

© 2008 Б.А. Латушкин

ИСТОРИЯ ФЛОТА КУБЫШЕВСКОЙ БИОЛОГИЧЕСКОЙ СТАНЦИИ

В.А. Latushkin

HISTORY OF FLEET KUYBYSHEV BIOLOGICAL STATION

УМ – концентрация информации в
сознании индивидуума
РАЗУМ – рациональное использование
ума в действии
с учетом обстоятельств и условий
ТАКТИКА – поэтапный расчет действий
для достижения цели.
Латушкин Б.А.

Я не знаю, как у других людей, а у меня в жизни случались моменты, когда жизнь радостна, дело спорится, и окружающие люди согласны и солидарны с тобой. Ты чувствуешь себя нужным и интересным, отчего возникает что-то вроде гордости за себя в выполнении и решении задуманного и сделанного, принимается с достойным пониманием. Об одном и, пожалуй, последнем периоде в моей жизни я и хочу поведать.

В мае 1957 года мне было предложено принять в командование научно-исследовательским судном «Наука», которое Институт биологии внутренних вод АН СССР решил передать в ведение Куйбышевской биостанции, которая находилась в Ставрополе-на-Волге. В конце мая «Наука» была принята, приведена в Ставрополь-на-Волге и приступила к выполнению определенной ей деятельности.

Теперь о судне «Наука». Где-то в начале 50-х годов, в период становления Института биологии внутренних вод (тогда еще Института биологии водохранилищ), директором Института Иваном Дмитриевичем Папаниным в одном из одесских конструкторских бюро был заказан проект научно-исследовательского судна с достаточной автономией для 2-30-суточной экспедиции.

Проект был разработан на базе пассажирского судна (морского трамвайчика), пригодного для перевозки пассажиров. Корабль был построен на верфи в городе Таганрог. При длине в 23,6 метра и ширине 5 м высота борта составляла 3,7 м, наибольшая осадка была равна 1,8 м. При наличии

балласта критический крен равен 43^0 , водоизмещение 60 регистровых тонн ($60 \times 2,86 \text{ м}^3 = 171,6$ тонны). Силовая установка имела следующие характеристики: главный двигатель – 300 л/сил при нормальных оборотах в полном ходу (без форсажа) давал скорость в 11,3 узла, или 21 км/час. Вспомогательный двигатель в 40-60 л/сил обеспечил брашпиль, траловую лебедку, а также бытовые и лабораторные нужды в электрической энергии. Водный котел отапливал кубрики, кают-компанию, лабораторию и все другие места корабля в холодное время. Для связи судно имело радиостанцию. Бытовые нужды обеспечивались жилыми помещениями, такими как каюты, так и кубрики. Имелся камбуз, оборудованный газовой плитой, туалет, душ.

Полная кладка топлива в 9000 литров позволяла судну находиться в автономном режиме, соответствующем 155 рабочим часам главного двигателя и вспомогательного («вспомогача»). За это время судно могло бы пройти расстояние, равное 1751,5 км. По нормам морского регистра устанавливалось ограничение плавания при волнении до 3-х баллов, по речному регистру плавание разрешалось без ограничения. Также судно имело траловое оборудование с кормовым тралением. В носовой части палубы находилась научная лаборатория, в которой имелись места для всех групп исследователей, принимавших участие в экспедиции. Как правило, в неё входили химики, микробиологи, фито- и зоопланктологи, бентологи, ихтиологи. По речному регистру «Наука» могла принять на борт до 11 человек научного состава плюс 6 человек экипажа.

Таким образом, Куйбышевская биологическая станция получила судно с достаточной вместимостью, мореходностью, скоростью и автономностью. В основном, как мне кажется, это было то, что надо для длительной работы на водохранилище с самого начала и до закрытия навигации. Желать лучшего в смысле комфортности жилых помещений, которые находились в корпусе, и лаборатории, находящейся в надстройке на палубе было по тем временам (тем более по нынешним) невозможно.

