



ИСТОРИЧЕСКИЕ ХРОНИКИ

УДК 656.612

**А. О. КОВАЛЕВСКИЙ — БЛЕСТЯЩЕГО ИМЕНИ СЛАВНАЯ ДИНАСТИЯ
КОРАБЛЕЙ НАУКИ**

© 2016 г. **С. М. Игнатъев**, канд. биол. наук, с. н. с.

Институт морских биологических исследований им. А. О. Ковалевского РАН, Севастополь, Россия

E-mail: s-ignat2004@mail.ru

Поступила в редакцию 11.11.2016 г. Принята к публикации 21.12.2016 г.

Почти век, сменяя друг друга, служили отечественной морской науке исследовательские суда, носившие на борту имя А. О. Ковалевского. По количеству судов это — самая длинная корабельная династия в научном флоте, на примере которой можно проследить основные этапы его становления. На основании анализа архивных источников для каждого из судов приводятся исторические данные и важнейшие результаты экспедиционных изысканий.

Ключевые слова: научно-исследовательские суда, гидробиологические исследования, история, Чёрное море

В истории науки есть личности, научный и человеческий авторитет которых непрерываем для современников и потомков. Для морской биологии это — **Александр Онуфриевич Ковалевский** (19.11.1840–22.11.1901 гг.), всемирно известный биолог-эволюционист, основоположник сравнительной эмбриологии и физиологии беспозвоночных, один из основателей экспериментальной гистологии, академик Императорской АН (1890 г.). Своими эмбриологическими и гистологическими работами А. О. Ковалевский доказал наличие родственных связей между разными группами беспозвоночных животных, показав тем самым конкретные пути эволюции животного мира. Он установил общие закономерности повторения в процессе развития эмбриона черт предшествующих форм (закон эмбрионального единства, или закон зародышевых листков). А. О. Ковалевский был одним из инициаторов создания русских морских станций и первым директором Севастопольской биологической станции (СБС), которую возглавлял до самой смерти. Активно ходатайствовал о передаче станции в ведение Императорской академии наук, чем спас её от финансового краха. Александр Онуфриевич и умер, выбывая для неё средства, от приступа грудной жабы, который случился у него в приемной Товарища Министра народного просвещения. Имя А. О. Ковалевского носит Орден Трудового Красного Знамени Институт морских биологических исследований РАН (до 2014 г. — Институт биологии южных морей Национальной академии наук Украины; до 1963 г. — Севастопольская биологическая

станция) (рис. 1). 21.09.1971 г. перед зданием Института был установлен его бюст работы скульптора С. А. Чижа (рис. 2). Имя А. О. Ковалевского носят также подводная банка в Средиземном море и 6 видов морских беспозвоночных животных. Вклад учёного в становление отечественной морской биологии настолько велик, что появление имени «Александр Ковалевский» на борту исследовательских судов было логическим и закономерным процессом. Корабли с этим названием числились в составе отечественного научного флота более 90 лет:

- парусно-моторный бот Севастопольской биологической станции «Александр Ковалевский» (1905–1928 гг.) (рис. 3);
- парусно-моторная шхуна «Александр Ковалевский» Мурманской биологической станции (1907–1932 гг.) (рис. 4);
- парусно-моторная шхуна «Александр Ковалевский» Севастопольской биологической станции (1929–1942 гг.) (рис. 5);
- научно-исследовательское судно Института биологии южных морей «Академик А. Ковалевский» (1949–1997 гг.) (рис. 6).

Четыре судна, носивших на борту славное имя учёного и имеющих в своей судьбе много занимательных фактов, отразили своей историей основные подходы к созданию отечественных исследовательских судов. Замечу, что в составе отечественного флота был ещё один «Ковалевский», к науке, правда, отношения не имеющий: под таким назва-

нием с 1920 по 1921 г. числился в Морских силах Чёрного моря катер-тральщик.



Рис. 1. А. О. Ковалевский. Мемориальные доски на здании Института

Fig. 1. A. O. Kovalevsky. Memorial plaques on the Institute building

К сожалению, корабли науки зачастую оказываются в тени тех научных результатов, которые получены с их помощью. Фрагментарная информация, разбросанная в специальной литературе, часто недоступна для историков. При этом естествоиспытатели обычно мало обращают внимания на специфику судна, на котором проводятся работы. И как результат — отсутствие описаний экспедиционных судов, принимавших участие в изысканиях. И хотя исследования последних лет [5] во многом ликвидируют этот пробел, многие страницы нашей славной истории остаются неописанными.

В основу создания описаний кораблей и судов, представляющих династию «Ковалевских», положена единая система корабельных справочников [1, 2]. Использована максимально доступная информация, подвергнутая кри-

стическому анализу. Это связано с тем, что в существующих описаниях имеется много неточностей и даже противоречий. Все графические реконструкции, приводимые в работе, выполнены А. В. Ивановым с оригинальных фотографий, фотографии — из личной коллекции автора. Даты после 14 февраля 1918 г. приведены по новому стилю.



Рис. 2. Бюсты А. О. Ковалевского в ИМБИ РАН. 1 — работы Е. С. Зерновой (1956); 2 — работы С. А. Чиж (1971)

Fig. 2. Busts of A. O. Kovalevsky in IMBI RAS. 1 — Work of E. S. Zernova (1956); 2 — work of S. A. Chizh (1971)

Парусно-моторный бот Севастопольской биологической станции «Александр Ковалевский» (1905–1928). Первое специальное экспедиционное судно на Чёрном море.

