

Рисунок: Роман Коротков

# Шхуна «Александр Ковалевский»

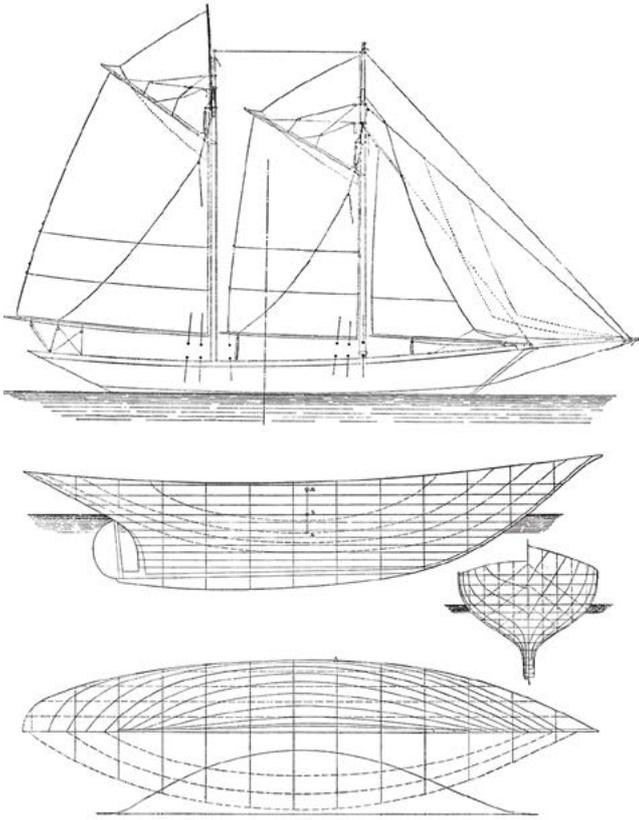
**СЕРГЕЙ ШАМРОВ**

*7 июля 1907 г. в Санкт-Петербурге была спущена на воду двухмачтовая парусно-моторная шхуна — первое русское судно, специально построенное для исследовательских гидробиологических работ. Яхту спроектировал Александр Петрович Фан-дер-Флит, при крещении ей дали имя «Александр Ковалевский».*

**А**лександр Онуфриевич Ковалевский (1840–1901) — всемирно известный биолог-эволюционист, основоположник сравнительной эмбриологии и физиологии беспозвоночных, один из основателей экспериментальной гистологии, академик Императорской академии наук. В числе его заслуг — создание русских морских биологических станций для ведения исследовательских работ. Первую из них — Севастопольскую биологическую станцию — он возглавлял с момента ее основания и до конца своей жизни. Многие исследовательские русские и советские суда были названы именем этого талантливого ученого. Шхуна, которой посвящен наш рассказ, — вторая по счету, несущая на борту имя Ковалевского.

В 1882 г. Императорским Санкт-Петербургским обществом естествоиспытателей при университете на Соловецких островах была открыта вторая в стране морская биологическая станция. После 17 лет работы на Белом море она в 1899 г. была перенесена в Александровск-на-Мурмане, где на берегу Екатерининской гавани (Кольский залив) для нее выделили место. В 1904 г. она была открыта под названием Мурманская биологическая станция.

Это было несколько зданий, в которых помещались лаборатории, музей, библиотека и аквариумы. Для работ в море станция располагала целой флотилией гребных и парусных шлюпок, но самым крупным в ней был 28-футовый швертбот «Орка», построенный в столице. Ограничен-



План парусности и теоретический чертеж шхуны «Александр Ковалевский»

ная мореходность, невозможность уходить далеко от станции и работать на больших глубинах сильно затрудняли работу ученых. Возникла острая необходимость в крупном мореходном судне с каютами и лабораториями, а также современной по тем временам техникой для гидробиологических исследований.

К постройке шхуны подтолкнула трагедия, случившаяся на Мурманской биологической станции в 1905 г. Три молодых биолога, проходивших там стажировку, погибли в результате опрокидывания попавшего в шквал карбаса. Тогда в Министерстве народного просвещения и Императорской академии наук решили оснастить биологическую станцию более крупными исследовательскими судами. Но денег, выделенных на приобретение моторного судна, была недостаточно: всего 6000 рублей. Их не хватало ни на покупку, ни на проектирование и постройку подходящего плавсредства.