Если говорить о внешнем виде и архитектуре судна, то «Наука» была самым красивым кораблем в районе её деятельности, очень хорошо приспособленной к исследовательской работе, особенно после многих модернизаций, что были произведены в процессе эксплуатации. В основном они касались герметичности, так как заводские окна и двери рассчитывались на спокойную воду, а приходилось работать и делать переходы в любую погоду, в том числе и при сильном волнении, когда брызги воды не удерживались разохшимися оконными рамами и были заменены герметически закрывающимися иллюминаторами. Двери так же были заменены на корабельные, которые можно было задрать во время шторма. Научно-исследовательское оборудование и приборы по мере возможности были принаитованы к штатным местам.



Научно-исследовательское судно «Наука». 1957 г.

Районом работы судна «Наука» являлся Волжско-Камский бассейн, в основном Куйбышевское, Саратовское и Волгоградской водохранилища. Первое время работа велась от Городца на Волге до начала Первого шлю-

за Волго-Донского канала в г. Волгограде, отдельные рейсы доходили до начала морского канала в устье р. Волги (с. Хотнёвка) и с. Икрыное в дельте Волги. По времени штатные экспедиции приказом определялись как правило на 10-11 суток, что также соответствовало нормальной затрате времени.

Итак, вверх до Городца с заходом в р. Оку на 40 км, на обратном пути и заходом в р. Каму до Сорочьих, а затем и Сокольных гор. По приходу в г. Тольятти полагалась стоянка, но не более недели, затем вниз до Волгограда (Сарепты), и так ежемесячно.

Экипаж из шести человек состоял, как правило, из людей постоянного статуса, среднестоящего и просто временного. К постоянным, я отношу капитана и механика, проработавшие на одном месте по многу лет. Среднестоящим контингентом были люди, работавшие по 2-3 навигации, после чего уходили на повышение или в более привлекательные для них места. К временному составу отношу, как правило, тех людей, которые приходили на навигацию и уходили иногда, даже не доработав её полностью.

Работать за недостающих по штату приходилось постоянно. Особенное неудобство в экспедиции представляло отсутствие на борту кока (повара). Это была просто беда. Тем не менее, выручали женщины научного состава, которые составляли основу экспедиции.

14 октября 2006 года ушел из этой жизни Леонид Алексеевич Покатов. С момента приемки судна «Наука» в эксплуатацию он был её бесменным механиком. В общей сложности он прослужил на корабле более 20 лет, механиком был от бога, с ним можно было идти и в океан. К слову сказать, его школа и готовила людей в океан. Леонид Алексеевич закончил Беломорскую мореходную школу во время рыбного бума, в то время, когда проводились рыбодобывающие экспедиции в Северной Атлантике. Для этих-то судов, добывающих рыбу, и готовились нужные специалисты. Причем в вышеуказанной школе, на мой взгляд, учили молодых людей с пониманием и передачей этого понимания всей серьезности работы в открытом море на маломерном судне. При механике Леониде Алексеевиче Покатове все агрегаты работали без перебоев, причем из года в год, в течение всего навигационного периода.

Для более точного, быстрого и своевременного, учитывая смену времени года, наблюдения за вновь создаваемыми водохранилищами, ИБВВ АН СССР непосредственно на местах наблюдений основал две биологические станции. Одна из них была создана на Горьковском водохранилище в г. Чкаловске Горьковской области, вторая – на Куйбышевском водохранилище в г. Ставрополе-на-Волге, впоследствии ставшем г. Тольятти.



*Е.П. Загорская (лаборант) и Л.А. Покатов (механик)
на научно-исследовательском судне «Наука»*

В начале своего бытия Куйбышевская биостанция находилась в нынешнем Комсомольском районе, в двухэтажном деревянном доме и занимала половину этого здания, другую половину занимала телефонная станция. Здание находилось недалеко от песчаного берегового откоса. Сейчас на этом месте стоит дом культуры завода ТООЗ. Первым директором станции был Николай Андреевич Дзюбан, остававшийся в этой должности до 1973 года. Затем он перешел в систему Гидрометобсерватории, где организовал группу биомониторинга.