Севастопольская биологическая станция по времени своего образования (1871 г.) — первая в России и третья в мире морская станция (её предшественниками являются французские станции Конкарно и Аркашон, 1860 и 1863 гг. соответственно). До 1891 г., когда была приобретена «4-вёсельная шлюпка, оснащённая съёмной мачтой и разрезным парусным вооружением», она не имела своих плавсредств и довольствовалась «наймными для каждой экскурсии яликами». В отчёте о деятельности СБС за 1892–1893 гг. её заведующий А. А. Остроумов (1893) признаёт, что «к приобретению станцией в собственность судна с паровым или электрическим двигателем вынуждают условия распределения животных в Чёрном море». В 1896 г. на пожертвования (500 руб.) Н. А. Кеппена был приобретён старый парусный бот, «могущий служить передвижной станцией от Балаклавы до Севастополя». Покупка для СБС «крытого судна в 5–6 сажений, парусного с подсобным двигателем, могущего служить плавучей лабораторией для отдалённых поездок и исследований», планировалась к октябрю 1903 г. и задерживалась только выбором подходящего судна. На этот выбор во многом повлияло увлечение яхтами заведующего станцией С. А. Зернова, который был активным членом Севастопольского Императорского яхт-клуба и даже членом его гоночной комиссии. Парусно-моторный бот «Александр Ковалевский» был приобретён СБС в начале 1905 г. (не позднее апреля). Его стоимость (3000 руб.) покрыли за

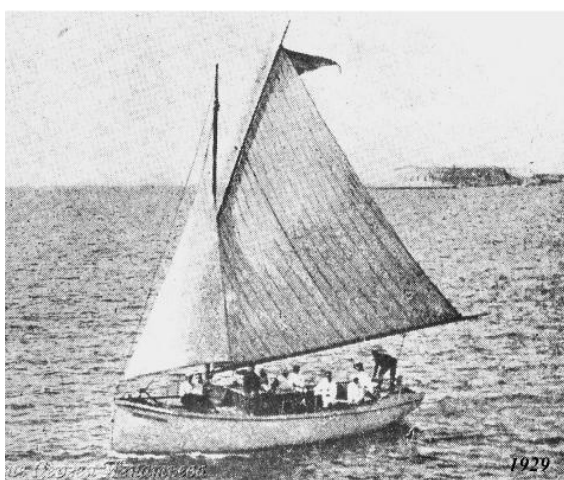
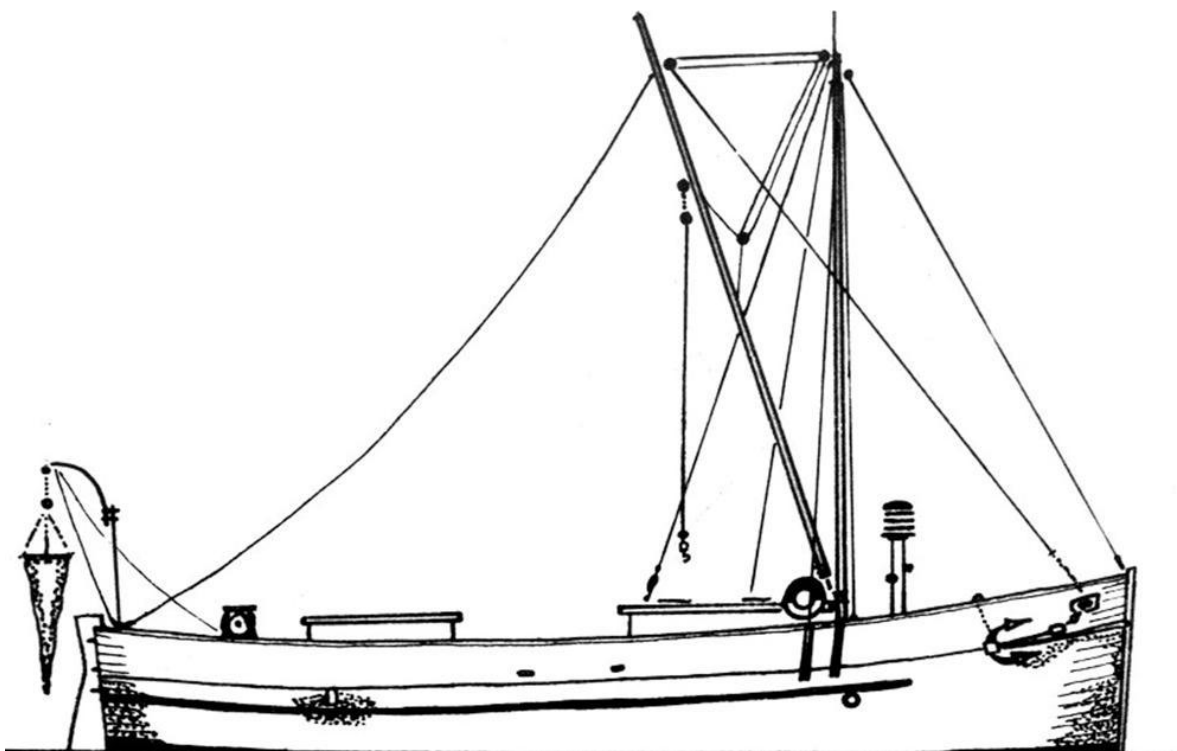
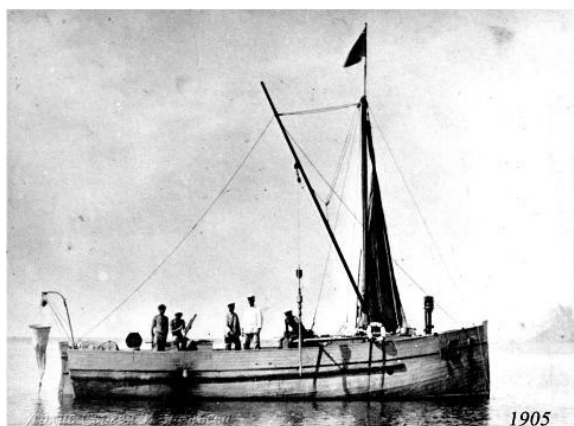


Рис. 3. Парусно-моторный бот Севастопольской биологической станции «Александр Ковалевский» (1905–1928)

Fig. 3. Sail-motor boat “Alexander Kovalevsky” of Sevastopol biological station (1905–1928)