По инициативе хранителя зоологического кабинета Санкт-Петербургского университета К. М. Дерюгина и благодаря поддержке директора станции профессора В. М. Шимкевича комиссия Общества естествоиспытателей, заведующая станцией, все-таки решила начать постройку небольшой парусно-моторной шхуны, несмотря на то, что составленная смета значи-

тельно превышала выделенную сумму. За проектирование исследовательского судна взялся профессор Санкт-Петербургского Политехнического института Александр Петрович Фан-дер-Флит. Само строительство решили вести в Петербурге и 11 мая 1905 года заключили контракт с верфью Романова, на которой делали небольшие суда, в основном парусные яхты.

Работы начались не сразу, так как средства собирались постепенно, но в ноябре шхуна была заложена, а в январе 1906 г. ее корпус был готов. Значительную материальную помощь оказали супруги Шевяковы.

В июле 1907 г. шхуну спустили на воду, и она получила имя «Александр Ковалевский». Портрет ученого был помещен в кают-компанию.

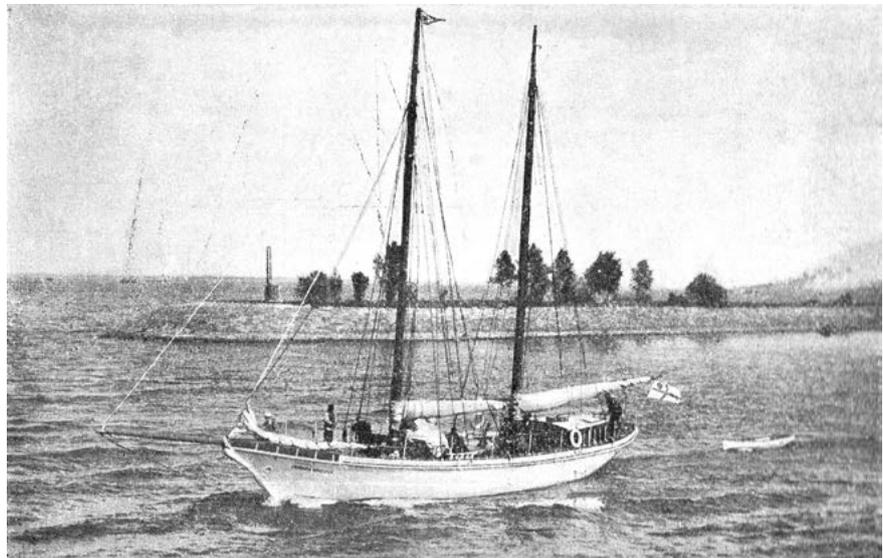
Все отмечали изящество нового парусника. Сам конструктор называл его яхтой. Кстати, на фотографиях видно, что «Александр Ковалевский» ходил под флагом Санкт-Петербургского парусного клуба, в списки которого она была внесена. А ее владельцем значилось Общество естествоиспытателей.

Двухмачтовая гафельная шхуна «Александр Ковалевский» имела стройный «яхтенный» корпус с большим кормовым подзором и эффектным клиперштевнем. При длине по палубе 21,3 м длина по ватерлинии составляла 15,2 м. Ширина шхуны была 5,2 м, осадка 2,6 м. При водоизмещении 40 т яхта несла 10-тонный чугунный фальшкиль. Парусный гардероб состоял из 228,5 кв. м парусов, мощность вспомогательного керосинового двигателя равнялась 25 л.с.

