

СТОРІНКИ З ЖИТТЯ ЛЕЙТЕНАНТА МОРІ

Одним із видатних учених XIX століття був американський моряк, метеоролог і океанограф Метью Ф. Морі. Саме з його допомогою морські держави стали заощаджувати мільйони доларів.





Юрій ЧЕРНИХОВ,

доцент Державного
інституту післядипломної
освіти в промисловості,
м. Дніпропетровськ

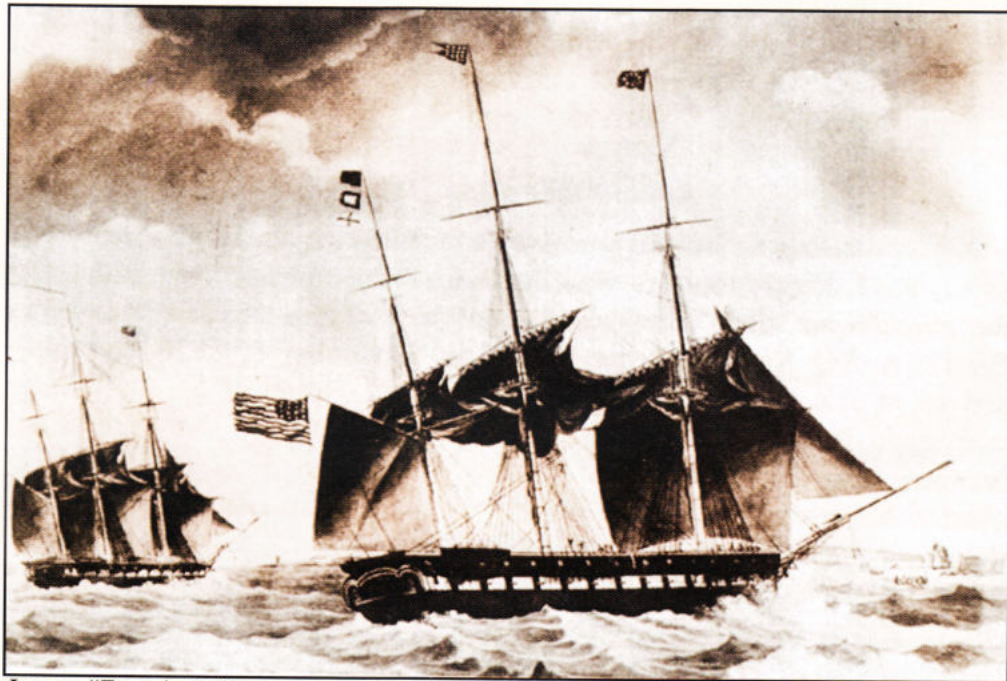
Метью Фонтейн Морі народився 2 січня 1806 р. і був сьомою дитиною в сім'ї Річарда й Діани Морі на їхній невеликій плантації під Фредеріксбергом у штаті Віргінія, розташованому за 80 км на північ від столиці штату Ричмонда. Упродовж наступних п'яти років сім'я двічі міняла місце проживання. Дитинство Метью пройшло на невеликій фермі в штаті Тенессі.

У цей час старший син пари Морі Джон служив гардемарином у ВМФ Північно-Американських Сполучених Штатів (ПАСШ), так тоді називалися США, де проявив значні здібності до служби. Для Метью старший брат був взірцем для наслідування.

на аномальні показники барометра і в 1834 р. опублікував свою першу наукову статтю "Навігація на мисі Горн" в американському журналі науки й мистецтв.

Продовжуючи займатися дослідженням різних питань, пов'язаних з мореплаванням, Морі в 1836 р. видав "Новий теоретичний і практичний трактат з навігації", який дуже зміцнив його наукові позиції. Саме в той час він отримав звання лейтенант і служив у портах Південної і Північної Кароліни.

Восени 1839 р. Морі повинен був відправитися в плавання на бригу "Consort", проте на шляху до Нью-Йорка, звідки вирушало судно, його спіткало нещастя: перекинулася ка-



Фрегат "Брандівайн".

У червні 1823 р., коли Метью вчився в школі (Harpeth Academy), у сім'ї Морі сталася трагічна подія: 28-річний лейтенант Джон Морі, флаг-офіцер, який служив в ескадрі командора Д. Портера, помер від жовтої лихоманки і був похований у морі. Смерть старшого брата, яким пишалася вся сім'я, підштовхнула Метью піти по його стопах. На початку 1825 р. він був зарахований на службу у ВМФ ПАСШ у званні гардемарина.