В рыбодобывающей флотилии Ладоги и Онеги в пятидесятые годы были представлены суда, изготовленные на берегах Германии. Это были парусно-моторные боты (СТБ), способные вести добычу рыбы тралом, для работы с которым они были оборудованы. Это были 16-метровые кораблики с довольно прочным корпусом, способным выдерживать напор льдов. В 1957 году вышел указ правительства о запрете вылова рыб активными орудиями лова (тралом, кошельковым неводом) на всех внутренних водах Советского Союза. Таким образом, добывающий флот на Ладожском

и Онежском озерах оказался без работы и, проще говоря, никому не нужным.

Иван Дмитриевич Папанин, начальник Отдела морских экспедиционных работ (ОМЭР) АН СССР, будучи одновременно и директором Института биологии водохранилищ, надо полагать, понял ситуацию и, будучи человеком практичным, удвоил должное внимание и инициативу. Короче говоря, Институт получил около десятка СТБ, которые пришли с Ладожского и Онежского озер (Петрозаводск, Сортавала), потом стали приезжать и корабельные люди, капитаны, механики и прочие специалисты для службы на судах.

Суда, прибывшие в п. Борок (местонахождение ИБВВ), имели весьма неприглядные вид. Отдали, конечно, не самое лучшее. Корпуса были покрашены черной краской, мачты были завалены, а у некоторых были сняты и лежали на палубе. В таком виде и состоянии они не могли быть использованы для научно-исследовательских работ. И вот в 1957г. «черных» отправили в Москву, в Ногатинский судоремонтно-судосторительный завод на переделку. Рыбный трюм стал кубриком на восемь человек, посреди кубрика стоял принаитованный стол. Освещение дневное – палубные иллюминаторы. На палубе над кубриком была установлена кареобразная надстройка, в которой поместили лабораторию. Внутри помещение было отделано дубом и линкрустом. Док-мачта была обрезана и стала короче на три метра, что давало возможность добавить под мостами. Корпуса покрасили в белый цвет, дубовую рубку отциклевали и покрыли лаком. Был наведен полный флотский марафет, и научно-исследовательской флот отправился к месту своей базы. Внешний вид этих судов производил весьма приятное впечатление. Это было осенью 1958 года. СТБ – стальной траловый бот (борт).

Здесь я хочу заметить, что перед приходом СТБ в ИБВВ АН, такие суда, как «Борок», самая первая «Наука», и тоже СТБ «Академик Несмеянов», еще новыми были переоборудованы в научно-исследовательские суда.

В 1959 г. СТБ «Академик Несмеянов» был передан Куйбышевской биологической станции, капитан – Борис Анатольевич Латушкин, механик – Покатов Леонид Алексеевич. Во второй половине мая судно пришло в Ставрополь-на-Волге. В это время биостанция уже имела научно-исследовательское судно «Наука», капитан – Борис Васильевич Соломонов, механик – Чернов Александр Степанович, а также самый последний «рыбак», переоборудованный в Москве, в Ногатино, и названный «Жигули». Каптаном на нем был Сванде Карлович Телениус, механик – Борис Федорович Гришин. Затем появились два бота – «Горн» и закрытый катер для ближнего выезда. Была еще маленькая пристань – дебаркадер. Таким образом, многие научные сотрудники, приезжавшие в это время из разных мест страны, с завистью говорили об исключительно комфортном положении произведения всего объема научно-исследовательских работ. Судами обеспечивалась доставка научного состава к месту отбора проб, первичная

их обработка, возвращение на базу. В это время всему штату было обеспечено трехразовое питание и основные бытовые услуги. Научно-исследовательское судно «Наука» работало, как правило, с учеными разных специальностей, обслуживая комплексные экспедиции, НИС «Жигули» было отдано ихтиологам. Остальные суда работали в небольшом отдалении от базы, за исключением «длительных сидений» – стационаров.



Стальной траловый бот «Академик Несмеянов»

Во время основания Института экологии от Куйбышевской биостанции в «наследство» перешли два судна: «Наука» для комплексных экспедиций и «Биолог» – для производства ихтиологических работ.

По распоряжению директора ИБВВ АН СССР И.Д. Папанина, судно «Несмеянов» 3 мая 1959 г. вышло из порта Борок и отправилось к новому местонахождению – Куйбышевской биологической станции, где судну предстояло выполнять экспедиционные работы на Куйбышевском водохранилище. Где-то 11 июля «Несмеянов» прибыл в Ставрополь, который здесь называли как Комсомольск-на-Волге.