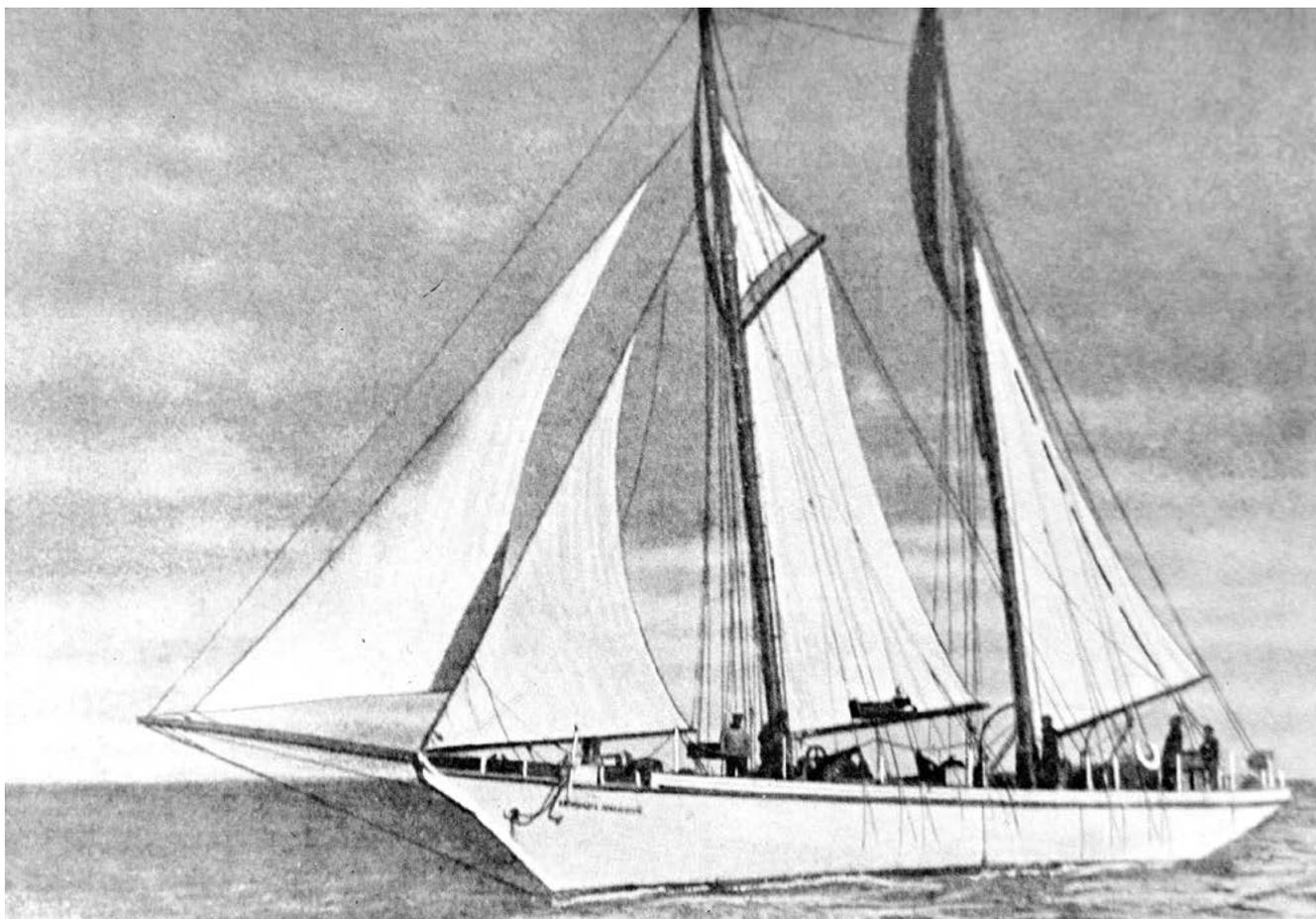
Дефицит средств так или иначе отразился на конструкции корпуса. К примеру, если форштевень и ахтерштевень были набраны из дуба, то киль сделали из сосны. Но подробно описанные Фан-дер-Флитом различные узлы конструкции шхуны свидетельствуют о большом запасе прочности.

Сам факт, что шхуна проектировалась именно как исследовательская, требовал особого внимания к ее внутреннему устройству. «Несмотря на малые размеры яхты, в ней удалось разместить довольно много отдельных каюток», — писал автор проекта.

В передней части корпуса располагалось помещение для команды, отделенное со стороны кормы водонепроницаемой переборкой. В кубрике находились койки матросов и камбуз, причем дымовая труба плиты имела разводку