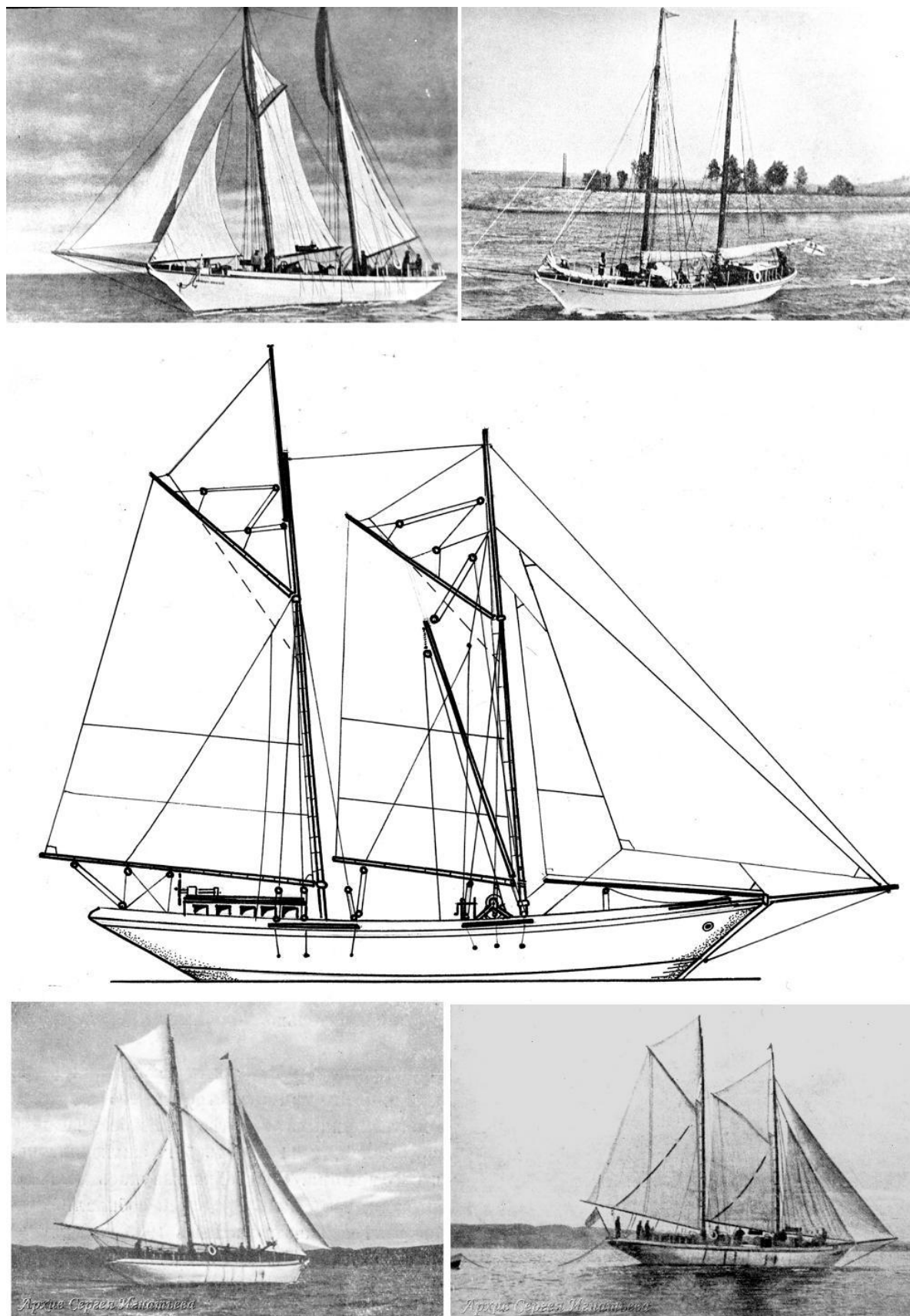


Рис. 4. Парусно-моторная шхуна Мурманской биологической станции «Александр Ковалевский» (1907–1932)

Fig. 4. Sail-motor schooner “Alexander Kovalevsky” of Murmansk biological station (1907–1932)