Першим кораблем у долі юного моряка став новітній фрегат "Брандівайн" водотоннажністю 1726 т, озброєний 54 гарматами. Корабель було названо на честь однієї з битв війни за незалежність. У 1825 — 1826 рр. на цьому фрегаті Морі здійснив плавання через Атлантичний океан у Середземне море.

У 1826 — 1827 рр. на тому ж кораблі Морі ходив поблизу західних берегів Південної Америки, після чого перейшов на шлюп "Vincennes", на якому через Тихий, Індійський і Атлантичний океани в 1830 р. повернувся до Нью-Йорка. Це була перша кругосвітня подорож американського військового корабля.

У період з 1831-го по 1834 рік Морі служив на трьох інших кораблях і ще раз обігнув мис Горн.

У районі цього мису Морі звернув увагу

рета, в якій він їхав, і Морі серйозно пошкодив праву ногу. Незважаючи на тривале лікування, він залишився кульгавим і вже не міг служити на кораблях.

У 1838 — 1841 рр. Морі опублікував під псевдонімом "Harry Bluff" у газетах Ричмонда низку статей, в яких писав про зловживання на флоті, необхідність реформ у військово-морському відомстві, закликав до створення верфі в Мемфісі для розвитку судноплавства по Міссісіпі. Проблема підготовки кадрів для військово-морського флоту, поставлена Морі в 1841 р., викликала дискусію, результатом якої було створення Військово-морської школи в Аннаполісі (з 1850 р. — Військово-морська академія).

Влітку 1842 р. Морі був призначений суперінтендантом Депо карт та інструментів у Вашингтоні. Засноване в 1830 р. Депо займалося купівлею й ремонтом інструментів для флоту (компасів, хронометрів та ін.) і виданням морських карт. З часом Депо зайнялося астрономічними спостереженнями. У 1842 р. Конгрес ПАСШ прийняв рішення про будівництво капітальної будівлі астрономічної обсерваторії. Реалізовувати рішення Конгресу довелося вже Морі; у 1844 р. будівля обсерваторії була готова до експлуатації.

У вересні 1844 р. Морі став першим су-

перінтендантом Військово-морської обсерваторії ПАСШ, співробітники якої зайнялися дослідженнями в галузі астрономії, гідрографії і метеорології. Незабаром був виданий перший том астрономічних спостережень. Крім того, Морі і його співробітники в 1847 — 1848 рр. зосередилися на обробці даних про вітри і течії в Атлантичному, Тихому та Індійському океанах, виписаних із вахтових журналів військових суден. Результатом цієї роботи стали карти вітрів і течій, на яких були показані напрям і сила вітру (від штилю до урагану) і напрям і швидкість течії в кожній частині океану кожного місяця року.



Метью Ф. Морі, 1853 р.

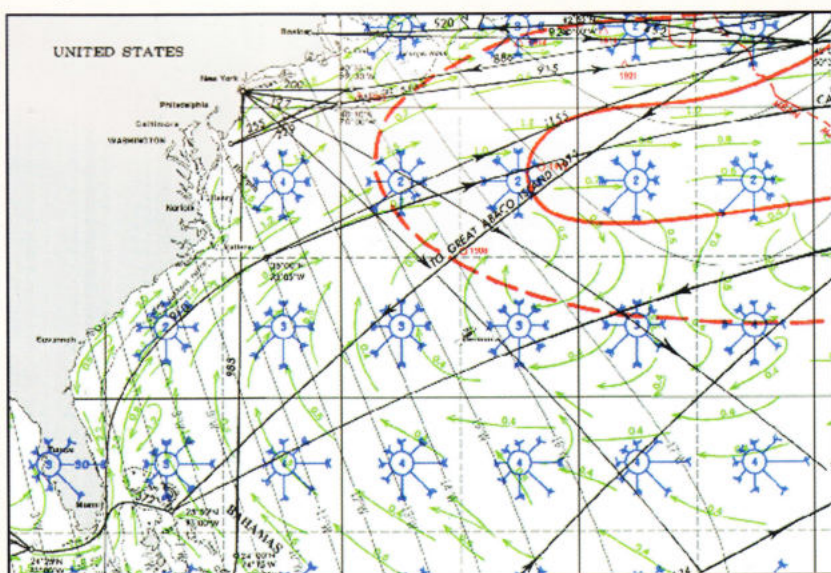
Було з'ясовано, що центральна частина Атлантичного океану виявилася фактично недослідженою. Це здивувало Морі, але незабаром знайшлося пояснення: багато американських мореплавців для досягнення екватора спочатку перетинали Атлантику, щоб потрапити на шлях англійського мореплавця Джеймса Кука від берегів Англії до берегів Африки, потім від островів Зеленого мису (біля західних берегів Африканського континенту) слідували через океан до мису Сент-Рок (найсхідніша частина Південної Америки) і, щоб досягти мису Доброї Надії (на південь від міста Кейптаун), перетинали океан утретє. Морі припустив, що в недослідженому просторі дмуть одні й ті ж вітри і запропонував мореплавцям вибирати "середній курс".

