]. Так получилось, что в культурных центрах Крайнего Севера, или Субарктики, в Мурманске и Архангельске бесследно исчез памятник науки и техники бот «Николай Книпович». Смутная эпоха перемен, или как она получила название в нашей истории «перестройка», забрала беззащитную жертву — памятник истории освоения Арктики.

«Памятники истории и культуры являются объектами своеобразного и уникального эксперимента взаимодействия человека и окружающей природы» [3, с. 17]. Интересное наблюдение Боярского теперь можно добавить ещё одним дополнением: первое, что приносится в жертву на алтарь перемен, так это памятники, которые «старое» не может защитить, а «новому» они не нужны. Но лишь утихают социальные бури, как и «старое», и «новое» начинают сожалеть о содеянном, в том числе и о несохранных памятниках. «Николай Книпович» — это пример неудачного эксперимента во взаимодействии человека и социально-политической среды. Но этот негативный результат — тоже результат и, следовательно, нужно сделать соответствующие выводы и не повторить ошибок.

Но история на этом не кончается. Мурманск — морской город, город-порт. Он имеет много заслуг и необычайных достижений, но, к

сожалению, в нашем городе есть и серьёзные недоработки. Например, у нас нет набережной и у нас нет кораблей-памятников. Хотя кораблём-памятником мог бы стать легендарный ледокол — первенец ледокольного флота России — «Ермак». Жаль, что мы потеряли такой чудесный корабль, каким был «Николай Книпович». А ведь подобные корабли-музеи, корабли-памятники, корабли такого же типа и одного времени постройки увековечены в Норвегии, Германии и Канаде. Норвежский собрат «Николая Книповича» по освоению Арктики — знаменитый нансеновский «Фрам» («Fram») в настоящее время является основной частью Норвежского музея мореплавания. Другое судно норвежской постройки теперь находится в Германии. Это судно не столь прославлено, как наш «Николай Книпович», но нашлись поводы и средства для увековечивания этого судна. Старший брат нашего «Николая Книповича» моторно-парусный бот «Грёнланд» («Gronland»), построенный, как уже отмечено, в Норвегии, но в 1867 году, ныне является экспонатом Немецкого музея мореплавания. Это судно заслужило такой чести тем, что на нём была организована первая немецкая полярная экспедиция. Кстати, «Грёнланд» вполне сопоставим по размерам, мощности и водоизмещению с «Николаем Книповичем», до сих пор выходит в море и участвует в парусных регатах. В Канаде на вечной стоянке стоит другой корабль — близнец бота «Николай Книпович». Это патрульное судно канадской морской полиции «Сент-Рок» («Sent-Rouch»). В 1944 году «Сент-Рок» первым за одну навигацию прошёл Северо-Западным проходом. Северо-Западный проход — это морской путь из Тихого океана в Атлантический вокруг материка Северная Америка. Впервые по этому проходу прошёл Р. Амундсен на судне «Йёа» («Joa») в 1903—1904 годах. Судно «Сент-Рок» впервые в истории Северной Америки обошло этот материк вокруг, пройдя с юга Панамским каналом.

С потерей судна «Николай Книпович» не была потеряна надежда, что город обретёт свой морской музей, корабль-памятник. Терпение вознаграждено. Уже скоро на вечной стоянке у морского вокзала станет грандиозный корабль, памятник науке и технике, памятник истории освоения Арктики — первый в мире атомный ледокол «Ленин». Возможно, он станет частью грандиозного проекта, войдёт составным элементом в комплекс, который предложил известный