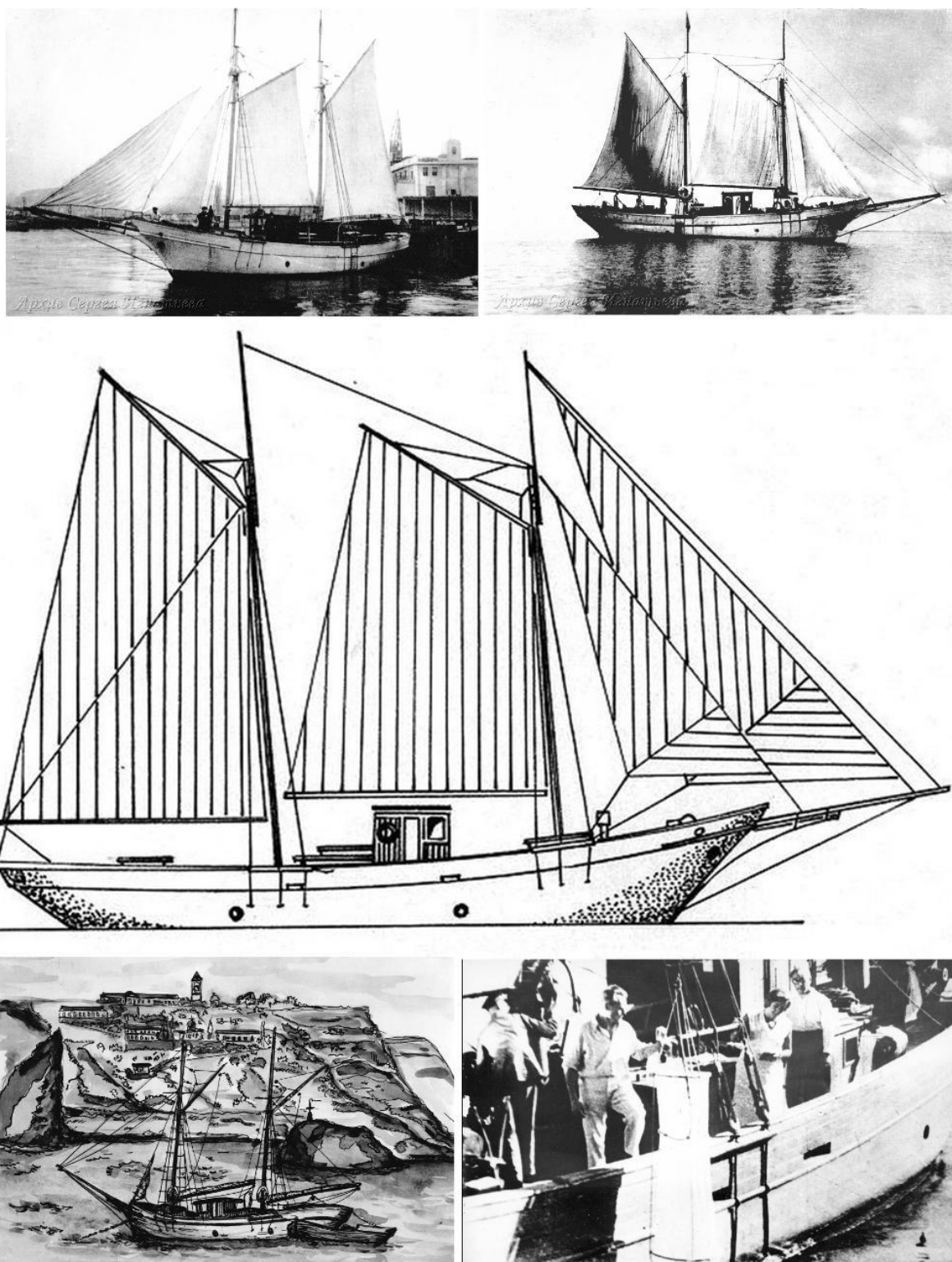


Рис. 5. Парусно-моторная шхуна Севастопольской биологической станции «Александр Ковалевский» (1929–1942)

Fig. 5. Sail-motor schooner “Alexander Kovalevsky” of Sevastopol biological station (1929–1942)

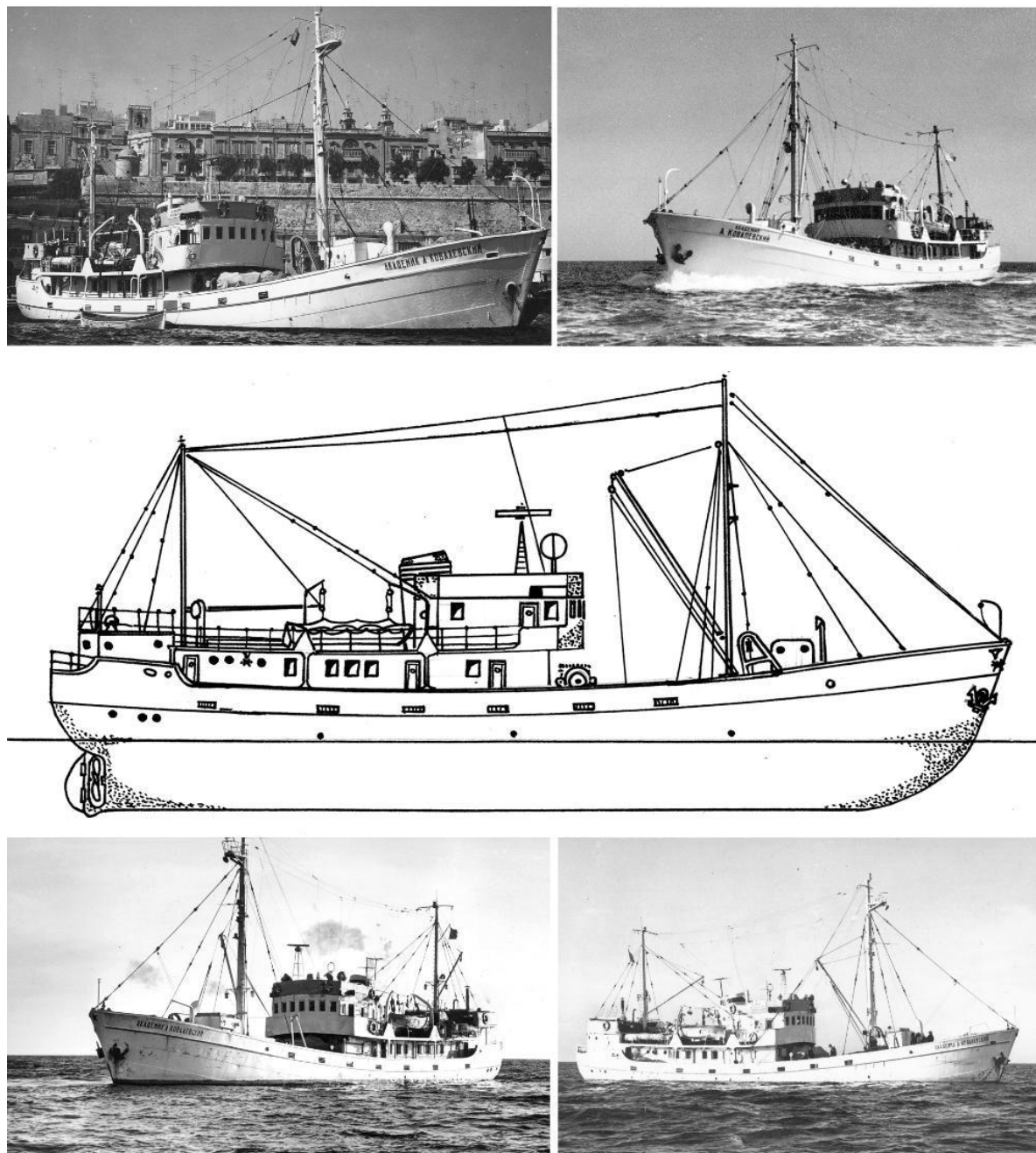


Рис. 6. Научно-исследовательское судно Института биологии южных морей АН УССР «Академик А. Ковалевский» (1949–1998)

Fig. 6. Research vessel “Academic A. Kovalevsky” of Institute of Biology of the Southern Seas A.Sc of UkrSSR (1949 – 1998)

счёт средств, выделенных Императорской академии наук, и средств, полученных как плата с посетителей аквариума. Для использования «*аквариальных денег*» на свои нужды станции пришлось испросить специальное разрешение от Городской думы, которая долгое время не позволяла брать плату с посетителей (по 30 копеек с человека). При этом «*дети и нижние чины флота*» посещали Аквариум бесплатно.