Первая экспедиция была комплексной, Приплотинный плес и Черемшанский залив с заходом в город Мелекесс. Станций было много, только на Березовском разрезе их было восемь. Погода отличная, коллектив молодой, и на острове Борок, что находится в Черемшанском заливе, сидела

группа ученых Института во главе с доктором биологических наук Юрием Ивановичем Сорокиным.

Остров Борок был назван так потому, что на нем стоял в основном бор из больших и высоких сосен, на которых гнездились серые цапли, из которых снабженцы делали котлеты, которыми угостили и нас, когда мы встали на якорь у берега острова. Не знаю, жив ли этот Борок, ибо за прошедшее время он интенсивно размывался.

После этой пробной экспедиции следующая была ихтиологическая под началом замечательного человека Вассы Михайловны Чиковой. Вот кто ей был придан в помощники, уже не помню. Экспедиция проходила чуть ли не полтора месяца. Утром и вечером проверка и сборка сетей, в течение дня невод, волокуша или бредень, обработка рыбы на ихтиологический анализ, и вечером на ночь постановка сетей. Район – Черемшанский залив со всеми углами, куда можно пройти при осадке 1,8 м. Нижняя часть Усинского, залив Акташ и залива Усольского и в довершение нижняя часть приплотинного плеса до десятой опоры. Еще работали в Сусканском заливе у села Мордовский Сускан. Сейчас туда путь преграждает плотина самого крупного (во времена Советского Союза) рыбоводного хозяйства «Сусканский».



Научно-исследовательское судно «Биолог»

Биографии плавающего состава, мне кажется, были неординарными. Командирами были судоводители: капитан Сванде Карлович Телениус, знал море и рыбодобычу, почему на судне под его командованием преобладали ихтиологические исследования. Механиком долгое время служил Борис Родионович Гришин. У ихтиологов вначале был СТБ «Жигули», затем другой СТБ, а последним судном, которое осталось и в настоящее время, был МРТ «Биолог». С уходом С.К. Телениуса на пенсию судно «Биолог» принял И.М. Гурнов, бывший военный моряк, капитан-лейтенант. Его сменил Владимир Игоревич Овчинников, инженер-механик, закончивший Горьковский институт инженеров водного транспорта. При всех капитанах сначала помощником механика, а затем механиком и поныне Сергей Александрович Комлев.



Кок НИС «Наука» Марья Михайловна Рязанникова

На научно-исследовательском (НИС) корабле «Наука» первыми командирами были: капитан – Борис Васильевич Соломонов, пришедший с флота после строительства Куйбышевской ГЭС. Механиком был Александр Степанович Чернов, участник Отечественной войны, танкист. Затем судно было отозвано в головной Институт, но в 1967 г. «Науку» опять передали Куйбышевской биостанции, которую я, Латушкин Борис Анатольевич, принял как капитан, а механиком, принявшим механическую часть – Леонид Алексеевич Покатов. Наша общая деятельность на НИС «Наука» продолжалась до 1985-1986 гг.

Замечательным человеком на судне была Мария Михайловна Рязанникова, которая была коком (поваром). И замечательным была и поваром, и человеком, умела из ничего приготовить что-то. Проработала она на «Науке» около 10 лет. Другим запомнившимся поваром, пришедшим после М.М. Рязанниковой, была Ирина Исаева – молодая девчонка, но как замечательно у неё все получалось! Вышла замуж, и пришлось сойти на берег.

Из научно состава постоянным начальником экспедиций в течение нескольких лет был Юрий Иванович Горин. По профессии он был океанолог, служил в гидрографии, где ходил в длительные экспедиции. Манеру «выживания», или правильнее сказать, метод, он принес в экспедиционную жизнь «Наука». Жизнь эту, кроме работы, заполняли: фотография, съемка и демонстрация собственных фильмов, выпускалась судовая фотогазета, и конечно, покер и преферанс. Юрий Иванович Горин – это, пожалуй, самая яркая и красивая страница в жизни судна в экспедиции.