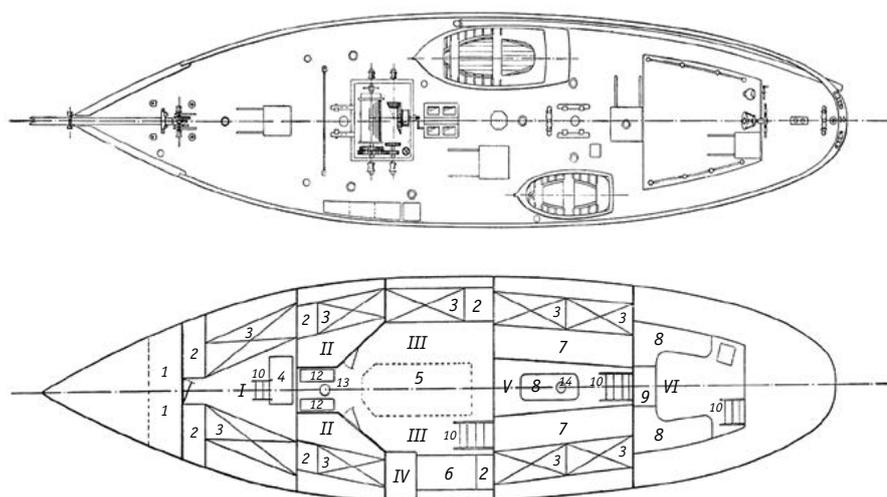
Шхуна в Морском канале в Санкт-Петербурге, 1907 г.



Шхуна под парусами оказалась на удивление быстроходной

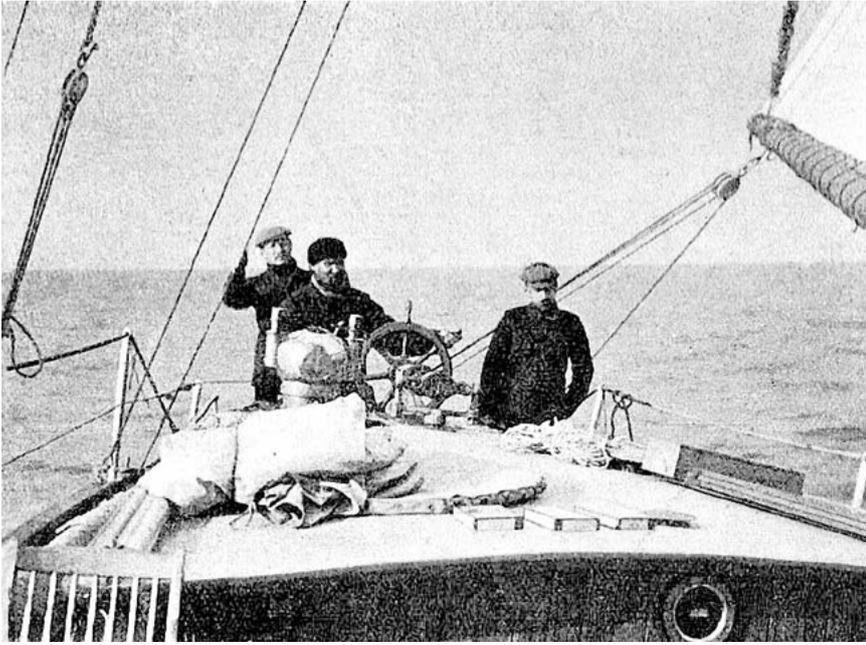
на оба борта, чтобы дым уходил всегда с подветренной стороны судна, не пачкая паруса и белоснежный корпус сажей. За переборкой начиналось машинное отделение, в середине которого красовался 25-сильный керосиновый двигатель фирмы «Дана» и приводящий в движение различное оборудование на борту. Также в носу машинного отделения по бортам были выгорожены две маленькие одноместные каюты, в каждой из которых были койка, стол и шкафчик для одежды. В корме по левому борту стоял верстак, а по правому — койка машиниста. Между верстаком и левой каюткой находился гальюн.

За машинным отделением была кают-компания. По бортам в два яруса шли спальные места, предназначенные для ночлега 8 человек. Нижние служили дном диванам, а верхние представляли собой зашитые снаружи койки для отдыха. Между диванами стоял большой стол с откидными крыльями. Вся кают-компания была задрапирована тканями оливкового цвета, уютное помещение украшали морские часы, барометр-анероид в дорогом футляре, термометр. Красивые медные лампы, закрепленные на переборках в клинкетках (карданах), обеспечивали освещение каюты в темное время суток.