Бот построили в 1904 г. в мастерской Петровского яхт-клуба (Санкт-Петербург) по чертежам П. Д. Родионова. Хотя проект экспедиционного бота считался неплохим, само судно было «*построено крайне неудачно*» и к 1911 г., по мнению С. А. Зернова, было «*никуда не годно*». Основным назначением судна был сбор зоологических материалов для станции и пополнения музейных фондов. Кроме штатных сотрудников в этих работах принимали участие студенты, практиканты и стажировавшиеся, которые имели возможность ознакомиться с методами гидробиологических исследований и характером морских биоценозов. Экспедиционный сезон длился обычно с 6 июня по 28 октября, командовал ботом и его экипажем из двух человек старший рыбак М. Я. Соловьёв. «*Зоологические экскурсии*» охватывали не только окрестности Севастополя (от Херсонесского маяка до реки Кача), но и берега Крыма, хотя при «*бурных непогодах выезды на расстояние свыше 10 вёрст от станции были уже в известной степени рискованными*». При необходимости станционный бот участвовал в спасательных работах во время штормов [3].

В конце июля 1906 г. «Александр Ковалевский» нелегально вывез из Севастополя в Румынию известного террориста Б. Савинкова, бежавшего из Севастопольской гауптвахты. С 1917 по 1920 гг., когда в здании СБС была размещена Черноморская метеорологическая служба, станционный бот обслуживал военных метеорологов. Но в основном в эти голодные годы «Александр Ковалевский» использовался как промысловое судно, снабжавшее сотрудников станции «*благодетельной хамсой*».

В 1923–1927 гг. бот — вспомогательное судно Черноморской океанографической экспедиции. С его борта была проведена первая (после 1913 г.) крупномасштабная бентосная съёмка Севастопольских бухт, имевшая целью изучение особенностей распределения донных животных. Она показала разрушение основных биоценозов и резкое сокращение площади устричных и мидийных поселений. В 1925 г. на выделенные Главнаукой средства бот прошёл капитальный ремонт с заменой обшивки, двигателя на более мощный бензиновый (25 л. с.) и парусного вооружения — с шпринтового на гафельное. 14.09.1927 г. бот был выброшен штормом на камни у Херсонесского маяка. И хотя «Александр Ковалевский» своим ходом дошёл до Севастополя, повреждения корпуса были настолько велики, что дальнейшая эксплуатация не представлялась целесообразной. Последнее упоминание о боте «Александр Ковалевский» встречается в отчёте СБС за 1928 г. [3]. В 1929-м это имя получило новое экспедиционное судно Се-

вастопольской биологической станции.

Парусно-моторная шхуна «Александр Ковалевский» Мурманской биологической станции (1907–1932)

Летом 1905 г. погибли трое молодых зоологов, проходивших стажировку на Мурманской биологической станции: внезапно налетевший шквал перевернул станционный баркас. После этого Министерство народного просвещения и Императорская академия наук приняли решения об оснащении принадлежащих им станций крупными экспедиционными судами.

С учётом этих требований и создавался второй «Александр Ковалевский» (1907–1932 гг.), ставший первым русским судном, специально построенным для гидробиологических работ. Он являлся «*флагманом*» отечественного экспедиционного флота в тот период. Судно принадлежало Мурманской морской биологической станции и 25 лет обеспечивало исследования наших северных морей.

Мурманская биологическая станция (МБС) Санкт-Петербургского общества естествоиспытателей была организована по инициативе проф. Н. П. Вагнера. По времени своего образования (1881 г.) это была вторая (после Севастопольской) морская станция России. Первоначально Общество (с благословения архимандрита Мелетия) арендовало для её нужд небольшое монастырское помещение на Соловецких островах, поэтому в официальных документах станция часто фигурировала как «Соловецкая» или «Биологическая станция Соловецкой обители». Но её существование вызвало недовольство у руководства местного монастыря, которое завалило жалобами вышестоящее церковное и светское начальство. В результате Обществу было отказано в аренде и станция была переведена в пос. Александровск-на-Мурмане, где Морское министерство России выделило небольшой участок на берегу Екатерининской гавани (Кольский залив). С 1899 г. станция стала именоваться «Мурманской». Директором МБС формально числился проф. В. М. Шимкевич, но фактически возглавлял её хранитель зоологического кабинета Санкт-Петербургского университета К. М. Дерюгин, который и был непосредственным инициатором постройки нового судна.

Несмотря на то, что составленная смета значительно превышала средства Общества и предоставленную казной субсидию, было принято решение «*начать строительство небольшой шхуны со вспомогательным двигателем*». Проект судна разработал проф. Санкт-Петербургского политехнического института А. П. Фан-дер-Флит. Выбор двигателя и лебёдки осуществлялись адъюнктом Горного института А. А. Лебедевым. 11.05.1905 г. Комиссия Санкт-Петербургского общества естествоиспытателей заключила контракт с верфью А. М. Романова в Санкт-Петербурге на постройку станционной шхуны. Из-за нехватки средств строительство её затянулось надолго. Способствовало ему то, что Мурманская биологическая станция формально подчинялась Санкт-Петербургскому

обществу естествоиспытателей. Это позволяло оперативно, без бюрократической волокиты использовать средства Общества и пожертвования для решения возникающих проблем. Значительную материальную помощь оказали супруги Л. А. и В. Т. Шевяковы, уплатившие из личных средств большую часть недостающей суммы. Только 7 июля 1907 г. шхуна, названная в честь А. О. Ковалевского, была спущена на воду, а 14 мая 1908 г. — освящена. Л. А. и В. Т. Шевяковы подарили шхуне портрет академика, который поместили в её кают-компанию.

12 июля 1908 г. под командованием капитана И. Пальнёва новое судно вышло в свой первый рейс, который завершился 1 августа. Это был длительный (2360 миль) переход из Санкт-Петербурга в Александровск-на-Мурмане, выполненный в очень неблагоприятных штормовых условиях Северного Ледовитого океана, при противных ветрах. Новое судно продемонстрировало хорошие мореходные качества и прочность конструкции.