Першим скористався його порадами капітан Райт з Балтімора, що досяг екватора за 24 доби, хоча зазвичай таке плавання тривало 41 добу. Винятковий результат дуже швидко став відомий судновласникам і шкіперам суден, і вони масово почали користуватися картами Морі. Тисячі американських шкіперів із різних

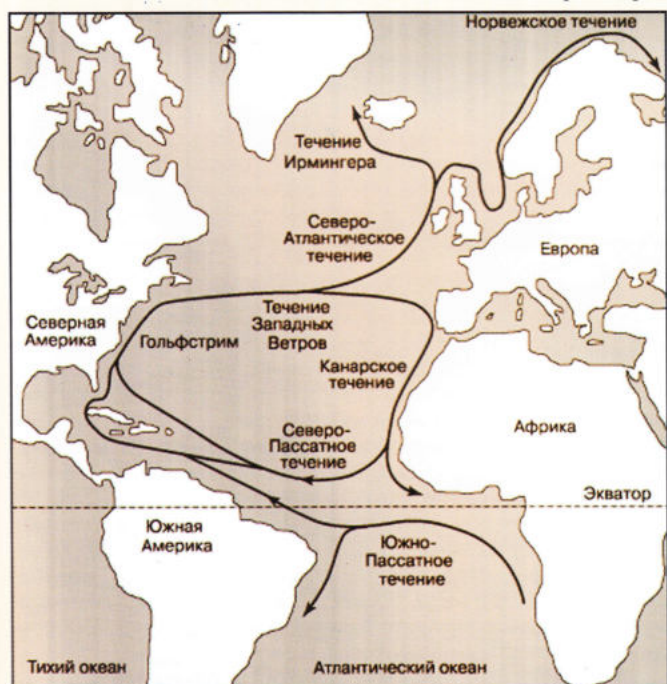
точок Світового океану на його прохання стали присилати в обсерваторію виписки із суднових журналів, в яких було вказано місце розташування судна, напрям і сила вітру, висота барометра (атмосферний тиск), свідчення термометра, тим самим поповнюючи дані карт вітрів і течій.

Використовуючи карти Морі, американські моряки, зважаючи на потужні сили течій і вітрів під час прокладення своїх маршрутів, отримали прекрасні результати: час плавання з ПАСШ у Ріо-де-Жанейро скоротився на 20 %, перехід зі східного узбережжя на західне (у Каліфорнію), огинаючи мис Горн, прискорився на місяць і більше, а біг кліперів від Мельбурна до Ліверпуля скоротився на 50 днів.

У 1849 р. Морі послав комплект "карт вітрів і течій" знаменитому німецькому вченому А. Гумбольту. У тому ж році Конгрес ПАСШ прийняв акт про виділення трьох невеликих військових суден з метою збору даних в інтересах Морі. Практично був виділений один корабель.



Карта вітрів і течій.



Карта течій в Атлантичному океані.

У 1851 р. Морі склав і надрукував карту появи китів, що показувала їхнє переміщення, місця тимчасового і постійного перебування, з вказівкою сприятливого часу для їхнього вилову. На карті паралелі й меридіани були проведені через кожні п'ять градусів: таким чином, вона розділялася на безліч квадратів, в яких умовними знаками показувалися різні види китів. Два кити однієї масті в одному й тому ж квадраті означали, що цей вид тут дуже поширений. Найбільш прийнятний час для лову китів позначався початковою буквою цього сезону. Карта свідчила про те, що в середині XIX століття кити водилися у великій кількості біля берегів Камчатки, в Охотському і Беринговому морях. Російсько-Фінляндська китоловна флотилія забезпечувалася російською копією карти, складеною Морі. Ця компанія була створена в 1850 р. в м. Або (Фінляндія); одним з її основних пайовиків була Російсько-Американська компанія.

Використання мореплавцями карт, складених Морі, рекомендованих ним маршрутів плавань приносили морським державам величезний економічний ефект, що обчислювався щорічно мільйонами доларів. Ім'я Морі стало широко відоме морякам, судновласникам і ученим із різних країн, у тому числі й з Росії.