полярный исследователь П. В. Боярский, под названием «Национальный парк “Русская Арктика”» [4, с. 160—161]. Будем надеяться, что в экспозициях музея, который будет развёрнут на борту ледокола, найдётся место для упоминания о славной истории моторно-парусного бота ледового класса, научно-исследовательского судна «Николай Книпович». Арктика, как писал С. М. Успенский, «... это вовсе не “естественный заповедник”... здесь есть кого охранять...» и можно смело добавить — есть что сохранять [6, с. 241]. Национальные парки, столь распространённые и известные на Аляске и в Канаде как форма охраны природы и историко-культурных объектов, могут стать приемлемыми и для Российской Арктики.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Беляев А. В., Циркунов И. Б. «Николай Книпович» возвращается из прошлого // Памятниковедение. Изучение памятников истории и культуры в гидросфере. — М., 1989. — С. 86—92.
2. Боярский П. В. Введение в памятниковедение. — М., 1990. — 218 с.
3. Боярский П. В. Теория и практика исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика. — М., 1990. — 144 с.
4. Боярский П. В., Сметанин В. В., Соколов Ю. И., Химичук Н. В. История освоения полярного архипелага Новая Земля / Под общ. ред. П. В. Боярского. — М., 2005. — 256 с.: ил.
5. Методические рекомендации по выявлению, отбору и научному описанию памятников науки и техники в собраниях музеев. Корабли и суда русского и советского флота (Общие вопросы классификации, отбора и методики паспортизации памятников). / Под ред. П. В. Боярского, А. М. Разгона. — М., 1986. — 156 с.
6. Успенский С. М. Живая Арктика. — М., 1987. — 269 с., 20 ил.

Закончилось



Судьба НИС «Николай Книпович» во многом драматична. На долю этого корабля выпали славные рейсы первопроходцев, научные открытия, военная пора и трудовые будни. Пройдя сквозь годы забвения, судно пытались восстановить. Не о каждом корабле помнят и уж тем более не каждый стремятся возродить. И этот этап в своей корабельной судьбе пережил «Николай Книпович». Улеглись страсти вокруг него, утихли споры. Нет ни музея, ни памятника. Но остаётся верить, что жива память об этом легендарном судне и о людях, прошедших на его борту не одну сотню морских миль. След, который оставил «Николай Книпович» в науке и культуре, глубок и значителен. Не без участия этого корабля науки происходило становление океанологии.

Океанология за время своего развития проделала большой путь. От этапа первых натуральных исследований, формулирования принципов изучения гидрометеорологического режима в Арктике и создания основ гидрометеорологического обеспечения плавания судов по Северному морскому пути до качественного описания закономерности формирования ледово-гидрологических условий в Арктике. Океанология подошла к очередному этапу своего развития. Одна из важнейших научных проблем современной океанологии — это, по мнению академика А. Ф. Трёшникова, решение задач о причинах и принципах энергообмена в арктической системе атмосфера — криосфера — гидросфера, оценка ледяного покрова, которая может дать объяснение изменчивости и формирования климатических колебаний. Эта продуктивная идея о всеобщем процессе трансформации и обмена энергии и веществ в океане принадлежит видному учёному В. Г. Богорову [2, с. 30]. Однако несмотря на бурный количественный рост науки о море в тридцатых годах, столь же бурное каче-



Атомный ледокол «Ленин»

ственное и количественное развитие океанологии в пятидесятые годы проблему энергообмена в Арктике решить не удаётся в принципе. Это в свою очередь может означать или наличие системной ошибки в подходах к решению научной проблемы, или грядущую смену парадигм (Т. Кун), или новую исследовательскую программу (И. Лакатос), что для нахождения решения научной проблемы по сути одно и то же!

Значение НИС «Николай Книпович» велико и для культуры. Если в историко-научном плане значение «Николая Книповича» имеет как минимум общероссийские масштабы, то историко-культурный аспект его значения касается, пожалуй, только Мурманска, Полярного и городов, расположенных на берегах Кольского залива. Попытка восстановления бота «Николай Книпович» и создания на его борту музея хоть и не имела успеха, но не прошла бесследно. В этой попытке воссоздания корабля-памятника, в самой истории судна без труда можно найти то стремление и желание увековечить морскую и арктическую память, благодаря которой современные энтузиасты ведут важнейшее дело по сохранению первого в мире атомного ледокола «Ленин». Появление корабля-памятника такого масштаба, как атомоход «Ленин», станет событием культурной жизни не только в городе и стране, но и во всём мире. С уверенностью можно сказать, что на борту атомохода в экспозициях нового музея найдётся место и для маленького моторно-парусного бота, легендарного НИС «Николай Книпович». Может быть, музей будет не только выполнять миссию по сохранению памяти о бывших исторических событиях, происходивших в Арктике, но и искать ответ на вопрос: «Что влечёт человека в Арктику?»

На этот вопрос существует несколько ответов, но все они далеки от истины. Вот и нам легче ответить на позитивистский вопрос — как? Как в Арктике оказался человек? Каким был этот человек? Каким он является теперь? И труднее дать ответ на вопрос — почему? Почему люди пришли, остаются и обживают Арктику?