1 августа 1908 г. «Александр Ковалевский» бросил якорь у Мурманской станции, а уже 4 августа вышел в свой первый научный рейс: с борта судна были выполнены 6 гидрологических разрезов и 58 комплексных станций с драгированием и планктонными ловами. Это позволило значительно расширить списки видов животных Кольского залива, дополнив их 170 видами, ранее для этого района неизвестными. Фактически «за один месяц (август) 1908 г. был получен более богатый материал, чем получила Мурманская биологическая станция за весь десятилетний период своего существования». Первые годы эксплуатации показали, что проект судна весьма удачен. Многие работавшие оставили о нём самые положительные отзывы, отметив его остойчивость и хорошие мореходные качества. По свидетельству современников, «Александр Ковалевский» был очень красив. Его корпус выше ватерлинии был покрашен в белый цвет, а металлические дельные вещи — в чёрный; палуба и деревянные части были покрыты лаком. «Александр Ковалевский» славился как «изумительный ходок под парусами», а его двигатель работал как «хороший часовой механизм». К недостаткам относили обычно маленькую палубу: при забортных работах её приходилось освобождать от шлюпок, вываливая одну на шлюпбалках и спуская другую за борт. Успешная эксплуатация судна позволила К. М. Дерюгину рекомендовать «Александр Ковалевский» 3-му Всероссийскому съезду рыбопромышленников (Санкт-Петербург, 1910) в качестве универсального судна для морских исследований. Этими судами К. М. Дерюгин предлагал оснащать все русские морские станции и промысловые лаборатории, однако Съезд не поддержал его инициативу, посчитав применяемые на судне орудия лова недостаточными для промысловых исследований. С началом первой мировой войны 30 сентября 1915 г. «Александр Ковалевский» был пришвартован к бую у Мурманской биологической станции, где находился до 1921 г.

К этому времени судно требовало «значительного ремонта и перемены мотора». Имелись серьёзные проблемы с мачтами: они сгнили в местах крепления с палубой и корпусом судна. Существовала также «реальная возможность отпадения расшатавшегося и рассохшегося яхтенного килля». Его ремонт можно было осуществить только в сухом доке, которого в Александровске не было. При этом, если бы станция не отправила судно на ремонт, оно было бы реквизировано. Поэтому на ремонт Обществом судна было выделено 2 143 700 руб. 24 августа 1921 г. «Александр Ковалевский» вышел в первый (после 6-летней стоянки) испытательный рейс «для испытания правильности работы машины, лебёдки и установки парусов». Но уже 13 сентября 1921 г. вопрос о ремонте встал снова: из очередного рейса «Александр Ковалевский» пришёл «с позором на буксире». К весне 1923 г. шхуну удалось опять ввести в строй, однако из-за отсутствия новых мачт она использовалась только как моторное судно. Теперь «вонючий нефтяной перегар его допотопного преклонного возраста двигателя свидетельствовал о приближении этого когда-то белоснежного судна». Из-за ветхости корпуса любой выход судна в море был связан с определенным риском. Поэтому два раза в неделю директор станции Г. А. Ключе лично планировал каждый выход «Александра Ковалевского» в район траловой ямы за живым материалом для экспериментов и для станционных аквариумов. После получения станцией новых экспедиционных судов «Николай Книпович» и «Савва Локшин» «Александр Ковалевский» отошёл на второй план. Последние упоминания об этом судне в научной литературе относятся к 1931–1932 гг.

По воспоминаниям П. В. Ушакова, записанным А. Д. Наумовым, «Александр Ковалевский» эксплуатировался до 1932 г., когда станцию, ставшую Мурманским отделением ГОИН, посетили И. В. Сталин и С. М. Киров. После этого исторического визита в 1934 г. станция была закрыта как неперспективная. «Николай Книпович» был передан в ПИНРО (Полярное отделение ВНИРО), а «Александр Ковалевский» — вытасен на литораль. В 1935-м П. В. Ушаков пытался забрать его корпус для новой Мурманской биологической станции, но судно уже фактически сгнило. После войны остатки первого русского экспедиционного судна видел бывший директор Полярного отделения ВНИРО А. П. Алексеев.

Опыт постройки и эксплуатации «Александра Ковалевского» был учтён при проектировании и строительстве парусно-моторных экспедиционных судов в 1929–1932 гг. Одно из них, принадлежавшее Севастопольской биологической станции, также носило название «Александр Ковалевский».

Парусно-моторная шхуна «Александр Ковалевский» Севастопольской биологической станции (1929–1942)

Опыт эксплуатации бота СБС показал, что он не вполне отвечает задачам станции по изучению биологи-

ческих ресурсов Чёрного моря. Но получение «палубного 20-метрового моторного судна с керосиновым двигателем 75 л. с. для зоологических исследований на Чёрном море» планировалось лишь в 1913 г. Начало войны и последовавшие события отодвинули это получение до 1929 г. Только в 1928-м управление Главнаука приняло решение удовлетворить многочисленные заявки морских учреждений Академии наук в новых судах. Для этого специальным постановлением из бюджета Академии были выделены необходимые денежные средства. Выбором лучшего типа экспедиционного судна занималась специально созданная смешанная комиссия под руководством известного гидробиолога К. М. Дерюгина. Она приняла два принципиальных решения, определявших облик отечественного экспедиционного флота в течение полувека: 1) суда находятся в собственности учреждений АН и **используются только для исследовательских целей**; 2) комиссия рекомендует использовать серийные промысловые суда, максимально приспособив их для решения исследовательских задач. В рамках реализации программы в 1929–1932 гг. были построены экспедиционные парусно-моторные суда, одно из которых — «Александр Ковалевский» — передали СБС.

На постройку нового судна станции специально выделили 150 тыс. руб. из бюджета Академии наук СССР. Местом постройки выбрали Туапсинскую верфь классового судостроения ОСВОДа, на которой в 1927–1930 гг. было построено несколько экспедиционных парусно-моторных судов.