Восени 1851 р. британський уряд звернувся до державного секретаря ПАСШ Денієля Вебстера з проханням посприяти Королівському товариству інженерів у проведенні одноманітних наземних метеорологічних спостережень, у тому числі й на закордонних станціях. Проїшовши по інстанціях,

ця пропозиція і супровідні документи потрапили до директора Військово-морської обсерваторії Морі.

Ознайомившись з пропозицією англійського уряду, Морі зрозумів, які перспективи відкриваються для розширення його дослідницької діяльності.

Вважаючи за доцільне розширити ініціативу Англії, Морі запропонував скликати конференцію з питань метеорології. За його задумом Англія, ПАСШ, Франція, Росія й інші країни повинні були організувати співпрацю з метою створення системи метеоспостережень не лише на суші, але й на морях. Ініціатива Морі була підтримана урядом ПАСШ і йому надали право ведення переговорів із представниками інших країн. Морі почав організаційну роботу з підготовки міжнародної конференції за участю офіційних представників великої кількості країн, а також відомих учених Старого й Нового Світу.

Проте реалізація проекту Морі затягнулася. У ході дискусії з цього питання в середовищі американських посадовців і учених панувала думка, що практичну користь при сучасному стані метеорології можна отримати зі встановлення єдиної системи метеоспостережень на морях. Ця точка зору була також підтримана вченими й урядом Великобританії. У зв'язку з цим військово-морське відомство, а потім і уряд ПАСШ дійшли висновку про необхідність проведення міжнародної конференції для обговорення системи метеорологічних спостережень тільки на морях. Про цю ініціативу американського ВМФ було повідомлено урядам Англії, Франції, Голландії, Швеції і Росії. Їм також запропонували для зустрічі з лейтенантом Морі в червні 1853 р. приїждати по одному представнику.

У призначений час у Брюсселі зібралися делегати з десяти країн: Великобританії, ПАСШ, Франції, Бельгії, Росії, Данії, Швеції, Норвегії, Нідерландів і Пор-



Карта вітрів і течій, 1849 р.



Будівля обсерваторії, побудованої у 1844 р. М. Морі.

тугалії. ПАСШ представив лейтенант Морі, Росію — капітан-лейтенант Олексій Степанович Горковенко, що згодом став віце-адміралом. Конференція працювала з 11 по 27 серпня 1853 р. Упродовж багатьох засідань делегати обговорили питання щодо застосування інструментів під час проведення морських метеоспостережень і затвердили форму журналу їхніх результатів. Вони вважали, що на торгових судах у журнал слід записувати дані про місце знаходження корабля, течії, висоту барометра, температуру повітря й води (один

раз на день), силу й напрям вітру (три рази) і відміну компаса (по можливості). Інші стовпці журналу, зокрема питома вага води на поверхні, температура води на різних глибинах, стан моря, повинні були заповнюватися на військових судах.

На закінчення учасники конференції визнали за необхідне просити заступництва урядів країн, які забезпечують проведення метеорологічних спостережень, навіть у період військових дій. Вони вважали, що «спостерігачі, навіть серед війни, залишаючись ворогами, не кинуть свої заняття, поки весь океан не буде підпорядкований дослідженням науки, яка збагатить новими відкриттями мореплавання й торгівлю». Доречно зауважити — через місяць почалася Кримська війна 1853 — 1856 рр.

Першим російським кораблем, на якому були проведені метеоспостереження відповідно до вимог Брюссельської конференції, став 44-гарматний вітрильний фрегат «Кастор», що повернувся в 1857 р. з плавання по Середземному морю. Метеорологічний журнал «Кастора» був відправлений Морі у Вашингтон.

У 1854 р. Морі отримав листа від підприємця Сайруса Уеста Філда з викладенням ідеї прокладання підводного телеграфного кабелю через Атлантику. Сам Морі тільки-но написав доповідь щодо цього питання військово-морському відомству, використовуючи результати недавніх досліджень, проведених на півночі Атлантичного океану лейтенантом Берриманом. Там було виявлено підводне плато, яке простягається між Ірландією і Ньюфаундлендом. «Це плато, — вказував Морі у своїй доповіді військово-морському відомству від 22 лютого 1854 р., — начебто спеціально створене для того, щоб на ньому розмістити дроти підводного телеграфу через Атлантику». Морі підтримав пропозицію Філда. Незабаром Філд відвідав Морі, бесіда з яким виявилася дуже корисною і ще більше зміцнила рішучість Філда взятися за спорудження трансатлантичної телеграфної лінії.

Далі буде.