Хочу отметить, что научный состав, идущий в экспедицию в этот период, как-то не менялся, по всем экспедициям командировались практически одни и те же люди. Их состав следующий:

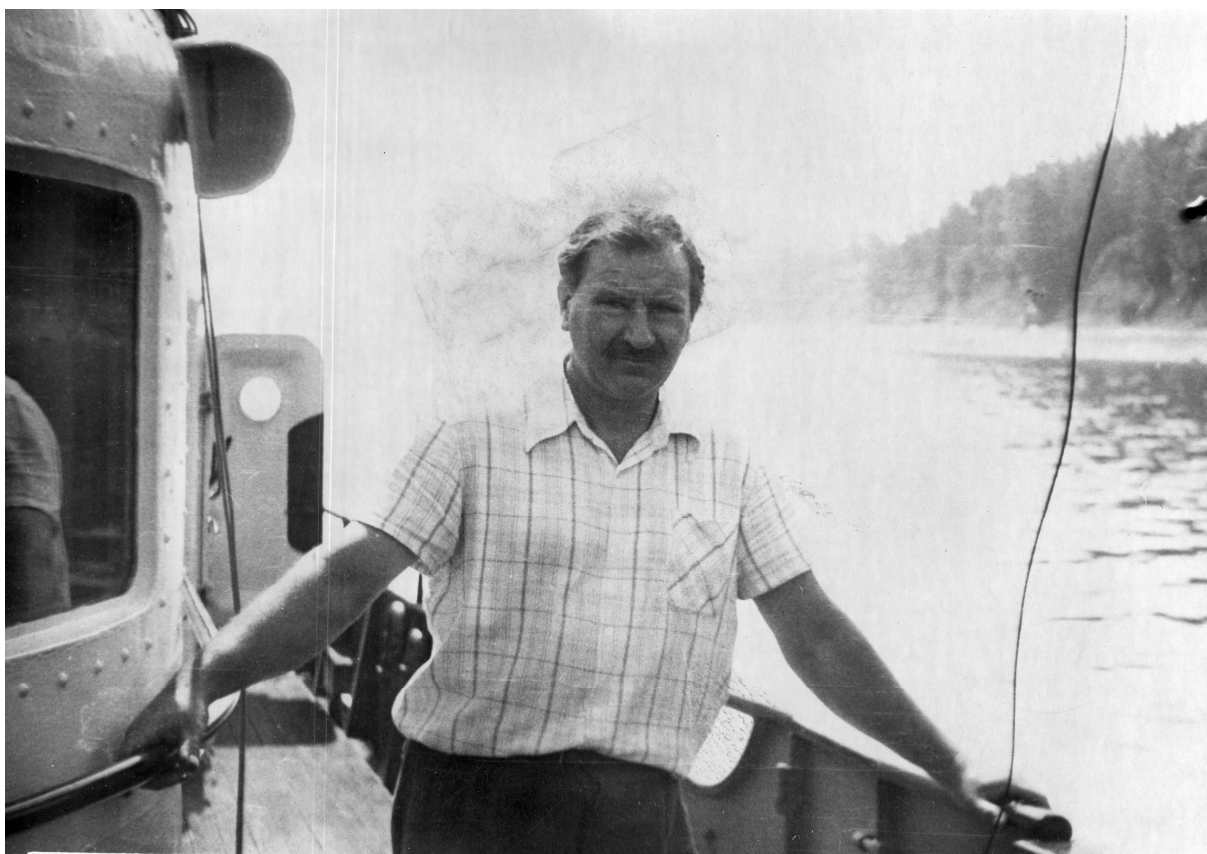
1. Гидрология - Горин Юрий Иванович.
2. Гидрохимия – Анисимова Евгения Александровна
3. Микробиология – Иватин Алексей Васильевич, Дзюбан Андрей Николаевич
4. Фитопланктон – Сергеева Лариса Павловна, Стебнина Мария Ильинична
5. Зоопланктон -Маткина Тамара Павловна, Кузнецова Светлана Павловна
6. Бентос – Запорожец Яков Агафонович, Любин Вячеслав Андреевич

ПРИМЕЧАНИЕ Е.П. РОМАНОВОЙ

К истории экспедиционных исследований на Куйбышевской биостанции хочу немного добавить личных воспоминаний. Любой полевик знает, что в основе любого научного материала лежат грамотно отобранные во время вегетационного сезона (в основном) пробы – фито-, зоопланктона, бентоса и т.д. На экспедиционную часть работ приходится довольно боль-

шой вклад времени, физических и моральных сил. Грамотно проведенный рейс, грамотно и качественно отобранные пробы – основа выводов, получаемых впоследствии. Причем таких, которым можно доверять.