Новый «Александр Ковалевский» был двухмачтовой моторной шхуной и имел эффектный вид, особенно на ходу под парусами. Для обеспечения гидробиологических работ судно было оснащено одной механической и двумя ручными лебёдками с тросами по 500 м. Шкипером шхуны назначили старшего рыбака станции И. М. Михайлова, работавшего на станции с 1907 г. и отличавшегося «опытом и крайней добросовестностью». По свидетельству современников, «Александр Ковалевский» содержался им аккуратно и был очень красив. Корпус шхуны выше ватерлинии был покрашен в традиционный для судов АН белый цвет, дельные металлические вещи — в чёрный. Палуба, мачты и весь рангоут покрывались лаком. Первый рейс (нач. экспедиции — заведующий СБС В. Н. Никитин) «Александр Ковалевский» совершил в мае 1929 г. Основной задачей этой и последующих четырёх экспедиций было «*изучение нерыбных продуктов моря*». Проводимые с борта судна изыскания заключались «*во взятии количественных проб дночерпателем в определённых пунктах северо-западной части Чёрного моря и Каркинитского залива, в определении гидрохимических элементов и в ловле драгами обычных для Чёрного моря образцов, нерыбных объектов промысла*». Всего по программе в 1929–1932 гг., несмотря на штормовые условия и значительные трудности со снабжением продовольствием, было выполнено 496 станций и впервые составлены карты распреде-

ления нерыбных промысловых объектов. К 1940 г. экспедиционные исследования СБС охватили все территориальные воды СССР (кроме самых южных районов). Кроме того, «Александр Ковалевский» снимался в научно-популярном фильме «В глубинах моря» (реж. А. Згуриди и Б. Долин, 1938 г.).

С началом войны «Александр Ковалевский» был мобилизован и вошел в отряд десантных плавсредств Черноморского флота. Погиб в июне 1942 г. у Херсонесского маяка на боевой службе. Точную дату и причину гибели судна установить не удалось [5].

Научно-исследовательское судно Института биологии южных морей «Академик А. Ковалевский» (1949–1997)

Одним из экспедиционных судов, составивших славу отечественного научного флота, был «Академик А. Ковалевский». Он принял на себя основной объём гидробиологических исследований в Чёрном и сопредельных морях в 1960–1990-е гг. С его получением экспедиционная деятельность в регионе приобрела принципиально новый, систематический характер. «Академик А. Ковалевский» явился первым в Академии наук СССР крупным экспедиционным судном для гидробиологических работ. С 1979 до 1997 гг. он был самым старым в СССР/СНГ научно-исследовательским судном.

Средний рыболовный траулер СРТ-116 «Кречет» был построен на заводе Elbwerft в Бойценбурге (ГДР) как средний рыболовный траулер типа «СРТ-300 клёпаный». 19.01.1949 г. на судне был поднят государственный флаг. С марта 1950 г. судно находилось на промысле в Баренцевом море. В 1951 г. «Кречет» перешёл из Мурманска в Чёрное море и был приписан к Новороссийскому управлению рыболовного флота. Весной 1952 г. «Кречет», базировавшийся на Евпаторию, был отобран заместителем начальника ОМЭР Е. М. Сузюмовым и главным морским инспектором С. И. Ушаковым для Академии наук. В декабре 1952 г. решением Совета министров СССР «Кречет» был передан СБС для использования как экспедиционное судно. Уникальный опыт создания полноценных исследовательских судов на базе серийных траулеров позволил СССР в короткий срок занять лидирующее место в изучении океана, достойное **великой морской державы** [4]. Свою первую экспедицию «Академик А. Ковалевский» совершил по Чёрному морю в конце 1956 г. Уже 7 декабря 1956-го с его борта была выполнена первая (из 5834) комплексная гидробиологическая станция. Первым капитаном НИС «Академик А. Ковалевский» был Александр Петрович Долголенко. Регулярные экспедиционные исследования (133 рейса) охватили Чёрное (1956–1992), Средиземное (1958–1990), Красное (1961, 1963, 1966) и Карибское (1964, 1965) моря (табл. 1).

Выполненные на «Академике А. Ковалевском» фундаментальные исследования биологической продуктивности этих акваторий положили начало их использованию отечественным промысловым флотом. Исследовани-

Таблица 1. Распределение рейсов «Академика А. Ковалевского» по регионам**Table 1.** Distribution of cruises of “Academic A. Kovalevsky” by regions

Общее количество рейсов	Чёрное море	Средиземное море	Азовское море	Карибское море	Красное море
133	79	43	3	8	3

ями были охвачены Азовское, Чёрное, Мраморное, Эгейское, Адриатическое, Ионическое, Тирренское, Лигурийское, Альборанское, Красное, Карибское моря, Мексиканский и Аденский заливы. В экспедициях проводился весь комплекс современных гидробиологических работ: сборы планктона, бентоса, траления и драгирования, изучение различных видов загрязнений; также ставились буйковые океанографические станции, проводились эксперименты с живым материалом непосредственно на борту судна. «Академик А. Ковалевский» стал основной плавучей базой Института для проведения исследований в естественных условиях обитания морских организмов [5].

**Рис. 7.** Юбилейный выпел, значки и памятная медаль, посвященные НИС «Академик А. Ковалевский»**Fig. 7.** Anniversary pennant, icons and service medal, devoted to the RV “Academic A. Kovalevsky”

Судно снималось в фильмах «Бег» (1970 г., реж. Александр Алов, Владимир Наумов) и «Человек из чёрной Волги» (1990 г., реж. Николай Лукьянов).

Это судно позволило перейти от отдельных эпизодических экспедиций к планомерному и систематическому

изучению биологии моря и получению новых данных о жизни в нём. За время своей экспедиционной деятельности «Академик А. Ковалевский» побывал в 38 портах практически всех средиземноморских стран. И несмотря на то, что ОМЭР считал экспедиционные суда, созданные на базе СРТ-300, к началу 1970-х гг. кораблями «пройденного этапа», ветеран экспедиционного флота активно эксплуатировался до 1992-го.

**Рис. 8.** Модель НИС «Академик А. Ковалевский». Музей Мирового океана (Калининград). 2010**Fig. 8.** Model of RV “Academic A. Kovalevsky”. Museum of the World Ocean (Kaliningrad). 2010

В 1993 г. «Академик А. Ковалевский» выполнил свой последний научный рейс. В условиях полного прекращения финансирования экспедиционных исследований со стороны Национальной академии наук администрация Института сочла возможным сдать судно в длительную аренду частным фирмам. Лаборатории были превращены в каюты и складские помещения, а лебёдки и уцелевшее оборудование — варварским образом демонтированы. После такого «переоборудования» «Академик А. Ковалевский» эксплуатировался в грузопассажирском варианте на линиях Севастополь — Стамбул и Евпатория — Стамбул, обслуживая челночные коммерческие рейсы.

После выхода на «коммерческую» линию более крупных, комфортабельных и экономичных «коллег» по изучению океана эксплуатация старого и малоприспособленного судна стала невыгодной. Судно было снято с линии и длительное время находилось в Балаклаве, перебиваясь случайными фрахтами. В этих условиях администрация

Института получила разрешение Президиума Национальной академии наук Украины на продажу старого корабля.