Русский человек, живший и живущий теперь по берегам Белого, Баренцева, Печорского и Карского морей, создал особый субкультурный слой, который известен в истории под гордым именем «поморы». Поморы создали тонкую зернистую плёнку ноосферы душевным теплом и разумной взаимностью отношений с природой, но Россия не смогла её сохранить. Поморы — это арктическое достояние России, к сожалению, безвозвратно уходят в историю. Может быть, это плата за жестокое обращение с другими коренными народами Севера?

Одна из версий ответа на вопрос, как поморам удалось сосуществовать с окружающей природой и развивать свою субкультуру

в сложнейших условиях Арктики, содержится в сущности вероисповедания. Благодаря православной вере, оберегая её и опираясь на неё, поморам удалось создать свой собственный неповторимый мир у самого порога Арктики.

Это была первая серьёзная культурологическая веха в истории освоения Арктики, не считая эпоху викингов, которые в большей степени были устремлены на покорение западных и южных стран. Второй крупный рубеж в истории освоения Арктики принадлежит эпохе социализма. Начиная с 20-х, и особенно в 30-е годы, на базе зарождающейся науки шло глубокое научно-техническое освоение Арктики. Как утверждал академик В. И. Вернадский, научно-техническая деятельность представляет собой геологическую силу. К сожалению, эта сила наносит большой, а порой и непоправимый урон Арктике. Поморскую субкультуру не приняли последующие за ней социальные, а затем и научно-технические преобразования. В этом неприятии видится глобальный поворот, смена двух методологически различных типов культур сотериологической и эвдемонической [1, с. 10]. Впереди чётко просматривается победа, торжество эвдемонической культуры, которая будет черпать силы для своего развития в нефтегазоносных провинциях Арктики.

Арктика — это последний оплот сотериологического типа культуры русского народа, который со скоростью таянья снега и льда сдаёт свои позиции и постепенно превращается в обыденный участок культуры эвдемонического типа, которой так свойственна современная экономическая, социальная жизнь общества, да и все остальные сферы жизни общества. Островки сотериологической культуры можно найти в различных реликтовых субкультурных проявлениях, как, например, в поморской среде или в современной среде истинных профессионалов — учёных-полярников, моряков, лётчиков, геологов, строителей и рыбаков. Смена типов культур всё ещё актуальна для Арктики, но стало историей для всей России. И несмотря на такое положение вещей, как смена типов культур, можно с гордостью констатировать факт непрерывного русского присутствия в Арктике в течение нескольких веков. Нам неизвестно, почему так получилось, но мы можем объяснить, как «русскость» закрепилась в Арктике.

Не вопреки, а благодаря протестантскому рационализму этот самый рационализм в своё время не пустил Запад в Арктику, не дал там западной цивилизации закрепиться и развернуться. Однако современный запах нефти влечёт Запад в Арктику. Западные страны навёрстывают упущенное, западное сообщество ищет и находит различные способы, чтобы вытеснить Россию из Арктики, но там, в Арктике, всё ещё есть «русскость». Через православную веру поморов и социализм советских полярников, т. е. благодаря вековым традициям и научно-техническому освоению Арктики, фактическому промышленному освоению важнейшей транспортной магистрали Арктики — Северному морскому пути. Как писал Карл Ясперс: «Мы, люди, являемся природой и историей одновременно. Наша природа являет себя в наследовании, наша история — в традиции ... не наследование, а традиция делает нас людьми» [4, с. 244—245]. Современной России нужно только признать лучшие традиции прошлого (и православного, и советско-социалистического) и строить свою арктическую доктрину как руководство дальнейшего сосуществования русской цивилизации и никем и никогда непокорённой Арктики.

Идиллии сосуществования поморской культуры и современной цивилизации не суждено было реализоваться. Поморская культура сохранилась в своей реликтовой форме развития. Взаимности во взаимоотношении человека и природы Арктики, как мы можем до сих пор наблюдать в среде аборигенных народов Севера и Арктики, взаимности внутри человеческого сообщества, которую выстраивали поморы, не удалось достроить. Не хватило ни времени, ни терпения. Но это не их вина, это их беда и наша всеобщая трагедия.