План палубы и схематический чертеж внутреннего расположения яхты «Александр Ковалевский»

- |                                 |                          |
|---------------------------------|--------------------------|
| 1. Цепные ящики                 | 12. Водяные цистерны     |
| 2. Шкафчики                     | 13. Фок-мачта            |
| 3. Койки                        | 14. Грот-мачта           |
| 4. Камбуз                       |                          |
| 5. Мотор                        | I. Помещение для команды |
| 6. Верстак                      | II. Отдельные каютки     |
| 7. Диваны                       | III. Машинное отделение  |
| 8. Столы                        | IV. WC                   |
| 9. Книжный шкаф                 | V. Кают-компания         |
| 10. Трапы                       | VI. Лаборатория          |
| 11. Насос с тепловым двигателем |                          |



В корму от кают-компания находилась лаборатория. В этом месте корпус был уже достаточно узким, поэтому помещение под палубой разместить не представлялось возможным, и здесь поставили рубку. Лаборатория на половину своей высоты уходила под палубу. На боковых комингсах рубки было по шесть больших окон с толстыми стеклами и медными никелированными решетками, обеспечивающими освещение. В непогоду эти окна закрывались прочными тиковыми ставнями. По всему периметру этой каюты, вдоль боковых и передней его стенок, тянулся рабочий стол, покрытый черным линолеумом. На нем стояли различные приборы и аквариумы, раковина для промывки поднятых

животных. Водопровод подавал по необходимости заборную или пресную воду. Все помещения освещались через палубные световые люки и иллюминаторы в бортах. Баллер руля проходил у кормовой стенки рубки. Штурвал находился за ней, а на крыше, перед местом рулевого были закреплены компас и приводы, изменяющие шаг гребного винта и подачу топлива в двигатель. Палубу занимали лебедка и две шлюпки. Через год после спуска на воду, 12 июля 1908 г., «Александр Ковалевский» вышел в свое первое дальнее плавание. Путь лежал на Мурман. Погода была неблагоприятной. Несколько штормов испытали яхту на прочность. Пройдя Балтийское море, шхуна попала в особенно сильный шторм у берегов Дании. С глухо зарифленными парусами, кренясь на 35–45° на курсе крутой бейдевинд, судно пробивалось вперед. Во время этого шторма один из порывов накренил парусник до 52°. Норвегию яхта огибала при штормовых встречных ветрах и значительном волнении. Это был тяжелый и длинный переход, но 1 августа 1908 г. «Александр Ковалевский» встал на якорь у Мурманской станции, преодолев 2360 миль. Плавание наглядно показало, что у исследователей наконец-то появилось мореходное, остойчивое судно, на котором можно смело отправляться в дальние научные плавания. К тому же шхуна не только обеспечивала ученым безопасность на борту, но и позволяла жить и работать с достаточным комфортом.

*На Мурманской биологической станции давно ждали такое судно*





Изящная яхта прекрасно шла под парусами, а мотор работал как часы, позволяя в неблагоприятных условиях выдерживать графики работ и переходов. Успешная эксплуатация «Александра Ковалевского» и восторженные отзывы ученых позволили рекомендовать его Всероссийскому съезду рыбопромышленников, состоявшемуся в Санкт-Петербурге в 1910 г., в качестве универсального судна для морских исследований.

Во время Первой мировой войны научные выходы были прекращены. Долгие годы шхуна стояла на рейде Мурманской биологической станции. За это время у нее появились серьезные проблемы, и судну потре-

В «Известиях СПб. Политехнического института» в 1909 г. (Т. XII) была напечатана статья А. П. Фан-дер-Флита «Шхуна «Александр Ковалевский» Мурманской биологической станции». Позже она вышла отдельной книгой. В статье в подробностях можно узнать об этом научном судне, конструкции его корпуса, двигателя и том научном оборудовании, что находилось на борту в распоряжении ученых.

В свой первый научный рейс парусник вышел уже 4 августа 1908 г. За месяц работы «Александра Ковалевского» в море был получен богатый материал для исследований. Его объем превышал тот, что получила Мурманская биологическая станция за 10 лет своего существования, и полностью оправдал вложения.

Необходимо было чинить рангоут, менять устаревший двигатель, опасения внушало состояние килля. Шхуну нужно было ставить для ремонта в сухой док, но такая возможность отсутствовала. Частичный ремонт, проведенный в 1921 г., не дал ожидаемого результата, и риск сопровождал каждый выход в море.

После получения станцией новых научных судов работа о шхуне отошла на второй план. По воспоминаниям ученых, работающих на биологической станции, она, уже в качестве моторного судна, эксплуатировалась до 1932 г., после чего корпус вытащили на осушку, где он и был окончательно разрушен.



*Штиль в Екатерининской гавани*