Экспедиционные работы, проводимые на станции, были грамотно спланированы, и это было сделано в самом начале не только благодаря усилиям старших сотрудников, таких как Н.А. Дзюбан, С.М. Ляхов, Н.Д. Бородич, И.В. Шаронов, но необходимо вспомнить и наших «отцов-основателей», таких как Филарет Дмитриевич Мордухай-Болтовской, «зубр» отечественной пресноводной гидробиологии, Юрий Сорокин, Виталий Романенко, чьи разработки легли в основу принятой методики отбора проб и установленной еще в те времена «сетки» станций как на Куйбышевском, так и на Саратовском водохранилищах. Это позволило получить фундаментальный материал, сравнимый на как на протяжении ряда лет, так и по всей Волге, от её верхней части, на которой работали специалисты Института биологии внутренних вод, так и на Средней и Нижней части, где наблюдения велись силами сотрудников Куйбышевской биологической станции, впоследствии реорганизованной в Институт экологии Волжского бассейна АН СССР (ныне РАН).



Капитан Б.А. Латушкин. 1965 г.

Приведенный Борисом Анатольевичем список сотрудников, принимавших участие в экспедициях, относится больше к периоду 60-х – начала 70-х годов. В 70 годы на смену старшему поколению пришла молодая по-

росль, а именно: П.И. Антонов, С.В. Козловский, Е.П. Копиевская (Романова Е.П.), Е.П. Попова (Загорская), Т.Н. Кищенко (Буркова), Н.В. Шаипова (Гавлена), Валентин Леонидович Лавров и ряд других. Экспедиции – это все-таки самая романтическая часть научной деятельности, связанная с рядом веселых воспоминаний, шуток, розыгрышей, небольших приключений, одно из самых легендарных – «автономное» плавание Михаила Яковлевича Кирпиченко («Кирпича») в Волго-Камском устье.

И все это было возможно только при слаженной работе как команды, так и научного состава – слаженной, уважительной по отношению друг к другу. Несомненно, самой яркой личностью на корабле был сам Борис Анатольевич, и не только потому, что он капитан. Незаурядные вокальные данные при хорошем настроении иногда сподвигали Бориса Анатольевича на роскошный вечерний концерт, который он нам давал после завершения работ и сытного ужина в кают-компании. А мне свою работу в экспедициях посчастливилось начинать еще и с Михаилом Яковлевичем Кирпиченко, в молодости учившемся параллельно с биофаком Киевского университета еще и в Консерватории, вокальные данные которого специалисты ставили выше данных известного тенора тех лет Козловского. Незабываемые, скажу вам, выдавались вечера на фоне роскошных волжских пейзажей!!!

А склонность Бориса Анатольевича к философским наблюдениям, обобщениям и сентенциям! Могу привести лишь несколько, оказавшихся в моих руках, а за всем остальным отсылаю к самому автору.

Итак, из сентенций Б.А. Латушкина

Главное – что обуславливает статус человека – не только его способность ходить на двух ногах, отчего его руки стали свободны и получили соответствующее развитие, что, в свою очередь, позволило получить способность мыслить. Мысль дала рациональное действие. Результат действия породил опыт. Опыт дал уже заранее осмысленное действие с ожидаемым результатом. Опыт, сведенный в систему, создал науку. Наука в сознании – ум (разум).

Ум – знания в памяти, с приложением которых в данной ситуации приводят к ожидаемому (задуманному) итогу.

Красота – явление совершенное. Совершенство форм, сочинений, запахов и т.д, с последующим воздействием на все чувства человека, приводя его при этом в восторг и восхищение.

И самое запоминающееся: «Я – капитан, куда веду Науку, туда она и идет».

Поступила в редакцию
21 июня 2008 г.