Поморы, безымянные герои Арктики, стали коренными жителями арктических просторов, они исходили их вдоль и поперёк. Поморы обживали и обустроивали арктические территории. Делали и сделали её доступной и близкой. А близость — это сестра преемственности, и именно преемственность, переходящая в традиции, даёт ту самую силу, которая развивает и создаёт. Конечно же, только созданное тобой, твоей волей и силой, в едином порыве, ощущая плечо товарища и друга, становится твоим, нашим, родным. А там, где родное, там, где родные, не там ли родина? И только на родине живёт

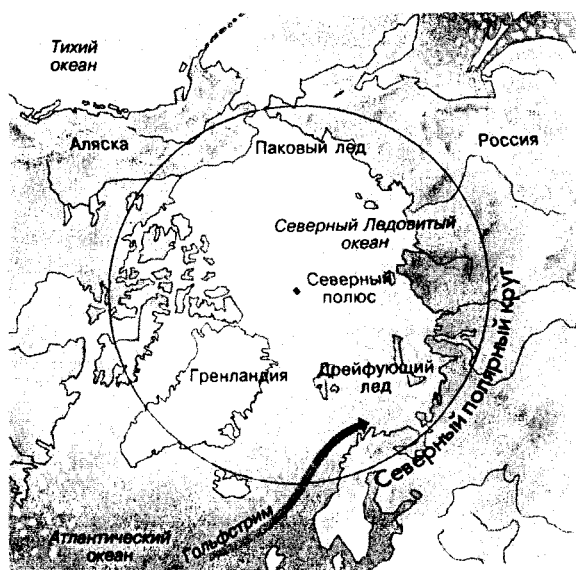
идея: где родился, там и пригодился. И родина становится родиной не только и не столько потому, что на ней рождаются, а потому, что на ней умирают. И поморы, в конце концов, умирали, кто по сроку, кто погибал от холода и голода на побережьях и островах Северного Ледовитого океана, кто терпел бедствие и тонул в Поморском студёном море. Кресты, кресты, кресты... В одном местном журнале развернулась дискуссия, какие это кресты — поклонные, навигационные или надмогильные [3]? Это — поморские кресты и стоят они в поморской Арктике, освоенной силой духа и обжитой душевной теплотой Русского православного поморского человека.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Дунаев М. М. Православие и русская литература: Учебное пособие для студентов духовных академий и семинарий. В 5-ти частях. — М., 1996. — Ч. I — 320 с.
2. Лымарев В. И. Основные проблемы физической географии океана. — М., 1978. — 248 с.
3. Наука и бизнес на Мурмане: Научно-практический журнал. — Мурманск, 1997. — № 2(3). — 72 с.: ил. — Т. 1: Кресты Русского Севера.
4. Ясперс К. Смысл и назначение истории: Пер. с нем. — М., 1991. — 527 с.

СОДЕРЖАНИЕ

Научное освоение Арктики	7
Бот «Николай Книпович» и литература о нём	18
Мурманская биологическая станция и наука об Арктике	27
Судно родилось.....	43
Первые экспедиции	54
Профессор Ключе	60
Легендарный поход и фундамент науки	80
Н. М. Книпович на «Николае Книповиче», или Разведка рыбных промыслов	108
Геройский корабль	128
В Гидрометслужбе	137
Судно-музей, судно-памятник	143
Заключение	155



**Циркунов
Игорь Борисович**

АРКТИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ НАУКИ

В книге использованы фотографии
С. А. Майстермана, а также из архива автора,
переданные ему А. В. Беляевым и В. Т. Жевноватым,
переснятые из книг и с экспозиции музея МГТУ А. Б. Яровым и М. Ю. Славиным,
предоставленные музеем «История освоения Арктики» им. О. Ю. Шмидта
гимназии № 4 г. Мурманска.

К сожалению, в книгу не были включены фотографии
из фондов Мурманского краеведческого музея

Редактор и корректор
Т. Т. Федорова

Художник, художественный и технический редактор
В. С. Жарков,
заслуженный работник культуры Российской Федерации

Оператор верстки
Ю. Л. Данилова

Сдано в набор 3.04.2006. Подписано в печать 27.06.2006
Формат 60х84/16. Бумага офсетная
Гарнитура Academy. Печать офсетная
Усл. печ. л. 9,53. Тираж 500 экз.
Заказ

Цена свободная

Мурманское областное книжное издательство
183038, г. Мурманск, пр. Ленина, 100

Отпечатано в типографии ООО «Мурманское областное книжное издательство»