16 мая 1997 г. был подписан биржевой договор с турецкой фирмой «Феррошип Форин Трайд Лимитед» о продаже на слом «Академика А. Ковалевского». 18 июня 1997 г. судно выбросилось на берег в районе судоразделочной базы в турецком порту Алиага и в 16:05 спустило государственный флаг. До своего 50-летнего юбилея, который мог стать славным праздником для всей отечественной морской науки, «Академик А. Ковалевский» не дожил менее года. От старого корабля, след которого можно найти в многочисленных научных трудах, остались вымпел, несколько значков да два десятка фотографий. В Музее Мирового океана (Калининград) хранится модель «Академика А. Ковалевского», построенная ООО «Корвет» в 2010 г. (рис. 7, 8).

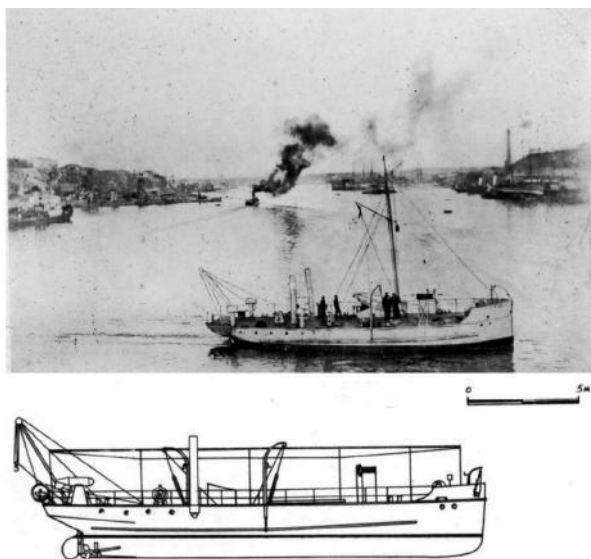


Рис. 9. Малый минный заградитель (минный катер) «Мичман Ковалевский» (1917–1922)

Fig. 9. A small minelayer (mine cutter) "Mitshman Kovalevsky" (1917–1922)

С этого момента пресеклась славная плеяда «Ковалевских». Но есть надежда, что, когда отечественная морская наука снова встанет на ноги, благодарные потомки не только вспомнят великого учёного, но и учтут заслуги старых кораблей. И новый «Александр Ковалевский» достойно продолжит исследования «вечно живого моря».

Кроме описанных выше кораблей в составе отечественного флота был ещё один «Ковалевский» — минный катер «Мичман Ковалевский» Морских сил Юга России (рис. 9). Назван он был в честь командира тральщика

«Скиф», убитого 15 апреля 1920 г. при высадке десанта в Хорлы.

Малые минные заградители типа «А» были построены в 1911–1914 гг. в мастерских Севастопольского порта по проекту корабельного инженера А. С. Арсени. Они предназначались для подъёма и постановки мин при обеспечении практических занятий в отрядах заградителей и партиях траления. В ходе боевых действий использовались в качестве прибрежных минных заградителей и катерных тральщиков.

В любом случае в названии судов по достоинству отражены заслуги и учёного, и воина.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Бережной С. С. *Корабли и суда ВМФ СССР (1927–1945)*. Справочник. Москва : Воениздат, 1988. 710 с. [Berezhnoj S. S. *Korabli i suda VMF SSSR (1927–1945)*. Spravochnik. Moscow : Voenizdat, 1988, 710 p. (in Russ.)].
2. Бережной С. С., Лыскова Т. Д., Гигаури В. С. *Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского флота (1917–1927)*. Справочник. Москва : Воениздат, 1981. 560 с. [Berezhnoj S. S., Lysikova T. D., Gigauri V. S. *Korabli i vspomogatel'nye suda Sovetskogo Voennno-Morskogo flota (1917–1927)*. Spravochnik. Moscow: Voenizdat, 1981, 560 p. (in Russ.)].
3. Ігнат'єв С. Як «Олександр Ковалевський» Бориса Савінкова рятував. *Морська Держава*. 2004. № 2. С. 26–30. [Ignatyev S. Jak "Oleksandr Kovalevsky" Borysa Savinkova rjatuвав. *Mors'ka Derzhava*, 2004, no. 2, pp. 26–30. (in Ukrainian)].
4. Ігнат'єв С. Вклад середніх рибальських траулерів у вітчизняну океанологію. *Морська Держава*. 2010. № 5–6. С. 45–50. [Ignatyev S. Vklad serednih rybal's'kyh trauleriv u vitchyznjanu okeanologiju. *Mors'ka Derzhava*, 2010, № 5–6, pp. 45–50. (in Ukrainian)].
5. Ігнат'єв С. М., Іванов А. В. *Експедиційний флот Інститута біології южних морей*. Історический очерк. Севастополь : ЕКОСИ-Гідрофізика, 2008. 269 с. [Ignat'ev S. M., Ivanov A. V. *Ekspeditsionnyi flot Institutu biologii yuzhnykh morei*. Istoricheskii ocherk. Sevastopol: EKOSI-Gidrofizika, 2008, 269 p. (in Russ.)].
6. *Флот в Белой борьбе* / Составление, научная редакция, предисловие и комментарий С. В. Волкова. Москва : Центрополиграф, 2002. 265 с. [Flot v Beloi bor'be / Sostavlenie, nauchnaya redaktsiya, predislovie i kommentarii S. V. Volkova. Moscow: Tsentropoligraf, 2002, 265 p. (in Russ.)].

A. O. Kovalevsky — the brilliant name of the glorious dynasty of scientific vessels**S. M. Ignatyev**

Kovalevsky Institute of Marine Biological Research RAS, Sevastopol, Russian Federation

E-mail: s-ignat2004@mail.ru

Research vessels which named after A. O. Kovalevsky, have been serving in a row the national marine science for almost a century. The series of these vessels makes the longest dynasty ever occurred in the scientific fleet. The analysis made on the archival sources for each of the vessels makes it possible to provide an insight to their technical description, historical data and the most important results of their expeditions.

Keywords: research vessels, hydrobiological survey, history, Black Sea